

# ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES **2006**

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT



**NATIONS UNIES**



CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE  
ET LE DÉVELOPPEMENT  
Genève

***ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS  
MARITIMES,  
2006***

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*



**NATIONS UNIES  
New York et Genève, 2006**

---

UNCTAD/RMT/2006

---

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

---

Numéro de vente: F.06.II.D.7

---

ISBN-13: 978-92-1-212330-1

---

ISSN 0252-5429

---

## TABLE DES MATIÈRES

## Page

Liste des tableaux, graphiques et encadrés .....	v
Abréviations et notes explicatives .....	ix
Introduction.....	x
Aperçu des principales tendances .....	xi

*Chapitre*

<b>1. Évolution du trafic maritime international.....</b>	<b>1</b>
A. Contexte économique mondial.....	1
B. Trafic maritime mondial.....	4
<b>2. Structure et régime de propriété de la flotte mondiale .....</b>	<b>21</b>
A. Structure de la flotte mondiale .....	21
B. Propriété de la flotte mondiale.....	28
C. Immatriculation des navires.....	34
D. Construction navale et marché de l'occasion .....	38
<b>3. Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux .....</b>	<b>47</b>
A. Productivité opérationnelle .....	47
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux .....	47
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement.....	50
<b>4. Trafic et marché des frets .....</b>	<b>55</b>
A. Marché de l'affrètement pétrolier .....	55
B. Marché du transport maritime du vrac sec .....	62
C. Marché des services de ligne .....	67
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial .....	77

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

<i>Chapitre (suite)</i>	<b>Page</b>
<b>5. Développement des ports .....</b>	<b>81</b>
A. Trafic portuaire conteneurisé .....	81
B. Amélioration du rendement portuaire .....	84
C. Changements institutionnels .....	89
D. Taxes de sécurité dans les ports .....	92
<b>6. Trafic et efficacité des services de transport .....</b>	<b>93</b>
A. Négociations sur la facilitation du commerce à l'Organisation mondiale du commerce .....	93
B. Problèmes juridiques concernant les transports: aperçu des faits récents concernant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement maritime et mondiale et les gens de mer .....	95
C. Production et location de conteneurs.....	100
D. Évolution des transports terrestres.....	101
E. Prestataires de services logistiques.....	103
F. État des conventions.....	103
<b>7. Examen de l'évolution au niveau régional: Afrique subsaharienne .....</b>	<b>105</b>
A. Contexte économique .....	105
B. Structure des échanges .....	110
C. Transports maritimes.....	112
D. Indice de connectivité des transports maritimes pour les pays africains.....	125
E. Transports intérieurs.....	127
F. Transports aériens.....	131
G. Coûts des transports et conséquences de ces coûts sur la facture des importations .....	132

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

## Annexes

I.	Classification des pays et territoires .....	139
II.	Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 2000 et 2003-2005 .....	143
III a).	Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 (en milliers de tjb) .....	149
III b).	Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 (en milliers de tpl) .....	155

## LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

## Tableaux

Page

1.	Croissance économique mondiale, 2002-2005 .....	2
2.	Croissance du volume du trafic des marchandises par région géographique, 2003-2005 .....	3
3.	Évolution du trafic maritime international, pour certaines années .....	5
4.	Trafic maritime mondial pour certaines années, par types de cargaisons et par groupes de pays .....	9
5.	Trafic maritime mondial en tonnes-milles, pour certaines années .....	20
6.	Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2004-2006 .....	23
7.	Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP, par groupes de pays, en 2004, 2005 et 2006.....	24
8.	Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 .....	25
9.	Livraisons de navires neufs, différentes années .....	26
10.	Évolution des ventes à la casse, 2000-2005.....	27
11.	Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2005 .....	28
12.	Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, 2000-2005 .....	28
13.	Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl), par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 2004, 2005 et 2006.....	30
14.	Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 et 2005.....	31
15.	Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 .....	35

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

<i>Tableaux (suite)</i>	<i>Page</i>
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 <sup>er</sup> janvier 2006.....	36
17. Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2006.....	37
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 <sup>er</sup> janvier .....	39
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 .....	40
20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires, 1996-2005 .....	42
21. Tonnage en commande dans le monde au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 .....	44
22. Prix représentatifs des navires neufs, différentes années.....	44
23. Prix des navires d'occasion de 5 ans d'âge, 2000-2005 .....	45
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années .....	48
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années (tonnes transportées par tpl).....	49
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années (milliers de tonnes par tpl) .....	49
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, différentes années.....	50
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, différentes années.....	51
29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 2000 et 2004-2005 .....	52
30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes .....	53
31. Indices des taux de fret pétroliers, 2004-2006.....	57
32. Indices du taux de fret du vrac sec, 2003-2005 .....	63
33. Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires.....	69
34. Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs au 15 septembre 2005, d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale.....	69
35. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs.....	72
36. Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2004-2006.....	73

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

<i>Tableaux (suite)</i>	<i>Page</i>
37. Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales.....	74
38. Répartition des capacités dans le trafic Europe–Extrême-Orient .....	76
39. Indices des taux de fret des services de ligne, 2003-2005 .....	77
40. Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées.....	78
41. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....	79
42. Trafic conteneurisé dans les ports de 56 pays et territoires en développement en 2004, 2003 et 2002.....	82
43. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, 2005-2003 .....	84
44. Flotte mondiale de porte-conteneurs .....	100
45. Production de conteneurs.....	101
46. PIB réel des pays en développement d’Afrique subsaharienne.....	106
47. Nombre de pays dont le taux annuel du PIB a été positif en 2004 et 2005 .....	109
48. Trafic de marchandises en Afrique.....	110
49. Composition du trafic africain par blocs de pays .....	111
50. Destination des exportations africaines en valeur.....	111
51. Échanges intra-africains des principaux groupes en 2004.....	113
52. Flotte africaine.....	114
53. Répartition par âge de la flotte africaine.....	116
54. Trafic de conteneurs entre la côte ouest de l’Afrique et l’Europe .....	123
55. Débit total et débit de transbordement dans certains ports et pour certaines années.....	124
56. Les 20 premiers ports à conteneurs d’Afrique en 2004.....	124
57. Connectivité des transports maritimes de ligne d’Afrique, 2004-2005 .....	128
58. Trafic de transit dans les ports d’Afrique occidentale en 2003 .....	130
59. Principaux aéroports à fret d’Afrique .....	132
60. Estimations du coût du fret pour les importations des pays africains, 2004.....	133
61. Estimations du coût du fret pour les importations de certains pays africains sans littoral, pour certaines années .....	134

**TABLE DES MATIÈRES (suite)****Page****Graphiques**

1.	Variations annuelles de la production industrielle dans les pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 2002-2005 .....	4
2.	Trafic maritime international, pour certaines années.....	5
3.	Trafic maritime mondial par groupes de pays .....	18
4.	Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, différentes années .....	22
5.	Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1 <sup>er</sup> janvier 2006 .....	29
6.	Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1996-2005.....	48
7.	Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années.....	51
8.	Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays.....	80
9.	Évolution des prix des conteneurs neufs .....	101
10.	Afrique subsaharienne: différents couloirs de transport intérieurs .....	129

**Encadrés**

1.	Catégories de navires et de registres utilisés dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i> .....	xiv
2.	Étude sur l'offre et la demande de gens de mer et problèmes d'assurance .....	64
3.	États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1 <sup>er</sup> août 2006.....	104
4.	Indice de connectivité des transports maritimes de ligne .....	126

## ABRÉVIATIONS ET NOTES EXPLICATIVES

*Abréviations*

<b>ALENA</b>	Accord de libre-échange nord-américain
<b>ANASE</b>	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
<b>BAF</b>	Coefficient d'ajustement de soutage
<b>c.a.f.</b>	coût, assurance, fret
<b>CAN</b>	Communauté andine
<b>CCG</b>	Conseil de coopération du Golfe
<b>CEPALC</b>	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
<b>CEE</b>	Commission économique pour l'Europe
<b>CESAO</b>	Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale
<b>CESAP</b>	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
<b>COMESA</b>	Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
<b>EQP</b>	conteneur équivalent quarante pieds
<b>EVP</b>	conteneur équivalent vingt pieds
<b>f.a.b.</b>	franco à bord
<b>FMI</b>	Fonds monétaire international
<b>GNL</b>	gaz naturel liquéfié
<b>GPL</b>	gaz de pétrole liquéfié
<b>IED</b>	investissements étrangers directs
<b>IICL</b>	Institut de loueurs internationaux de conteneurs
<b>mbpj</b>	million de barils par jour
<b>MCCA</b>	Marché commun centraméricain
<b>mcm</b>	milliard de mètres cubes
<b>Mercosur</b>	Marché commun du Sud
<b>n.d.</b>	non disponible
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>ONU/DAES</b>	Département des affaires économiques et sociales de l'ONU
<b>OPEP</b>	Organisation des pays exportateurs de pétrole
<b>PDEM</b>	Pays développés à économie de marché
<b>PIB</b>	produit intérieur brut
<b>PMA</b>	pays les moins avancés
<b>tdl</b>	tonne de déplacement lège
<b>THC</b>	taxe de manutention au terminal
<b>tjb</b>	tonneau de jauge brute
<b>tpl</b>	tonne de port en lourd
<b>UE</b>	Union européenne
<b>ULCC</b>	hyperpétrolier
<b>VLCC</b>	superpétrolier
<b>WS</b>	Worldscale

*Notes explicatives*

- Par dollar (\$), on entend toujours le dollar des États-Unis (É.-U.), sauf indication contraire.
- Sauf indication contraire, le mot «tonne» désigne la tonne métrique.
- Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ou pourcentages indiqués dans les tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs éléments.
- Deux points (..) indiquent, soit que l'on manque de renseignements, soit que les données n'ont pas été fournies séparément.
- Un tiret (–) indique que le montant est nul ou inférieur à la moitié de l'unité utilisée.
- Dans certains tableaux, les données indiquées pour les années antérieures ont été révisées et actualisées; elles diffèrent donc de celles qui figurent dans les précédents numéros de l'*Étude*. Cela vaut en particulier pour la répartition du tonnage mondial par groupes de pays, et expressément pour la classification des principaux pays de libre immatriculation. Jusqu'à l'édition de 1994, la plupart des tableaux faisaient figurer dans ce groupe quatre pays et un territoire, à savoir les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria et le Panama, certains incluant également Malte et Vanuatu. Depuis 1995, Malte et Vanuatu figurent dans tous les tableaux se rapportant aux principaux pays de libre immatriculation. Ce changement a surtout modifié la part des pays en développement d'Europe dans le tonnage mondial total. Comme dans la précédente édition de l'*Étude sur les transports maritimes*, les pays de libre immatriculation sont au nombre de neuf, et les territoires au nombre de trois. Les statistiques relatives à six d'entre eux (Bahamas, Bermudes, Chypre, Libéria, Malte et Panama) sont indiquées séparément, alors que les quatre autres pays et les deux autres territoires (Antigua-et-Barbuda, îles Caïmanes, Gibraltar, Luxembourg, Saint-Vincent-et-les Grenadines, et Vanuatu) sont présentés en tant que groupe.
- Le terme «pays» employé dans les tableaux et dans le texte désigne aussi des territoires ou zones.

## INTRODUCTION

L'*Étude sur les transports maritimes* est une publication annuelle assurée par le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Elle a pour objet de décrire les principales tendances des transports maritimes et de fournir des données statistiques pertinentes. Elle met l'accent sur l'évolution des activités de

transport maritimes dans les pays en développement en comparaison avec d'autres groupes de pays. Elle met aussi en lumière la corrélation entre l'évolution du commerce mondial et les activités de transport maritime en général. Cette année, le chapitre spécial est consacré à l'évolution régionale au niveau des pays d'Afrique subsaharienne.

## APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

### Évolution de l'économie mondiale et du trafic maritime

- En 2005, la production mondiale a augmenté de 3,6 %, croissance inférieure de 20 % à ce qu'elle a été en 2004 (4,1 %). Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 2,7 %, alors que la croissance moyenne des pays en développement a été de 6,2 %. Les prévisions pour 2006 en matière de production mondiale restent prudentes, aux environs de 3,6 %.

- Le volume des exportations mondiales de marchandises a augmenté de 6 %, contre 9,5 % en 2004. Cette croissance s'explique par la résistance des performances économiques de la Chine et de certains pays développés.

- L'indice de la production industrielle totale de l'OCDE a augmenté de 2,2 %; c'est le résultat de la performance des États-Unis, du Japon et, dans une moindre mesure, des pays européens de l'OCDE.

- Le trafic maritime mondial (marchandises chargées) a enregistré une nouvelle augmentation annuelle consécutive, atteignant un chiffre record de 7 milliards 110 millions de tonnes. Le taux annuel de croissance a été de 3,8 %, ce qui est inférieur aux 5,3 % de 2004. La croissance du trafic maritime mondial devrait se poursuivre en 2006.

- Le total des activités maritimes mesurées en tonnes-milles est passé à 29 045 milliards de tonnes-milles, contre 27 635 milliards de tonnes-milles en 2004.

### Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue, pour atteindre 960 millions de tonnes de port en lourd (tpl) au début de 2006, soit une augmentation remarquable de 7,2 %, la plus importante depuis 1989, alors que la flotte marchande mondiale commençait à se remettre de la récession des années 80. Les livraisons de navires neufs ont atteint 70,5 millions de tpl, et le tonnage envoyé à la casse ou perdu n'a été que de

6,3 millions de tpl, ce qui s'est soldé par un gain de 64,2 millions de tpl.

- Les flottes de pétroliers et de vraquiers secs, qui constituaient ensemble 72,9 % de la flotte mondiale, ont augmenté respectivement de 5,4 % et de 7,9 %. Celle de porte-conteneurs s'est accrue de 13,3 %, passant de 98,1 à 111,1 millions de tpl, et celle des méthaniers de 7,5 %, de 22,5 à 24,2 millions de tpl.

- La moyenne d'âge de la flotte a diminué légèrement pour s'établir à 12,2 ans, près de 27,1 % des navires étant âgés de 20 ans ou plus. Ce sont les navires de charge classiques qui, dans l'ensemble, étaient les plus anciens, avec un âge moyen de 17,5 ans et les porte-conteneurs les plus récents (9,4 ans d'âge moyen).

- Les immatriculations de navires dans les pays développés à économie de marché et dans les pays pratiquant la libre immatriculation ont totalisé respectivement 26,9 % et 45 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registre de libre immatriculation a augmenté de 6,9 %, les deux tiers de cette flotte détenue en usufruit étant la propriété de pays à économie de marché et de pays en développement. La part de ces derniers a atteint 22,7 %, soit 218,3 millions de tpl, dont 171,6 millions de tpl immatriculés en Asie.

### Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande

- Les principaux indicateurs de productivité en matière d'exploitation, pour la flotte mondiale – à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de milliers de tonnes-milles par tpl – se sont établis à 7,4 et 30,3 respectivement, deux chiffres en légère baisse par rapport à ceux de l'année précédente.

- L'excédent de tonnage a très peu augmenté en 2005, pour atteindre 7,2 millions de tpl, soit 0,7 % de la flotte marchande mondiale – pourcentage identique à celui de l'année précédente. Dans le secteur des navires-citernes, la capacité excédentaire est restée modeste à 4,5 millions de tpl, tandis que celle du secteur des vraquiers secs est tombée à 2 millions de tpl.

## Marchés des frets

- L'année 2005 a été inégale pour le marché des navires-citernes. Bien que le volume total de pétrole brut transporté par voie maritime ait augmenté de 4,5 %, les indices de fret moyens pour quatre des cinq catégories de navires-citernes ont été inférieurs à ceux qui avaient été enregistrés en 2004, année qui avait été bonne pour les propriétaires de ce type de navires. Cependant, deux seulement de ces cinq indices ont réellement baissé en 2005. Les indices de fret des superpétroliers/hyperpétroliers, Suezmax et Aframax ont augmenté en 2005 de 86,2 %, 40,6 % et 27,6 % respectivement.

- En 2005, les expéditions des principaux vracs, notamment le minerai de fer et le charbon, ont augmenté de 7,2 %. L'équilibre entre l'offre et la demande a fait baisser les taux des affrètements à temps comme des affrètements au voyage, les indices annuels moyens ayant diminué respectivement de 20 % et de 12,2 %.

- De même, fin 2005, l'évolution des taux d'affrètement sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie-Europe) a été inégale si l'on procède à une comparaison avec les taux en vigueur à la fin de 2004. En ce qui concerne les liaisons transpacifiques et Asie-Europe, on a enregistré une baisse des taux de 2,3 % et 7 % respectivement dans le sens dominant, d'Asie vers l'Amérique du Nord et vers l'Europe. Mais on a constaté des gains de 10,1 % et 7,3 % dans l'autre sens sur ces mêmes itinéraires. En ce qui concerne les liaisons transatlantiques, les taux ont augmenté de 20,2 % d'est en ouest et de 18,6 % d'ouest en est.

## Coût total du fret dans le commerce mondial par groupes

- Au niveau mondial le coût total du fret en proportion de la valeur des importations a été de 3,6 % en 2004. Le coefficient de fret s'est situé à 3,1 % pour les pays développés à économie de marché, contre 2,9 % en 2003, alors qu'il s'établissait à 5,9 % pour les pays en développement, soit au-dessous des 6,1 % enregistrés en 2003. On a constaté une baisse du coefficient de fret pour les pays en développement d'Afrique (9,9 %, contre 10 % en 2003), d'Asie (6,5 %, contre 6,7 % en 2003) et d'Océanie (15,4 %, contre 15,6 % en 2003). Mais les pays en développement

d'Amérique et d'Europe ont enregistré une augmentation de ce coefficient de 4,3 % (4,1 % en 2003) et 2,8 % (2,6 % en 2003) respectivement.

## Développement des ports

- Le trafic portuaire mondial de porte-conteneurs a poursuivi son développement à raison de 12,6 % en 2004, pour atteindre 336,9 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 137 millions d'EVP, soit 40,7 % du total. En 2004, on a dénombré 56 pays et territoires en développement dont le débit annuel était supérieur à 100 000 EVP. En 2005, les 20 principaux ports à porte-conteneurs ont traité 186,1 millions d'EVP.

## Efficacité commerciale et efficacité des transports

- En décembre 2005, dans la Déclaration ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce de Hong Kong (Chine), les ministres ont confirmé les instructions et les modalités relatives aux négociations sur la facilitation des échanges qui figurent dans l'annexe D de l'ensemble de résultats de juillet.

- La flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 9 % en 2005, pour atteindre 21,6 millions d'EVP. La part des transporteurs maritimes, dans ce total, s'est établie à 55 % en raison d'achats importants effectués au cours de cette année.

## Évolution observée au niveau régional

- Au cours de la période 2003-2005, les performances économiques des pays d'Afrique subsaharienne sont restées inférieures à celles de l'ensemble des pays en développement. Certains pays ont enregistré une augmentation annuelle de leur PIB supérieure à l'objectif jugé approprié pour atteindre celui de la Déclaration du Millénaire des Nations Unies consistant à réduire de moitié la pauvreté d'ici à 2015, mais la grande majorité ne sont pas parvenus à atteindre le but qu'ils s'étaient fixé. En 2004, la part des pays d'Afrique subsaharienne a été de 45,5 % dans les exportations de l'Afrique et de 41,1 % dans ses importations, le reste étant couvert par l'Afrique australe et les pays d'Afrique du Nord. L'accroissement des échanges a été particulièrement élevé dans les pays producteurs de pétrole d'Afrique occidentale et centrale.

- En 2005, le tonnage total de la flotte marchande de l'Afrique, y compris le registre de libre immatriculation du Libéria, a atteint 98 563 000 de tpl, soit 10,3 % de la flotte mondiale. Sans le Libéria, il a été de 5 537 000 de tpl, soit 2,1 % de la flotte mondiale. La part des pays d'Afrique subsaharienne dans la flotte africaine sans le registre de libre immatriculation s'est accrue, passant de 33 % en 2002 à 41,7 % en 2005. La flotte africaine hors libre immatriculation se répartit également entre différents types de navires, à l'exception des porte-conteneurs qui n'ont représenté que 3,4 % de l'ensemble en 2005. L'âge moyen de ces navires est de 20,5 ans, bien plus élevé, donc, que la moyenne mondiale.

- Des partenariats public-privé ont été établis dans plusieurs pays pour permettre de moderniser et de développer les infrastructures portuaires et ferroviaires existantes. En reliant des réseaux nationaux, ces dernières pourraient faciliter l'accès aux ports de mer des pays sans littoral d'Afrique orientale et australe. Le fret maritime international conteneurisé des pays d'Afrique subsaharienne souffre d'un important déséquilibre en faveur des importations et se limite, pour l'essentiel, à l'Europe. Des éléments nouveaux, toutefois, pourraient entraîner un développement du trafic en direction de l'Amérique du Nord et de l'Extrême-Orient, notamment la Chine.

## Encadré 1

**Catégories de navires et de registres utilisés dans l'Étude sur les transports maritimes**

Comme dans l'Étude de l'année dernière, cinq catégories de navires ont été utilisées, dans l'édition de cette année, dans la plupart des tableaux relatifs aux transports maritimes. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux fondés sur des données du Lloyd's Register – Fairplay, est de 100 tonneaux de jauge brute (tjb), sauf pour ceux concernant la propriété des navires, pour lesquels il est de 1 000 tjb. Les cinq catégories prises en considération recouvrent les 20 principaux types de catégories de navires, comme il apparaît ci-dessous.

Groupe	Types de navires
<b>Pétroliers</b>	Pétroliers
<b>Vraquiers</b>	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
<b>Navires de charge classiques</b>	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
<b>Porte-conteneurs</b>	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
<b>Autres navires</b>	Pétroliers-chimiquiers, chimiquiers, autres navires citernes, méthaniers, rouliers mixtes, navires à passagers, barges-citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, navires ravitailleurs de plates-formes de forage, et tous les autres types de navires
<b>Total général</b>	Somme de tous les types de navires susmentionnés

Les indications ci-après ont été fournies par Lloyd's Register – Fairplay pour l'établissement des tableaux de la présente Étude concernant l'évolution de la flotte.

**Principaux pays et territoires de libre immatriculation**

Les navires de ce groupe battent pavillon des Bahamas, des Bermudes, de Chypre, du Libéria, de Malte et du Panama.

**Classification dimensionnelle approximative des catégories de navires considérées dans l'Étude sur les transports maritimes, selon la terminologie généralement employée dans les transports maritimes**

*Transporteurs de pétrole brut*

Hyperpétroliers	300 000 tpb et au-delà
Superpétroliers	de 150 000 à 299 999 tpb
Suezmax	de 100 000 à 149 999 tpb
Aframax	de 50 000 à 99 999 tpb

*Transporteurs de vrac sec*

Cape-size	80 000 tpb et au-delà
Panamax	de 50 000 à 79 999 tpb
Vraquiers «handymax»	de 35 000 à 49 999 tpb
Minitransporteurs	de 20 000 à 34 999 tpb

Source: Lloyd's Register – Fairplay.

## Chapitre 1

# ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

*Ce premier chapitre donne un aperçu général de la demande mondiale de services de transport maritime, accompagné d'informations générales sur la situation économique mondiale, ainsi qu'une analyse et une approche prévisionnelle de l'évolution du trafic maritime mondial.*

### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

#### 1. Production mondiale

##### *Remarques générales*

Les données initiales disponibles pour 2005 font apparaître une croissance de la production mondiale de 3,6 %, inférieure d'un cinquième aux 4,1 % finalement enregistrés pour 2004. Ce bon résultat, meilleur que ceux de 2002 et 2003 (voir le tableau 1), reflète le fait que pratiquement toutes les régions du monde ont connu une croissance économique, bien qu'à des rythmes différents.

La croissance économique des pays développés s'est ralentie pour tomber à 2,7 %, soit moins que les 3,1 % de l'année précédente. Les États-Unis ont enregistré de bons résultats économiques, surtout vers la fin de l'année, avec une demande intérieure soutenue, en dépit des hausses continues des taux d'intérêt de l'immobilier, ce qui a débouché sur une croissance de la production de 3,5 % pour l'année. L'économie japonaise a poursuivi son expansion, égalant, avec 2,7 %, le bon taux de croissance de l'année précédente. L'Union européenne a connu une croissance économique anémique, n'enregistrant qu'un taux de 1,6 % en 2005, inférieur d'environ un tiers à celui de l'année précédente. Elle a, toutefois, été irrégulière, les 10 nouveaux membres affichant un taux remarquable de 4 %,

tandis que la croissance de la production des membres occidentaux importants a été considérablement plus faible que celle de l'année précédente, l'Italie étant restée stationnaire.

La croissance économique des pays en développement a été de 6,2 %, soit presque le double de la moyenne mondiale, mais inférieure au bon taux de 7 % enregistré en 2004. La Communauté d'États indépendants (CEI) et les pays en développement d'Asie affichent des taux élevés de croissance de 6,8 % et 7,2 % respectivement. La première doit ses résultats à un accroissement des recettes d'exportation, qui a encouragé aux dépenses publiques et privées. Les résultats de la Chine et de l'Inde ont été particulièrement bons, ces pays ayant connu un taux de croissance de la production de 9,9 % et 7,1 % respectivement. Les pays en développement d'Amérique latine, d'Afrique et du Moyen-Orient font valoir un taux de croissance économique situé entre 4 % et 5 %. Dans l'ensemble, les pays en développement, à l'exclusion de la Chine, ont connu un taux de croissance de la production de 5,3 %, soit le double de celui des pays développés.

##### *Perspectives*

Selon les prévisions en matière de croissance économique pour 2006, l'économie mondiale gagnera environ 3,6 % et continuera à croître modestement au cours des prochaines années.

Tableau 1

**Croissance économique mondiale, 2002-2005<sup>a</sup>**  
(Variations en pourcentage par rapport à l'année précédente)

Région/Groupes <sup>b</sup>	2002	2003	2004	2005 <sup>c</sup>
Monde	1,8	2,7	4,1	3,6
Pays développés	1,2	2,0	3,1	2,7
<i>dont:</i>				
États-Unis	1,6	2,7	4,2	3,5
Japon	0,1	1,8	2,3	2,7
Union européenne	1,2	1,2	2,5	1,6
<i>dont:</i>				
Allemagne	0,1	-0,2	1,6	0,9
France	1,2	0,9	2,3	1,2
Italie	0,4	0,3	1,2	0,0
Royaume-Uni	2,0	2,5	3,2	1,7
Pays en développement	3,8	5,1	7,0	6,2
Pays en développement moins la Chine	2,6	3,9	6,2	5,3

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir du *Manuel de statistiques 2006*; FMI, *World Economic Outlook*, avril 2006; JP Morgan, *Global Data Watch*; Economic Intelligence Unit (EIU), *Country Forecast*; et *Perspectives économiques n° 78* de l'OCDE.

<sup>a</sup> Calculs basés sur un PIB en dollars constants de 1995.

<sup>b</sup> Les groupes de régions et de pays correspondent à ceux qui ont été définis dans le *Manuel de statistiques 2005* de la CNUCED.

<sup>c</sup> Données initiales.

## 2. Trafic des marchandises

### *Évolution récente du trafic international*

Au cours de 2005, le volume mondial des exportations s'est accru de 6 % (voir le tableau 2), après les remarquables 9 % enregistrés l'année précédente. Ce ralentissement a été particulièrement marqué au cours des premiers mois de l'année, mais une reprise s'est affirmée à partir de la fin de juin et s'est poursuivie en dépit des prix élevés du pétrole et des produits de base, ainsi que des incertitudes concernant la persistance de la forte demande sur le marché chinois. Les résultats soutenus de l'économie des États-Unis ont assuré le rythme de la croissance commerciale pendant l'année.

Parmi les pays développés, le volume des exportations a particulièrement augmenté en Amérique du Nord, qui a enregistré un taux de croissance des exportations de 6 % grâce à la reprise des expéditions de produits agricoles des États-Unis, alors que les résultats des pays de l'Union européenne ont été moins impressionnants (+3,5 %). Les résultats à l'exportation ont varié selon ces pays et ont été meilleurs pour les 10 nouveaux membres, qui ont affiché une augmentation de 4 %. L'accroissement des exportations des pays en développement d'Afrique et du Moyen-Orient (7,5 %), d'Asie (9,5 %) et d'Amérique latine (10 %) a été encore meilleur. C'est à nouveau la Chine qui remporte la palme, avec plus de 20 %.

Tableau 2

## Croissance du volume du trafic des marchandises par région géographique, 2003-2005

Exportations			Pays/Régions	Importations		
2003	2004	2005		2003	2004	2005
5,0	9,5	6,0	Monde	n.d.	n.d.	n.d.
3,0	8,0	6,0	Amérique du Nord	5,5	10,5	6,5
0,9	7,0	3,5	Union européenne (25)	1,8	6,0	2,5
n.d.	7,0	7,5	Afrique et Moyen-Orient	n.d.	13,5	12,0
4,5	12,5	10,0	Amérique latine	1,6	18,5	14,0
n.d.	14,0	9,5	Asie	11,1	14,0	7,5
n.d.	10,5	1,0	Japon	n.d.	7,0	2,5
n.d.	24,0	25,0	Chine	n.d.	21,5	11,5
n.d.	13,0	4,5	Communauté d'États indépendants	10,9	16,0	16,5

Source: WTO News – World Trade 2005 – Communiqué de presse, 11 avril 2006, et World Trade 2004 – Communiqué de presse, 14 avril 2005.

Les données initiales disponibles en ce qui concerne la croissance du volume des importations font apparaître un taux à deux chiffres pour la Communauté d'États indépendants (16,5 %). Les pays en développement d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, d'une part, et d'Afrique et du Moyen-Orient d'autre part ont également connu un taux de croissance des importations à deux chiffres, avec 14 % et 12 % respectivement, suivi de près par la Chine avec 11,5 %. Dans l'ensemble, le bilan des pays développés en la matière est moins impressionnant, l'Amérique du Nord affichant un taux de croissance de ses importations de 6,5 %, beaucoup plus élevé que ceux des pays d'Europe et du Japon (3 % et 2,5 % respectivement).

#### *Tendances des importations et des exportations*

Pour 2006, les perspectives concernant la croissance des exportations sont fondées sur l'accélération de l'activité économique des pays de l'Union européenne, les possibilités d'une nouvelle accélération de l'économie des États-Unis et des principaux pays d'Extrême Orient étant, pense-t-on, limitées. Malgré des incertitudes concernant les prix des denrées de base et l'approvisionnement en ces produits, les exportations devraient croître d'environ 7 % cette année.

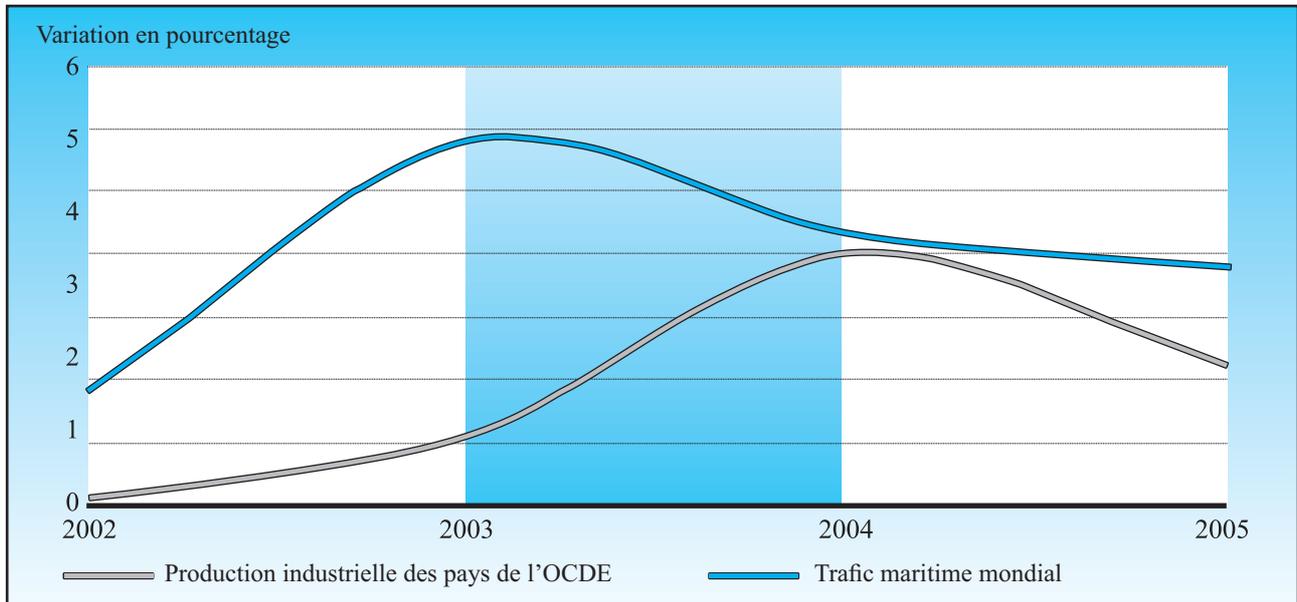
### 3. Production industrielle des pays de l'OCDE

L'indice de la production industrielle (2000 = 100) des pays de l'OCDE, autre indicateur fondamental pour le secteur des transports maritimes mondiaux, a été, en moyenne, de 105,6 en 2005, soit en augmentation de 2,2 % par rapport à la moyenne de l'année précédente au cours de laquelle il avait été en hausse de 4 % (voir le graphique 1).

Les résultats de 2005 sont dus à un accroissement de l'activité industrielle dans certains des pays les plus actifs au plan économique, notamment au cours du dernier trimestre de l'année. Aux États-Unis, l'indice est resté stable à 104 pendant la première moitié de l'année, puis il a marqué une accélération pour atteindre 105,7 au cours du dernier trimestre. L'indice moyen a été de 104,5 – ce qui représente une hausse de 3,4 % pour l'année, supérieure aux 2,5 % enregistrés par leur voisin canadien. La production industrielle de l'autre membre de l'ALENA, le Mexique, a baissé. L'indice du Japon a fluctué autour de 101 pendant la plus grande partie de l'année, avant de faire un bond à 103,9 au quatrième trimestre. La République de Corée a affiché des résultats remarquables: après un premier semestre terne pendant lequel l'indice s'est tenu à 129,5, il est monté à 133,6 au troisième trimestre et à 140,9 au quatrième. Sur l'ensemble de l'année, ce pays a enregistré une croissance de la production industrielle de 6,2 %.

Graphique 1

**Variations annuelles de la production industrielle dans les pays de l'OCDE  
et du trafic maritime mondial, 2002-2005**



Source: OCDE, *Principaux indicateurs économiques*, avril 2006.

Les résultats de l'Europe ont été mitigés. L'indice annuel moyen est resté stable dans certains pays occidentaux (à 101,6 en France) ou bien a baissé (de 96,2 à 95,4 en Italie), tandis que d'autres pays ont enregistré une bonne hausse (de 102,6 à 106 pour l'Allemagne). Les pays d'Europe orientale s'en sont bien tirés. L'indice annuel moyen a gagné 4 % en Pologne (passant de 124,8 à 129,9) et 6 % en République tchèque (passant de 135,6 à 143,8). Dans ces deux pays l'activité industrielle a crû régulièrement pendant l'année. On envisage, pour l'OCDE, un niveau de production industrielle stable en 2006.

## B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

### 1. Trafic maritime général

Le trafic maritime mondial a considérablement progressé en 2005, pour atteindre 7 milliards 110 millions de tonnes de marchandises chargées. Le taux de croissance annuelle, calculé à l'aide des données provisoires disponibles pour 2005 a

atteint 3,8 %, ainsi que l'indiquent le tableau 3 et le graphique 2.

La répartition par continent des marchandises chargées pour être transportées par voie maritime a été la suivante: 8,5 % des exportations mondiales sont revenues à l'Afrique contre 21,8 % à l'Europe. C'est l'Asie qui a eu, de loin, la part du lion (38,8 %). L'Amérique est arrivée en seconde position avec 22,1 %, tandis que l'Océanie a pu faire valoir 8,8 %. La répartition pour certains blocs commerciaux a été la suivante: Union européenne (UE) 14,8 %, Conseil de coopération du Golfe (CCG) 15 %, Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) 10,1 %, Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) 6,6 %, Marché commun du Sud (Mercosur) 7 % et Marché commun des pays d'Afrique orientale et australe (COMESA) 1,5 %.

Selon les prévisions pour 2006, les taux de croissance annuelle seront probablement un peu inférieurs à ceux de l'année précédente, tandis que la répartition du tonnage mondial par continent et entre les blocs commerciaux devrait connaître de très faibles fluctuations.

Tableau 3

**Évaluation du trafic maritime international, pour 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 vrac <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	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2002	2 139		3 981		1 352		6 120	
2003	2 226	4,1	4 274	7,4	1 475	9,1	6 500	6,2
2004	2 318	4,1	4 528	5,9	1 587	7,6	6 846	5,3
2005 <sup>c</sup>	2 422	4,5	4 687	3,5	1 701	7,2	7 109	3,8

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

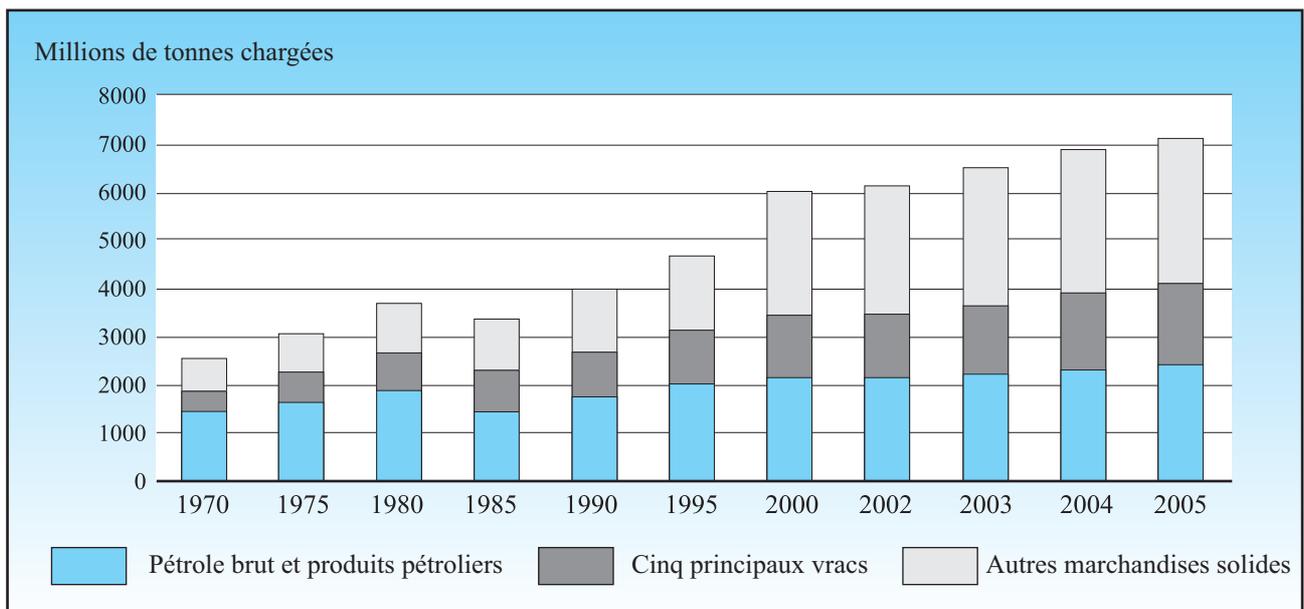
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

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

<sup>c</sup> Estimations.

Graphique 2

**Trafic maritime international, pour certaines années**



Source: Étude sur les transports maritimes, divers numéros.

## 2. Trafic maritime des navires-citernes

### *Évolution générale*

En 2005, les expéditions de cargaisons pétrolières ont totalisé 2 milliards 420 millions de tonnes, au terme d'une augmentation de 4,5 % au cours de l'année, 76,7 % étant du pétrole brut et le reste des produits pétroliers. La part du trafic pétrolier dans l'ensemble du trafic maritime mondial a légèrement diminué, pour se situer à 34,1 %.

### *Production de pétrole brut*

En 2004, la production moyenne de brut<sup>1</sup> a été de 80,3 millions de barils-jour (mbj) – en augmentation de 4,5 % par rapport à l'année précédente, et deuxième augmentation de production annuelle depuis 2000. La production pétrolière des pays de l'OCDE, notamment les États-Unis, le Mexique, la Norvège et les pays de l'UE, a diminué de 1,9 % pour descendre à 20,7 mbj, ce qui a entraîné une réduction de la part de marché de ces pays, laquelle s'est établie à 25,8 %.

Les pays de l'OPEP ont augmenté leur production de 7,7 %, pour atteindre 33 mbj, soit le chiffre le plus élevé de ces dix dernières années. Leur part de marché est donc passée de 39,6 % de la production mondiale en 2003 à 41,1 % en 2004. Les autres pays producteurs, à savoir la Fédération de Russie, la Chine, le Brésil et un certain nombre de petits producteurs, ont accru leur production moyenne de 5,6 % pour atteindre 26,6 mbj, ce qui a fait très légèrement monter leur part de marché à 33,1 %.

Parmi les principaux producteurs de l'OCDE, les États-Unis ont réduit leur production de 2,1 %, à 7,2 mbj (la part de marché correspondante étant de 8,5 %), tandis que celle du Mexique gagnait 1 % pour atteindre 3,8 mbj (4,9 %). La production de la Norvège est tombée à 3,2 millions de barils par jour (soit une diminution de 2,1 %), plus bas que le chiffre des pays de l'Union européenne, qui sont descendus à 2,5 mbj (en diminution de 7,6 %). La baisse de la production de ces pays a été due, pour l'essentiel, à celle (de 10 %) du Royaume-Uni, qui a néanmoins conservé la part du lion avec 2 millions de barils par jour.

La production du plus gros producteur, l'Arabie saoudite, a été en moyenne de 10,6 mbj,

en augmentation de 3,7 % par rapport à l'année précédente, entraînant un léger accroissement de sa part de marché qui s'est établie à 13,1 %. Celle de trois grands producteurs de l'OPEP au Moyen-Orient – la République islamique d'Iran, les Émirats arabes unis et le Koweït – a également enregistré une croissance à un chiffre de 2,3 %, 5,2 % et 8,7 % pour atteindre respectivement 4,1, 2,7 et 2,4 mbj, correspondant à une part de marché de 5,2 %, 3,3 % et 3,1 %. C'est la production de l'Iraq qui a connu la plus forte augmentation dans cette région, avec 50,8 % et un débit de 2 millions de barils par jour. Les producteurs africains de l'OPEP ont enregistré de bonnes hausses. Le Nigéria a atteint le chiffre de 2,5 mbj au terme d'une progression de 10,8 %. Les deux producteurs d'Afrique du Nord – l'Algérie et la Jamahiriya arabe libyenne – sont parvenus respectivement à un niveau de production de 1,9 et 1,6 mbj, ce qui représente un gain de 5 % pour la première et de 8,4 % pour la seconde. Ailleurs, la production du Venezuela a progressé de 13,8 % pour s'établir à 3 mbj, ce qui est encore inférieur à celle de la période 1996-2002. L'Indonésie a vu la sienne chuter, pour la troisième année consécutive, de 4,5 %, passant à 1,1 mbj. La part des pays producteurs de l'OPEP hors le Moyen-Orient a atteint 30 % en 2004.

Parmi les autres pays producteurs de pétrole, les résultats de la Fédération de Russie ont été bons, avec une augmentation de 8,9 % de la production, qui s'est établie à 9,3 mbj, équivalant à une part de marché de près de 12 % au niveau mondial. Celle du Brésil est descendue à 1,5 mbj au terme d'une baisse inférieure à 1 %, tandis que celle de la Chine gagnait 2,9 % pour passer à 3,5 mbj, leur part de marché étant respectivement de 2 % et 4,5 %. Certains petits producteurs nouveaux ont enregistré une augmentation impressionnante – 41 % pour la Guinée équatoriale et 17,8 % pour le Viet Nam, ces deux pays ayant atteint un niveau identique de 0,4 million de barils par jour.

En 2005, la production de pétrole brut a été stimulée par une demande soutenue. En janvier, l'OPEP a commencé à réduire le dépassement de 1 mbj du niveau des quotas fixés mais a laissé ces niveaux inchangés à 27 mbj. Avec l'intensification de la demande, en mars et juin le niveau des quotas de production a été relevé de 0,5 mbj. Puis, en septembre, des déclarations ont été faites pour assurer les acheteurs qu'une quantité supplémentaire maximale de 2 mbj était disponible en cas de nécessité. Des interruptions de production ont eu lieu dans plusieurs pays pour des raisons diverses: au

début de l'année, des grévistes cherchant à obtenir un développement communautaire dans le delta du Niger ont perturbé les opérations de la Shell au Nigéria; en juillet les activités de Chevron en Angola ont été affectées par un différend portant sur les salaires; en août, un incendie qui s'est déclaré sur une plate-forme de BP dans la mer du Nord a freiné la production; le mois suivant, la saison des cyclones dans les Caraïbes a gravement perturbé la production dans le golfe du Mexique. Il est souvent possible de faire face à la demande grâce à des réserves stratégiques de pétrole brut disponibles dans certains pays: en mai, l'Inde a décidé de constituer une réserve de ce genre destinée à couvrir ses besoins pendant deux semaines; et en septembre, une petite partie des 700 millions de barils de la réserve stratégique des États-Unis a été utilisée pour répondre aux pénuries causées par la saison des cyclones.

En dépit des augmentations de production, les prix ont été à la hausse pendant la plus grande partie de l'année. Le mécanisme grâce auquel les niveaux de production étaient harmonisés avec les prix à l'intérieur d'une fourchette de prix prédéterminée a été suspendu en janvier. En juin, les membres du G8 ont noté, lors de leur réunion, le caractère extrêmement instable des prix du brut à l'échelle mondiale. Le même mois, celui du panier de sept prix de brut de l'OPEP a été remplacé par un autre conçu à partir de 11 prix de brut. Ce dernier a évolué à la hausse pendant l'année – partant d'environ 40 dollars le baril, il a atteint un pic de 57 dollars pendant l'été, pour redescendre à un peu plus de 50 dollars à la fin de l'année.

Des pays ont pris des mesures pour accroître la production de pétrole, dont les sites, dans de nombreux cas, étaient au large des côtes. Les investissements dans l'industrie pétrolière en mer Britannique ont augmenté pour atteindre près de 18,8 milliards de dollars, leur plus haut niveau depuis sept ans, afin d'allonger le temps de production des puits existants et d'en ouvrir de nouveaux. Quelque 82 forages exploratoires ont été effectués au cours de l'année, soit près d'un quart de plus que l'année précédente. En avril, huit exploitants en Indonésie, qui avaient abandonné leurs droits d'exploitation de 30 gisements pétrolifères peu rentables, ont bénéficié de mesures incitatives pour développer ces sites et contribuer à accroître la production de ce pays afin de dépasser le million de barils par jour, mais,

vers le milieu de l'année, l'Indonésie était déjà un importateur net de pétrole brut. La nouvelle loi sur l'énergie adoptée aux États-Unis en août a supprimé certaines redevances fédérales pour les producteurs de pétrole et de gaz effectuant des forages à des profondeurs de plus de 400 mètres dans le golfe du Mexique. L'accord de paix conclu au Soudan a permis la signature d'un contrat de 400 millions de dollars pour le développement des gisements pétrolifères du Thar Jath du Sud avec un consortium comportant des compagnies malaisiennes et indiennes. L'Algérie a adopté une loi destinée à accélérer la procédure d'appel d'offres pour l'exploitation de nouveaux gisements pétrolifères. Vers la fin de l'année, au Brésil, la mise en service de la dernière installation flottante de production, de stockage et de déchargement du projet d'Albacora Leste qui se monte à 1 milliard 950 millions de dollars pourrait permettre à ce pays de subvenir à ses propres besoins.

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

Au niveau mondial, les raffineries ont produit 73,7 mbj en 2004, soit 3,4 % de plus que l'année précédente. Celles des États-Unis ont accru leur production d'un tout petit peu plus de 1 % et celles du Mexique et du Canada ont à peu près maintenu la leur au même niveau. Ces pays ont représenté un peu plus du quart de la production mondiale. L'Europe et la Fédération de Russie ont enregistré une augmentation de 3,1 %, légèrement inférieure à la moyenne mondiale et sont intervenues à hauteur de 28,5 % au niveau mondial. La plus forte augmentation de production revient aux raffineries chinoises, qui ont atteint 5,5 mbj au terme d'une croissance de 13,4 %, ce qui équivaut à 7,4 % de la production mondiale. Celle des raffineries d'Amérique latine a crû de 9,1 % pour se situer à 5,4 mbj. La production des raffineries du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Australie s'est maintenue ou a très légèrement diminué en 2004. Ces régions ont représenté 12,3 % de la production mondiale. Le débit des raffineries japonaises a diminué de 2 % pour passer à 4 mbj et permis à ce pays de conserver une part de marché de 5,5 %.

En 2005, l'activité des raffineries américaines a été très perturbée par la saison des cyclones dans les Caraïbes. Le long de la côte du golfe du Mexique, Katrina a provoqué la fermeture de 14 d'entre elles dont la production se montait à 2,2 mbj, alors que Rita en a affecté 16. La capacité de raffinage a été réduite de 15 % pendant plusieurs semaines. Des accidents comme celui de Texas City en mai, qui a fait 15 morts et de nombreux blessés, ont également

eu des effets négatifs sur cette dernière. Ailleurs, des syndicats ont provoqué la fermeture de cinq des six raffineries exploitées par Total, en France, pendant quelques jours, au cours du même mois. On était en train de procéder à un accroissement des capacités de raffinage du brut et à la mise en place de nouveaux aménagements pour les produits raffinés dans la province de Fujian (Chine) dans le cadre d'un accord de 3,5 milliards de dollars auquel sont parties ExxonMobil, Saudi Aramco et Sinopec.

#### *Production de gaz naturel*

En 2004, la production de gaz naturel a totalisé 2 691,6 milliards de mètres cubes<sup>2</sup>, accusant une hausse de 2,8 % par rapport à 2003. Elle équivaut à 2 422,4 millions de tonnes de pétrole, soit 50,4 mbj. Les principaux producteurs sont la Fédération de Russie avec 589,1 milliards de m<sup>3</sup> et les États-Unis avec 542,9 milliards de m<sup>3</sup>, qui fournissent à eux deux 42,1 % de la production totale. Parmi les producteurs de moindre importance, on note le Canada (182,8 milliards de m<sup>3</sup>), le Royaume-Uni (95,9 milliards de m<sup>3</sup>), la République islamique d'Iran (85,5 milliards de m<sup>3</sup>), l'Algérie (82 milliards de m<sup>3</sup>), l'Indonésie (73,3 milliards de m<sup>3</sup>) et l'Arabie saoudite (64,4 milliards de m<sup>3</sup>). D'autres producteurs sont éparpillés au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie, où le gaz naturel qu'ils obtiennent est souvent un sous-produit de la production pétrolière. Environ un cinquième de la production de gaz naturel est exporté, essentiellement (c'est-à-dire aux trois quarts) par gazoduc.

Au début de 2005, Sinopec a commencé à exploiter le gisement de gaz de Kela 2 dans le bassin de Tarim, la zone productrice la plus vaste de Chine. Vers la fin de l'année, ExxonMobil a fait de même pour le gisement de gaz et de pétrole de Sakhalin 1, renforçant ainsi la position de la Fédération de Russie en tant que plus important producteur de gaz naturel du monde. La consolidation de cette industrie a été rendue visible grâce à l'achat, pour 13,1 milliards de dollars, de Sibneft, une compagnie pétrolière, par Gazprom, le plus gros producteur de gaz naturel du monde, la nouvelle compagnie ainsi créée représentant à peu près 10 % de la production russe de pétrole. Gazprom a également signé un contrat d'échange d'actifs avec Shell, ce qui lui permet d'acquérir une part de 25 % dans son projet Sakhalin 2 en échange d'une autorisation

d'accès aux énormes gisements de gaz de Zapolyaroye-Neocomian. En Europe, la flexibilité de la production et de la distribution de gaz est apparue lorsque le Royaume-Uni a conclu des accords avec la Belgique en vue d'une utilisation inversée d'un gazoduc, et avec la Norvège en vue d'une coopération pour la construction et l'exploitation de futurs gazoducs. Ailleurs, la République islamique d'Iran et l'Inde ont conclu un accord de 25 ans grâce auquel la première fournira 2 milliards 260 millions de m<sup>3</sup> de gaz naturel par an à la seconde.

#### *Expéditions de pétrole brut*

En 2005, les expéditions maritimes de pétrole brut se sont accrues de 4,1 %, pour atteindre 1,86 milliard de tonnes (voir le tableau 4). Les principales zones de chargement ont encore été les pays en développement d'Asie occidentale, avec 934,5 millions de tonnes, d'Afrique occidentale (196,3 millions de tonnes), d'Afrique du Nord (130,2 millions de tonnes) et des Caraïbes (247,6 millions de tonnes). Les principales zones de déchargement se sont situées dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord (537,7 millions de tonnes), d'Europe (438,4 millions de tonnes) et au Japon (215 millions de tonnes). Les pays en développement d'Asie du Sud et d'Asie orientale ont acheté 307,3 millions de tonnes en 2005. Les faits les plus marquants de l'année ont été la régularité du flux d'exportations russes (132,3 millions de tonnes) et d'importations chinoises (115,3 millions de tonnes). Au début de 2006, la Mauritanie a effectué sa première expédition de pétrole brut; cet affrètement de 1 million de barils, qui provenait du gisement de Chingetti, était destiné à la Chine.

Les expéditions de pétrole brut en provenance du Caucase ont commencé à être acheminées par de nouveaux itinéraires. Au milieu de 2005, les premières expéditions sont parties du port méditerranéen de Ceyhan (Turquie), point d'arrivée de l'oléoduc long de 1 770 km qui part de Bakou (Azerbaïdjan), réduisant les risques pour l'environnement du transit des pétroliers par les Dardanelles. Dans le cadre d'une autre mesure prise pour éviter ce passage, la Fédération de Russie, la Bulgarie et la Grèce ont convenu de construire l'oléoduc trans-Balkans de 285 km de Bourgas (Bulgarie) à Alexandroupolis (Grèce) pour un coût estimé à 800 millions de dollars.

Tableau 4

**Trafic maritime mondial<sup>a</sup> pour certaines années, par types de cargaisons  
et par groupes de pays<sup>b</sup>**

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Vrac sec	Total général	Pétrole		Vrac sec	Total général
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Trafic en millions de tonnes									
Total mondial	1970	1 109,0	232,0	1 162,0	2 504,0	1 101,0	298,0	1 131,0	2 529,0
	1980	1 527,0	344,0	1 833,0	3 704,0	1 530,0	326,0	1 823,0	3 679,0
	1990	1 287,0	468,0	2 253,0	4 008,0	1 315,0	466,0	2 365,0	4 126,0
	2000	1 664,7	497,8	3 820,6	5 983,2	1 728,2	541,7	4 003,4	6 273,3
	2002	1 630,0	508,6	3 981,0	6 119,6	1 695,6	539,5	4 089,9	6 325,0
	2003	1 695,4	530,9	4 273,7	6 500,0	1 754,5	536,8	4 306,4	6 597,7
	2004	1 783,4	534,2	4 527,9	6 845,5	1 807,8	557,1	4 528,5	6 893,4
	2005	1 856,6	565,3	4 686,8	7 108,7	1 853,5	572,6	4 695,9	7 122,0
Pourcentage du trafic par groupes de pays									
Total mondial	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	2000	27,8	8,3	63,9	100,0	27,5	8,6	63,8	100,0
	2002	26,6	8,3	65,1	100,0	26,8	8,5	64,7	100,0
	2003	26,1	8,2	65,7	100,0	26,6	8,1	65,3	100,0
	2004	26,1	7,8	66,1	100,0	26,2	8,1	65,7	100,0
	2005	26,1	8,0	65,9	100,0	26,0	8,0	65,9	100,0
PDEM (Pays développés à économie de marché)	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
	2000	5,2	22,2	60,6	42,0	68,3	52,0	60,4	61,8
	2002	5,5	23,1	57,4	40,7	67,7	50,9	58,7	60,4
	2003	5,6	21,9	54,7	39,2	68,2	51,3	57,7	60,0
	2004	5,4	21,9	54,2	38,9	67,5	50,9	56,6	59,0
	2005	5,2	21,5	54,0	38,7	66,9	50,5	55,6	58,2
Europe centrale et orientale <sup>d</sup>	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
	2000	5,5	8,9	4,1	4,9	0,5	0,4	1,9	1,4
	2002	5,6	8,2	4,4	5,0	0,6	0,6	1,6	1,3
	2003	6,9	8,3	4,1	5,2	0,6	0,6	1,5	1,2
	2004	7,0	8,3	4,0	5,1	0,6	0,6	1,5	1,2
	2005	7,1	7,9	3,9	5,0	0,6	0,6	1,5	1,2

Tableau 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Vrac sec	Total général	Pétrole		Vrac sec	Total général
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Pourcentage du trafic par groupes de pays									
Pays socialistes d'Asie <sup>e</sup>	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
	2000	1,0	1,1	6,5	4,6	4,1	4,1	7,2	6,1
	2002	1,1	2,1	7,3	5,2	4,1	4,7	9,1	7,4
	2003	1,1	2,3	8,6	6,1	4,9	5,5	10,4	8,5
	2004	1,2	2,7	9,5	6,8	5,7	6,1	11,6	9,6
	2005	1,2	2,9	10,2	7,3	6,2	6,6	12,4	10,3
Pays en développement	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
	2000	88,3	67,8	28,7	48,6	27,2	43,6	30,5	30,7
	2002	87,8	66,5	30,9	49,0	27,6	43,8	30,6	30,9
	2003	86,3	67,5	32,6	49,5	26,2	42,6	30,4	30,3
	2004	86,5	67,1	32,4	49,2	26,2	42,4	30,4	30,3
	2005	86,5	67,6	32,0	49,0	26,3	42,4	30,5	30,4
<i>Dont:</i> Afrique	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
	2000	17,9	6,9	1,6	6,6	3,2	3,2	3,3	3,3
	2002	17,9	6,8	1,6	6,4	2,9	3,2	3,4	3,2
	2003	17,7	6,8	1,5	6,2	2,9	3,1	3,2	3,1
	2004	17,5	6,9	1,5	6,1	2,9	3,0	3,2	3,1
	2005	17,6	6,6	1,4	6,1	2,9	3,0	3,1	3,1
Amérique	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
	2000	15,2	18,8	10,5	12,5	5,5	9,9	5,3	5,7
	2002	15,6	18,4	11,1	12,9	5,6	9,8	4,2	5,1
	2003	14,7	19,7	12,8	13,8	5,5	9,0	4,6	5,2
	2004	14,8	18,7	12,5	13,6	5,4	9,0	4,5	5,1
	2005	15,0	21,0	12,3	13,7	5,6	9,1	4,5	5,2
Asie	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
	2000	54,9	41,6	16,2	29,1	18,1	29,0	21,5	21,2
	2002	54,0	40,8	17,7	29,3	18,6	29,3	22,6	22,1
	2003	53,7	40,6	17,9	29,1	17,4	29,0	22,2	21,5
	2004	53,9	41,0	18,0	29,1	17,6	28,9	22,4	21,6
	2005	53,7	39,6	17,8	28,9	17,5	28,8	22,5	21,7

Tableau 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Vrac sec	Total général	Pétrole		Vrac sec	Total général
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Pourcentage du trafic par groupes de pays									
Europe	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	2000	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
	2004	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3
	2005	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3
Océanie	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2003	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2004	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2005	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données communiquées par les 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, l'ex-Yougoslavie, qui figurait autrefois 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 le gaz naturel liquide (LNG), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère, le fuel lourd et autres.

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

<sup>e</sup> Estimations.

Les quantités de pétrole expédiées par la Fédération de Russie à partir de la mer Baltique ont fait augmenter le nombre de transbordements des cargaisons des Aframax aux superpétroliers dans la mer du Nord pour qu'elles soient ensuite acheminées vers l'Extrême-Orient et les Caraïbes. Ces activités de transbordement se déroulent également à la destination de déchargement au large de la Chine et dans les Caraïbes, où l'on compte environ 150 opérations de ce type chaque

mois. Une version actualisée du Transfer Guide of the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum a été publiée au début de l'année pour promouvoir, dans ce domaine, de bonnes pratiques propres à réduire les risques d'accidents pour l'environnement.

Plus au nord, dans la mer de Barents et la mer Blanche, des plans impliquant un investissement de 2,5 milliards de dollars étaient en cours d'exécution

pour accroître les expéditions de brut à partir de Mourmansk. L'exploitation des gisements de pétrole situés plus à l'est supposait que plusieurs compagnies développent des terminaux d'exportation à Indiga, Varandey et Dikson sur la mer de Kara, en utilisant probablement des pétroliers à double action au lieu de pétroliers habilités à naviguer dans les glaces accompagnés par des brise-glace.

Ailleurs, les expéditions de brut ont été perturbées par des catastrophes naturelles, des manques d'affrètement et des actes de piraterie. Le LOOP, la seule installation des États-Unis pour le déchargement des superpétroliers, a été fermé pendant deux semaines à cause du cyclone Katrina, des grèves dans les exploitations de gisements en Équateur et les actions de la guérilla contre les oléoducs en Colombie ont entraîné une réduction des expéditions pendant de courtes périodes, et certains pétroliers faisant escale à Basra (Iraq) ont signalé la présence de pirates.

#### *Expéditions de produits pétroliers*

Le commerce mondial des produits pétroliers s'est accru de 5,8 %, en 2005, pour atteindre 565,3 millions de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été similaires à ceux des années antérieures, le transport de produits russes à partir des ports de la Baltique dans de petits navires-citernes ayant toujours des conséquences pour d'autres pays. Au cours du dernier trimestre de l'année, on a constaté une augmentation des expéditions vers l'Amérique du Nord en raison des dommages causés aux raffineries du golfe du Mexique pendant la saison des cyclones. Par ailleurs, la création de Petrocaribe, compagnie pétrolière financée par le Venezuela pour fournir des produits pétroliers aux États insulaires des Caraïbes, est en passe de permettre un accroissement des expéditions dans cette zone.

#### *Expéditions de GNL*

Les expéditions de GNL ont gagné 5,4 % en 2004, pour s'établir à 178 milliards de m<sup>3</sup>, soit environ 6,6 % de la production mondiale. La première région importatrice est l'Extrême-Orient, où les principaux importateurs sont restés le Japon (77 milliards de m<sup>3</sup>) et la République de Corée (29,9 milliards de m<sup>3</sup>). Les approvisionnements provenaient d'Indonésie (33,5 milliards de m<sup>3</sup>), de Malaisie (27,7 milliards de m<sup>3</sup>), du Qatar (24,1

milliards de m<sup>3</sup>) et d'Australie (12,2 milliards de m<sup>3</sup>). L'accroissement des approvisionnements à partir du golfe Persique attire l'attention grâce à l'impressionnante augmentation de 25 % des exportations du Qatar.

Les exportations transméditerranéennes de l'Algérie ont été de 25,8 milliards de m<sup>3</sup>, dont 6,7 milliards pour la France et 6,6 milliards pour l'Espagne. Le Nigéria a approvisionné le marché européen à hauteur de 10,7 milliards de m<sup>3</sup> et, dans une moindre mesure, la Turquie (1 milliard de m<sup>3</sup>) et les États-Unis (400 millions de m<sup>3</sup>). La plus grande partie des 14 milliards de m<sup>3</sup> exportés par la Trinité est allée au marché des États-Unis, lequel a également absorbé 700 millions de m<sup>3</sup> provenant du Moyen-Orient (Qatar et Oman) et 3,4 milliards de m<sup>3</sup> provenant d'Algérie.

De nouvelles expéditions de GNL ont commencé à arriver dans des pays importateurs. Aux États-Unis, le premier chargement parti de la Trinité est parvenu en mars au terminal en mer révolutionnaire construit par El Paso à 116 milles au large des côtes de Louisiane, dans le golfe du Mexique. Quelques mois plus tard, la première livraison de gaz russe est arrivée à un terminal du Maryland. Le Royaume-Uni a reçu sa première livraison transatlantique de GNL depuis plus de vingt ans en provenance d'Algérie au terminal de l'île de Grain, près de Londres. L'Égypte a exporté, à partir de Damietta, son tout premier chargement vers l'Espagne, puis vers d'autres destinations dont les États-Unis. D'autres expéditions se feront aussi par gazoducs sous-marins: en mai, l'Italie et l'Algérie ont convenu d'accroître la capacité du pipeline Transmed de 25 % pour atteindre 1 milliard 240 millions de m<sup>3</sup> par an; et en septembre la Fédération de Russie et l'Allemagne ont décidé d'un commun accord de construire le gazoduc d'Europe septentrionale long de 1 206 kilomètres sous la mer Baltique.

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

#### *Évolution générale*

En 2005, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 3,5 % pour atteindre 4 milliards 690 millions de tonnes (voir le tableau 3). Le trafic des cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, bauxite/alumine et phosphate naturel) a, de fait, enregistré une croissance appréciable de 7,2 % pour s'établir à 1 milliard 700 millions de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a crû plus

lentement, à raison de 1,50 %, pour atteindre 2 milliards 990 millions de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 65,9 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

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

La production mondiale d'acier brut, en 2005, a augmenté de 5,9 % pour se situer à 1 129 400 000 de tonnes, contre 1 066 500 000 de tonnes en 2004. C'est seulement la deuxième fois dans l'histoire que cette production dépasse le milliard de tonnes. Le fait principal de l'année a été sans conteste la poursuite de la remarquable expansion de la production d'acier chinoise, qui a progressé de 24,6 % pour se situer à 349,4 millions de tonnes. C'est la quatrième année au cours de laquelle la production fait un bond de plus de 20 %, et la Chine produit aujourd'hui 30,9 % de l'acier brut mondial. La production d'acier brut en Asie s'est accrue de 14,8 % pour atteindre 583,8 millions de tonnes, malgré le petit recul de celle du Japon (de 0,2 %) qui est descendue à 112,5 millions de tonnes. D'autres producteurs asiatiques importants ont enregistré des augmentations: la production de l'Inde a gagné 16,7 %, ce qui est remarquable, tandis que celle de la République de Corée a progressé d'un minimum de 0,3 %; elles ont atteint respectivement 38,1 et 47,7 millions de tonnes.

D'autres régions et d'autres pays ont connu une évolution mitigée en 2005. En Amérique du Nord, la production s'est réduite de 5,8 % (à 93,9 millions de tonnes) aux États-Unis, de 4,5 % (à 15,6 millions de tonnes) au Canada et de 2,7 % (à 16,3 millions de tonnes) au Mexique. Elle a également baissé de 3,6 % dans les 25 pays de l'Union européenne (à 186,4 millions de tonnes) – ce sont le Luxembourg et la Pologne qui ont enregistré la plus forte baisse avec -18 %, mais certains pays ont réussi à augmenter leur modeste production, dont la Grèce (17,6 %) ainsi que l'Autriche et la Slovaquie (3,1 %). Parmi les plus grands producteurs, la palme revient à l'Italie, avec une hausse de 2,2 % pour atteindre 29,1 millions de tonnes. Les pays de la Communauté d'États indépendants (l'ex-Union soviétique) sont restés pratiquement stables à 112,9 millions de tonnes (affichant en fait, une baisse très minime de 0,3 %). La Fédération de Russie, son plus gros producteur, a enregistré un gain de 0,9 % à 66,1 millions de tonnes, mais l'Ukraine et le Kazakhstan ont accusé une baisse de 0,3 % (à

38,6 millions de tonnes) et de 17,3 % (à 4,5 millions de tonnes) respectivement. Parmi les autres pays européens, la Serbie et le Monténégro font valoir un gain impressionnant de 10,2 % pour atteindre 1,3 million de tonnes, à peu près quatre fois plus important que celui de la Turquie, qui a été de 2,4 % (à 21 millions de tonnes).

Au Moyen-Orient, la production d'acier brut a progressé de 7,3 % pour atteindre 14,7 millions de tonnes, le producteur le plus important, la République islamique d'Iran, ayant enregistré un gain de 8,3 %, avec 9,4 millions de tonnes. Celle d'Afrique a également gagné 5,7 % pour s'établir à 17,4 millions de tonnes. L'Afrique du Sud est restée stable avec 9,5 millions de tonnes, tandis que l'Égypte et la Jamahiriya arabe libyenne ont progressé respectivement de 15,4 % et de 22,7 % pour atteindre, à elles deux, 6,8 millions de tonnes. La production d'acier australienne s'est accrue de 4,6 %, compensant ainsi la baisse de 3,7 % enregistrée par la Nouvelle-Zélande, pour afficher, avec elle un résultat de 8,6 millions de tonnes. L'Amérique du Sud, toutefois, a vu la sienne descendre de 1,2 %, à 45,3 millions de tonnes – un recul de 3,9 % a affecté celle du Brésil, le producteur le plus important, qui s'est réduite à 31,6 millions de tonnes et que la progression de producteurs de moindre importance, comme l'Argentine, le Venezuela, la Colombie et le Pérou n'a pas pu compenser.

La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile pour prévoir le trafic de vrac sec, a enregistré une avancée vigoureuse de 8,3 %, pour se monter à 781,1 millions de tonnes.

#### *Consommation mondiale d'acier*

Selon les prévisions, la consommation apparente d'acier devait être de 998 millions de tonnes en 2005, soit supérieure de 3 % à celle de 2004, la principale augmentation étant attendue en Chine avec 10,3 % pour un total de 300 millions de tonnes, et l'on envisageait un ralentissement du taux d'accroissement qui, pendant plusieurs années, avait dépassé 20 %. Cependant, l'augmentation de la consommation annuelle chinoise a été plus importante que la consommation annuelle de l'Amérique latine. Parmi les autres régions prometteuses en matière d'accroissement de la demande apparente d'acier, on notait le Moyen-Orient et l'Afrique, avec 3 % en moyenne et une demande globale de 49 millions de tonnes. On prévoyait une hausse de la demande des pays de la CEI d'un taux, légèrement inférieur, de 2 % pour une

consommation apparente de 45 millions de tonnes. Celle de l'Amérique du Sud, selon les prévisions, devait être stable à 33 millions de tonnes en raison du fait que la plupart des pays, qui se remettaient de la récession de 2002, manquaient de moyens. Il était envisagé que la demande des principaux centres consommateurs d'Europe et d'Amérique du Nord diminue respectivement de 1 % (à 190 millions de tonnes) et de 4 % (à 149 millions de tonnes).

En 2005, on a commencé à constater les effets sur la consommation des prix élevés atteints par l'acier au cours de l'année précédente. Le prix de référence de l'acier européen a perdu 33 % au cours du premier semestre, pour tomber à 397,50 dollars la tonne. Par ailleurs, le cours disponible pour les bobines d'acier laminé à chaud est tombé de 650 dollars à 517 dollars la tonne au cours des dix premiers mois de l'année. Les aciéries chinoises ont également fait état d'une forte baisse des prix intérieurs et ont cherché à exporter pour parer à cela, les autorités parlant de prendre des mesures pour lutter contre la surproduction. Dans l'ensemble, l'industrie sidérurgique très éparpillée a été confrontée à de fortes hausses des matières premières (le minerai de fer ayant augmenté de 71,5 %, et le charbon à coke de 20 %) et à une baisse des prix de sa production à la vente. Toutefois, Mittal – le sidérurgiste le plus important, qui assure environ 7 % de la production mondiale – a essayé de lancer un processus de concentration avec sa vaine tentative de rachat d'Arcelor, important sidérurgiste européen. À la fin de l'année, la Chine a mis en place un système de licences d'importation pour le minerai de fer, qui a entraîné un ralentissement de la demande disponible en provenance d'Inde, et au début de 2006, on prévoyait que les augmentations du prix du minerai de fer se situeraient aux alentours de 10 à 20 %.

#### *Expéditions de minerai de fer*

L'essor de la production d'acier s'est traduit par une augmentation des expéditions de minerai de fer de 9,3 % en 2005, pour un total de 645 millions de tonnes. L'Australie et le Brésil, qui interviennent pour près de 70 % dans les exportations mondiales, ont enregistré une croissance de 14,5 % et de 8,3 % pour atteindre 237 millions de tonnes et 222 millions de tonnes respectivement. L'Inde a connu une croissance de 10 % de ses exportations qui se sont montées à 75 millions de tonnes. Celles de l'Afrique du Sud

exportateurs de moindre importance, comme le sont restées stables à 27 millions de tonnes. Des Canada, la Suède, la Mauritanie et le Pérou, ont enregistré des augmentations inférieures à 10 %. C'est la Chine qui a importé le plus de minerai de fer avec 263 millions de tonnes – soit une augmentation de plus de 50 millions de tonnes par rapport à l'année précédente. Le Japon et 15 pays de l'Union européenne ont importé respectivement 135,7 et 117,6 millions de tonnes, le volume ayant très légèrement varié par rapport à l'année précédente, à la hausse pour le premier et à la baisse pour les seconds, la part de ces importations dans les expéditions mondiales étant supérieure à 75 %. Les importations de la République de Corée sont restées stables aux alentours de 40 millions de tonnes. Celles qui ont été faites en direction de l'Amérique, du Moyen-Orient et de l'Afrique ont atteint respectivement 15,6, 14,0 et 6,9 millions de tonnes.

La forte demande et les prix élevés du minerai de fer (jusqu'à 65 dollars la tonne) ont entraîné une vague d'investissements dans cette industrie extractive extrêmement concentrée. Les exportateurs australiens BHP Billiton et RTZ ont fait état d'investissements de 2,2 milliards et 1,8 milliard de dollars dans la région de Pilbara, dans les mines, le transport du minerai jusqu'à la côte et le développement des ports. Le Brésil a annoncé un projet de 1,3 milliard de dollars comportant un pipeline souterrain à basse pression de 462 kilomètres de long et un nouveau port destiné à l'exportation de 15 millions de tonnes de minerai par an. Mittal a fait état d'un investissement de 900 millions de dollars au Libéria comprenant mine, transport et port afin de réduire la dépendance à l'égard de fournisseurs tiers pour ses aciéries. En Australie, la forte demande et les prix élevés ont également suscité la décision de faire passer à 5,6 % la redevance relative au développement des mines ou des recherches de nouveaux gisements, au lieu des 3,7 % en vigueur jusque-là.

#### *Expéditions de charbon*

Les expéditions de charbon ont augmenté de 4,9 % en 2005 pour atteindre un record absolu de 682 millions de tonnes. Comme lors des années précédentes, le charbon de chaufferie a constitué 70 % du trafic mondial de charbon, et, en 2005, les expéditions ont progressé de 3,4 % pour se monter à 491 millions de tonnes. Celles de charbon à coke ont connu une hausse plus lente pour s'établir à 191 millions de tonnes.

L'Australie, de loin le plus gros exportateur de charbon à coke, a été reléguée au second rang des exportateurs de charbon de chaudière par l'Indonésie. Selon les estimations, les exportations australiennes ont été de 234 millions de tonnes pour l'année, soit environ un tiers des exportations mondiales. Celles de l'Indonésie ont été proches de 120 millions de tonnes, soit environ 18 % des exportations mondiales. D'autres exportateurs de charbon de chaudière, comme la Chine, l'Afrique du Sud et la Colombie ont enregistré respectivement un volume d'exportations de 73 660 000 et 57 millions de tonnes.

Les principaux importateurs ont été les pays de l'UE et le Japon, avec 27 % et 26 % respectivement des importations mondiales, la part du charbon de chaudière variant de 75 % du total pour les pays de l'UE à 60 % approximativement pour le Japon. Parmi les autres importateurs, on note la République de Corée et la province chinoise de Taiwan avec environ 10 % chacune. Ailleurs, les importations de charbon de chaudière au Chili ont diminué de près de 10 millions de tonnes, tandis que celles de charbon à coke au Brésil ont augmenté d'environ 25 % pour s'élever à 11 millions de tonnes en 2005.

Les perspectives sont bonnes pour le commerce du charbon. Les exportations de charbon à coke de Sibérie orientale à destination du Japon doivent s'intensifier en fonction de contrats signés à la fin de l'année. Les améliorations de logistique destinées à permettre de profiter au maximum du potentiel des terminaux d'exportation ont attiré l'attention des décideurs en 2005: en Afrique du Sud et en Australie, des investissements ont été annoncés dans les réseaux de voies ferrées qui alimentent ces terminaux. De plus, les exportations de charbon à chaudière profiteraient de la décongestion des terminaux australiens et du développement du terminal sud-africain de Richards Bay.

#### *Expéditions de grains*

On estime que les expéditions mondiales de grains ont atteint 274 millions de tonnes en 2005, accusant une augmentation de 3,4 % par rapport à celles de l'année précédente (265 millions de tonnes); elles se sont réparties presque également entre le blé et les céréales secondaires, telles que le maïs, l'orge, le soja, le sorgho, l'avoine et le

seigle. En 2004, les principales zones de chargement ont été l'Amérique du Nord et la côte est de l'Amérique du Sud, dont les parts respectives dans les exportations mondiales se sont montées à 46 % et 15 %. Au cours de cette année, l'exportateur numéro un, les États-Unis, a vu ses expéditions diminuer de près de 4 %. Les importations des importateurs traditionnels, comme le Japon, la République de Corée et les pays de l'UE, sont restées stables, mais un certain nombre d'autres pays ont enregistré des augmentations notables. Les pays du Moyen-Orient ont accru les leurs de près de 10 %, celles de l'Iraq progressant de plus de 40 %. Celles des pays d'Amérique centrale ont crû de 13 % alors que celles d'Amérique du Sud n'ont pas varié. Les pays d'Afrique ont enregistré un accroissement de 17 % des importations de grains en 2004.

La récolte de blé exceptionnelle de 2005 dans plusieurs pays de l'Union européenne a entraîné l'instauration d'une subvention à l'exportation de cette céréale pour éviter la constitution de stocks. Ailleurs, le commerce de variétés génétiquement modifiées de céréales secondaires a nécessité la mise en place de mesures ad hoc pour calmer le jeu. En raison des mauvaises récoltes au Brésil, la demande de céréales fourragères a rendu nécessaires des négociations avant que les céréales argentines génétiquement modifiées ne puissent être acceptées. Au Japon, six livraisons de céréales génétiquement modifiées comportant une variété non autorisée ont été refusées. La moitié, à peu près, des expéditions de céréales au Japon, en provenance des États-Unis, sont soumises à des tests et à des procédures pour que la qualité en soit garantie, mais subissent également des retards et font l'objet de coûts supplémentaires.

Les perspectives, pour ce type de commerce, notamment en ce qui concerne les céréales secondaires, étaient bonnes en raison de l'accroissement de la demande de consommation de volaille et de viande en Extrême-Orient. Toutefois, au début de 2006, la crainte de propagation de la «grippe aviaire» en Chine a entraîné une diminution considérable des importations de soja due à la faible demande d'aliments pour animaux.

#### *Autres expéditions de vrac*

On estime qu'en 2005 les expéditions de bauxite et d'alumine, principales matières premières de l'industrie de l'aluminium, ont progressé de 4,5 %, pour atteindre 70 millions de tonnes à parts égales. Les livraisons de bauxite en provenance d'Afrique occidentale ont représenté la moitié du total mondial

et ont été destinées à l'UE et aux pays d'Europe de l'Est. Cette région exportera également de l'alumine après la mise en route du nouveau projet Kamsar en Guinée. Les exportations de bauxite et d'alumine de Jamaïque ont dépassé les 10 millions de tonnes, toutes celles de bauxite étant destinées aux États-Unis. Un grand projet d'exportation était en cours d'exécution en Guyane afin de fournir un minimum de 2 millions de tonnes de bauxite à l'Europe pendant dix ans. Les exportations de bauxite et d'alumine d'Australie, le premier producteur mondial, dont la moitié était destinée aux pays d'Asie, n'ont guère augmenté pendant l'année.

Au cours de 2005, l'ensemble de la production d'aluminium primaire a augmenté de 6,8 % pour se situer à 31,2 millions de tonnes. Elle a augmenté de façon impressionnante en Chine (17,5 %), pour atteindre 7,7 millions de tonnes, et dans d'autres pays d'Asie de l'Est et du Sud (13,3 %) pour s'établir à 3,1 millions de tonnes. Les pays d'autres régions ont enregistré un accroissement de production inférieur à 10 %, celle de l'Amérique du Nord gagnant 5,3 % à 5,4 millions de tonnes. Toutes les autres régions ont connu une augmentation modeste: 1,6 % en Afrique, 1,5 % en Amérique latine et 1,3 % en Europe occidentale, centrale et orientale. L'Océanie affiche une piètre hausse de production de 0,3 %.

Les expéditions de phosphate naturel se sont établies à 30 millions de tonnes en 2005. Le principal exportateur, qui compte pour environ 30 % des exportations mondiales, a encore été le Maroc, avec 12 millions de tonnes, auxquelles il faut ajouter un tiers de plus en provenance d'autres pays d'Afrique, comme le Togo. Environ 7 millions de tonnes ont été expédiées du Moyen-Orient, notamment de Jordanie. Les pays d'Extrême-Orient (surtout la Chine) ont importé à peu près 10 millions de tonnes en 2005.

Selon les estimations, les vrac secs de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, ont été de 950 millions de tonnes en 2005, soit environ 3,7 % de plus que celles qui ont été récemment publiées pour l'année précédente. Les expéditions d'acier et de produits forestiers semblent dépasser légèrement les 386 millions de tonnes, le trafic du premier augmentant plus rapidement que celui des seconds. Les échanges à caractère agricole, y compris concernant le sucre, le riz, le tapioca et

les farines (lin et soja), ainsi que les engrais (phosphates, potasse, soufre et urée) se sont montés à plus de 250 millions de tonnes. Le volume et l'orientation des échanges de sucre pourraient dépendre des décisions que les pays doivent prendre en fonction de celles de l'OMC. En avril, cette dernière a décidé que les exportations subventionnées de sucre à partir de l'Union européenne ne respectaient pas la limite de 1,3 million de tonnes par an imposée en 1995 pour le droit à la subvention. Lorsque, peu après, l'UE a décidé de réduire radicalement les subventions et les quotas, certains pays en développement producteurs de sucre d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique ont estimé qu'ils allaient perdre plus de 400 millions de dollars de revenus annuels. En septembre, l'UE a décidé d'augmenter les exportations de près de 2 millions de tonnes, provoquant ainsi la colère des principaux pays producteurs, comme le Brésil, l'Australie et la Thaïlande, qui craignaient un effondrement des prix sur les marchés mondiaux. Les expéditions d'un certain nombre de minéraux (coques, minerais de métaux non ferreux, métaux, sel, ciment, etc.) sont estimées à environ 250 millions de tonnes. Dans l'ensemble, les prévisions concernant ces vrac de moindre importance font envisager un volume similaire d'expéditions pour 2006, les échanges de produits agricoles fluctuant à court terme et les produits industriels subissant le contrecoup des décisions d'investissements à long terme.

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

Le solde de 2 milliards 40 millions de tonnes de marchandises solides est de plus en plus transporté par conteneurs sur les routes desservies par des navires de ligne. Dans certaines régions, les services spécialisés de transport d'emballages unitaires, tels que les rouliers, les navires frigorifiques et les wagons coexistent avec les services traditionnels de transport de marchandises diverses indépendants, dont certains offrent un appui logistique aux grands exploitants de liaisons conteneurisées. Bien que la plupart des itinéraires conteneurisés soient bien développés, il y avait encore, en 2005, une marge de croissance, et le trafic a progressé d'un taux égal ou supérieur à 10 % sur plusieurs itinéraires, le total du fret étant estimé à près de 100 millions d'EVP. 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. Le transport par conteneurs concerne des voies maritimes est-ouest

(transpacifiques, Europe-Extrême-Orient et transatlantiques), nord-sud et intrarégionales.

Sur la principale liaison est-ouest, transpacifique, le trafic total a été estimé à 18,1 millions d'EVP en 2005. Les flux de conteneurs sur l'itinéraire principal, Asie-Amérique du Nord, ont atteint 13,8 millions d'EVP en 2005, tandis que dans l'autre sens (vers l'ouest), ils ont été de 4,3 millions d'EVP, soit inférieurs à la moitié. En conséquence, le déséquilibre du trafic conteneurisé a persisté et le redéploiement des conteneurs vides est demeuré un souci important pour les transporteurs. Selon les estimations, le transit entre l'Asie et l'Europe a représenté 15,7 millions d'EVP en 2005. Là aussi, on a constaté un écart entre les flux vers l'ouest au départ de l'Asie (10 millions d'EVP), et ceux allant vers l'est (5,7 millions d'EVP). Toutefois, ce déséquilibre a été moins important que dans le cas des liaisons transpacifiques. Sur l'itinéraire transatlantique, le plus court des itinéraires est-ouest, les flux de conteneurs ont été estimés à 5,2 millions d'EVP. Comme les flux sur le parcours dominant d'Europe vers l'Amérique du Nord ont atteint 3,8 millions d'EVP, et que, dans l'autre sens, ils ont été de 1,8 million d'EVP, le déséquilibre a été moins grave. L'ensemble de ces flux sur les trois itinéraires est-ouest s'est monté à près de 40 millions d'EVP, le redéploiement des conteneurs vides posant un problème sérieux dans tous les cas.

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 centres aux pays en développement. On estime qu'en 2005, 17 millions d'EVP ont transité sur ces itinéraires et les flux ont crû et décliné en fonction des conditions économiques aux deux extrémités. Les flux de conteneurs sur les liaisons Europe-Afrique occidentale et Europe-Océanie ont atteint, pense-t-on, 0,8 et 0,7 million d'EVP respectivement. Ils se sont répartis à peu près également entre les deux sens (nord-sud et sud-nord). Les flux de conteneurs entre l'Europe et l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud ont été à peu près quatre fois plus importants (2,8 millions d'EVP), et aussi plus déséquilibrés, car ils ont atteint presque 0,8 million d'EVP dans le sens nord-sud. Sur les liaisons entre l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, ils sont encore plus importants (environ 4 millions d'EVP) et affichent le même déséquilibre, car ceux en direction du

sud, selon les estimations, ont été de 1,5 million d'EVP. On considère que les flux de conteneurs sur la liaison Asie-Océanie ont atteint 1,6 million d'EVP, mais avec un bon équilibre. En ce qui concerne les liaisons intrarégionales entre l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est, ils semblent s'être montés à 7,2 millions d'EVP en 2005.

En juin 2005, le canal de Panama, passage essentiel pour le trafic de ligne et le trafic de vrac, a commencé à appliquer les premières augmentations de péage annoncées l'année précédente. Le Canal fonctionnait à plus de 90 % de sa capacité et les travaux destinés à accroître cette dernière, dans les limites de l'infrastructure existante, étaient en cours; ils devraient permettre de répondre à la demande estimée jusqu'en 2012. Un certain nombre d'études techniques visant à renforcer cette infrastructure se sont poursuivies en 2005; l'Autorité du canal de Panama en annoncera les résultats en avril 2006. Il est envisagé de construire un troisième ensemble d'écluses capables d'assurer le passage de porte-conteneurs d'une capacité de 12 000 EVP pour un coût de 5 milliards 250 millions de dollars et qui doivent être terminées en 2014. Le financement proviendrait de revenus et de sommes levés sur le marché financier par l'Autorité; le gouvernement se propose d'organiser un référendum avant de poursuivre ce projet.

En 2005, des pays et des groupes de pays ont conclu des accords et ont été touchés par les décisions de l'OMC concernant l'aplanissement des différends commerciaux. L'essor des expéditions chinoises au cours de la seconde partie de l'année, à la suite de la suppression du régime de quotas, a conduit à un accord avec l'Union européenne limitant la croissance des importations de textiles et de vêtements. Mais en juillet et août, un important stock, dû aux dépassements des quotas définis par l'accord s'est constitué et les marchandises se sont accumulées aux frontières de l'Union européenne. Le problème a été résolu en septembre par la décision de faire entrer la moitié des marchandises dans le quota de l'année suivante. La décision prise en mars par l'OMC de déclarer illégales les subventions des États-Unis à la production et aux exportations de coton a été suivie, un mois plus tard, d'une décision prise à l'encontre des exportations subventionnées de sucre de l'UE, à laquelle il a été demandé de respecter la limite de 1,2 million de tonnes de 1995. Quelques mois plus tard, une proposition de l'UE visant à imposer un droit de douane sur les bananes importées d'Amérique latine a été jugée injustifiée par l'OMC.

## 5. Trafic maritime mondial par groupes de pays

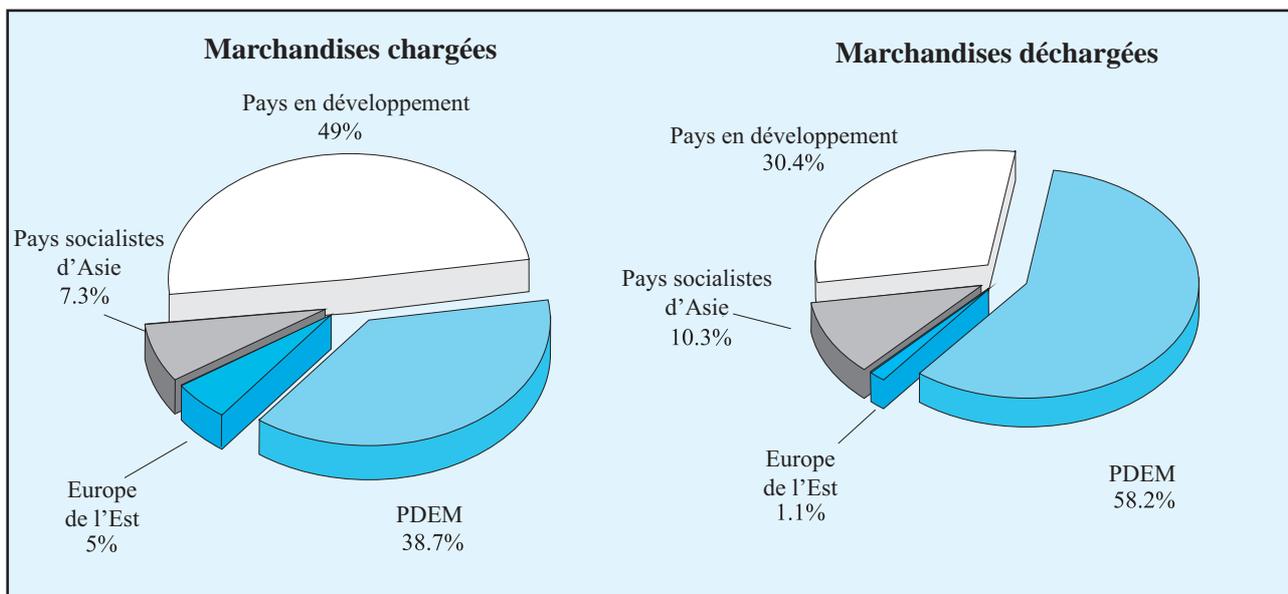
La répartition des 7 milliards 5 millions de tonnes du trafic maritime mondial par principales catégories de cargaisons et par groupes de pays est présentée dans le tableau 4 et dans le graphique 3. En 2005, la part des pays développés à économie de marché dans l'ensemble des marchandises chargées et déchargées a été respectivement de 38,7 % et de 58,2 % du total mondial. Les exportations de pétrole brut et de produits pétroliers effectuées par ces pays ont représenté 5,2 % et 21,5 % des exportations au niveau mondial, alors que les importations se sont montées à 66,9 % en ce qui concerne le pétrole brut et 50,5 % pour les produits pétroliers. D'autres répartitions en fonction des groupes régionaux figurent dans l'annexe II. Parmi les pays à économie de marché, l'Europe demeure l'exportateur le plus important de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 105,3 millions de tonnes (soit 4,3 % du total mondial). L'Amérique du Nord est le premier importateur

de pétrole brut et de produits pétroliers (681,9 millions de tonnes, soit 28,1 %), suivi de près par l'Europe (542,9 millions de tonnes, soit 22,4 %) et le Japon (247,5 millions de tonnes, soit 10,2 %).

Pour ce qui est du vrac sec, la part des expéditions mondiales qui revient aux pays développés à économie de marché est descendue à 54 % pour les exportations et à 55,6 % pour les importations. Là encore, l'annexe II donne un aperçu de la répartition par région de ces expéditions. L'Europe est restée le marché le plus important pour les exportations et les importations de marchandises solides, avec 1 065 100 000 de tonnes (22,7 % des exportations mondiales) et 1 514 900 000 de tonnes (32,2 % des importations mondiales) respectivement. Deux pays d'Amérique du Nord (les États-Unis et le Canada) et deux pays d'Océanie (l'Australie et la Nouvelle-Zélande) ont également été de gros exportateurs de marchandises solides, avec une part respective de 10,7 % et 12,9 %, ce qui souligne le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

Graphique 3

### Trafic maritime mondial par groupes de pays (Pourcentage en tonnage, 2006)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED d'après des données fournies par les pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

En 2005, les pays en développement ont totalisé 49 % des exportations maritimes mondiales, et 30,4 % des importations, pourcentages qui semblent être restés assez stables au cours de ces dernières années. La structure du trafic des pays en développement contraste nettement avec celle des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dans les exportations de pétrole brut et de produits pétroliers a été respectivement de 86,5 % et de 67,6 %, et de 26,3 % et 42,4 % dans les importations des mêmes produits. Dans le secteur des marchandises solides, les exportations des pays en développement ont atteint 32 % du chiffre mondial, alors que leurs importations ont très faiblement progressé pour se monter à 30,5 % du total mondial.

Les variations régionales au sein des groupes de pays en développement ont été fonction de leur PIB. Ceux d'Asie se sont placés en tête pour les exportations et les importations mondiales, avec 28,9 % et 21,7 % respectivement. Les pays en développement d'Amérique latine se sont attribués 13,7 % des exportations et 5,2 % des importations au plan mondial. La part des pays africains a été à peu près la moitié de celle de l'Amérique: 6,1 % des exportations et 3 % des importations. La part des pays en développement d'Europe (0,3 % des exportations et des importations mondiales) et d'Océanie (0,1 % des exportations et 0,2 % des importations mondiales) a été beaucoup plus faible.

On a également noté des variations considérables dans les échanges spécifiques. Les pays en développement d'Asie ont assuré 53,7 % des exportations de pétrole brut et 39,6 % de celles de produits pétroliers, chiffres qui illustrent toute l'importance des producteurs de pétrole du Moyen-Orient et des activités de raffinage en Extrême-Orient. Les pays en développement d'Afrique (17,6 %) l'ont emporté sur ceux d'Amérique (15 %) pour ce qui est des exportations de pétrole brut, l'inverse, toutefois, étant vrai pour les produits pétroliers (6,6 % pour les pays en développement africains contre 21 % pour ceux d'Amérique latine). De même, pour les exportations de marchandises solides, ce sont les pays en développement d'Asie qui se sont taillés la part du lion (17,8 %), suivis des pays en développement d'Amérique avec 12,3 % et de ceux d'Afrique avec 1,4 %.

S'agissant des importations de pétrole brut, la part des pays en développement d'Asie a été de 17,5 % du total mondial, contre 5,6 % pour ceux d'Amérique et 2,9 % pour ceux d'Afrique, les chiffres correspondants en ce qui concerne les importations de produits pétroliers, étant de 28,8 %, 9,1 % et 3 %. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe se sont établies à 0,4 % du total mondial, tout comme celles de produits pétroliers. Les pays en développement d'Océanie ont importé des quantités négligeables de pétrole brut, ce qui se conçoit vu les faibles capacités de raffinage de cette région, alors que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,1 % du total mondial.

En 2005, les pays socialistes d'Asie ont effectué 7,3 % des exportations et 10,3 % des importations mondiales. Ces pourcentages témoignent du rôle important joué par le commerce dans le développement de la Chine et de la rapidité de sa croissance économique. La part la plus importante des échanges commerciaux des pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-Union soviétique) revient aux exportations (5 %) de pétrole et de produits pétroliers à partir de la mer Noire et de la Baltique. Les marchandises importées de ces pays par voie maritime ont représenté 1,2 % du total mondial, et ont été complétées par des marchandises importées d'autres pays européens par voie terrestre.

## 6. Demande de services de transport maritime

Le tableau 5 présente les données concernant l'ensemble de la demande de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. Le trafic maritime mondial en 2005 a atteint 29 045 milliards de tonnes-milles, au terme d'une progression de 5,1 %. Comme le fret a augmenté de 3,8 %, la distance moyenne de transport a crû au cours de l'année.

L'accroissement de la demande de transport de pétrole brut et de produits pétroliers a entraîné une augmentation de 4,2 % de ces denrées en tonnes-milles, un peu inférieure aux 6,2 % de l'année précédente. Cela signifie que les expéditions de pétrole brut se font sur de plus grandes distances, par exemple à partir de ports situés en mer de Barents, en mer Baltique et en mer Noire à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord et à partir de l'Afrique occidentale vers l'Extrême-Orient, notamment la Chine. Pour l'ensemble des cargaisons sèches, on a également observé une augmentation de 5,7 % des tonnes-milles, alors que le tonnage transporté n'a crû que de 3,5 %. Les cinq principaux vracs secs ont augmenté de 6,8 % en tonnes-milles, contre 7,2 %

pour le volume de marchandises, ce qui fait apparaître une utilisation plus importante des navires. En ce qui concerne les autres marchandises sèches, les vracs secondaires et les marchandises chargées sur des navires de ligne, les circuits d'approvisionnement ont été développés, car elles ont augmenté de 4,7 % pour

atteindre 8 milliards 750 millions de tonnes-milles, l'accroissement des cargaisons ayant été de 1,5 %. Cela met en évidence le fait que les distances sont plus grandes entre le lieu d'origine des marchandises et leur destination, ainsi que l'effet durable de la délocalisation des industries en Extrême-Orient.

Tableau 5

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

Année	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Céréales <sup>a</sup>	Cinq principaux vracs secs	Autres vracs secs	Total mondial
	Brut	Produits pétroliers	Brut plus produits						
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
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 790	23 693
2002	7 848	2 050	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	7 395	24 172
2003	8 390	2 190	10 580	3 025	2 810	1 273	7 454	7 810	25 844
2004	8 910	2 325	11 235	3 415	2 965	1 325	8 065	8 335	27 635
2005	9 270	2 435	11 705	3 720	3 140	1 380	8 610	8 730	29 045

Source: Fearnleys, *Review 2005*.

<sup>a</sup> Comprennent le blé, le maïs, l'orge, l'avoine, le seigle, le sorgho et le soja.

## Chapitre 2

# STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

*Ce chapitre est consacré à la dynamique de l'offre de l'industrie mondiale du transport maritime. Les informations et les données couvrent de façon complète la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale. Il passe également en revue les livraisons et démolitions de navires, le tonnage en commande, les prix des navires neufs et les marchés des navires d'occasion.*

### A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

#### 1. Principaux types de navires

Les données chronologiques comparatives relatives à la flotte mondiale pour 2004, 2005 et 2006 figurent dans le graphique 4 et le tableau 6. Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 960 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 7,2 % à celui du début de 2005, année où il avait déjà augmenté de 4,5 %. Il s'agit là de l'augmentation la plus forte depuis le début de 1989, lorsque la flotte marchande a commencé à se développer après la récession des années 80. Les livraisons de navires neufs ont représenté 70,5 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 6,3 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 64,2 millions de tpl en 2005.

La flotte de pétroliers s'est accrue en 2005 de 5,4 % et celle des vraquiers de 7,9 %. Ces deux catégories de navires ont constitué 72,9 % du tonnage total, en légère diminution par rapport aux 73,3 % de 2004. La flotte de navires de charge classiques a augmenté de 4,5 % en 2005, ce qui représente une inversion de la tendance des années antérieures; cette catégorie recèle maintenant 10 % du tonnage total de la flotte mondiale. Celle de porte-conteneurs, exprimée en tonnage de port en lourd, a augmenté de 13 millions de tpl, soit de 13,3 %, et compte maintenant pour 11,6 % du tonnage total de la flotte mondiale. Ce taux de

croissance témoigne de la part grandissante des produits manufacturés transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd des flottes de méthaniers (transporteurs de GNL et de GPL principalement) a poursuivi, cette année encore, sa progression, et à un bon rythme, tandis que celui des transbordeurs et navires à passagers en a fait de même à raison d'un taux modeste de 1,1 %.

#### 2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

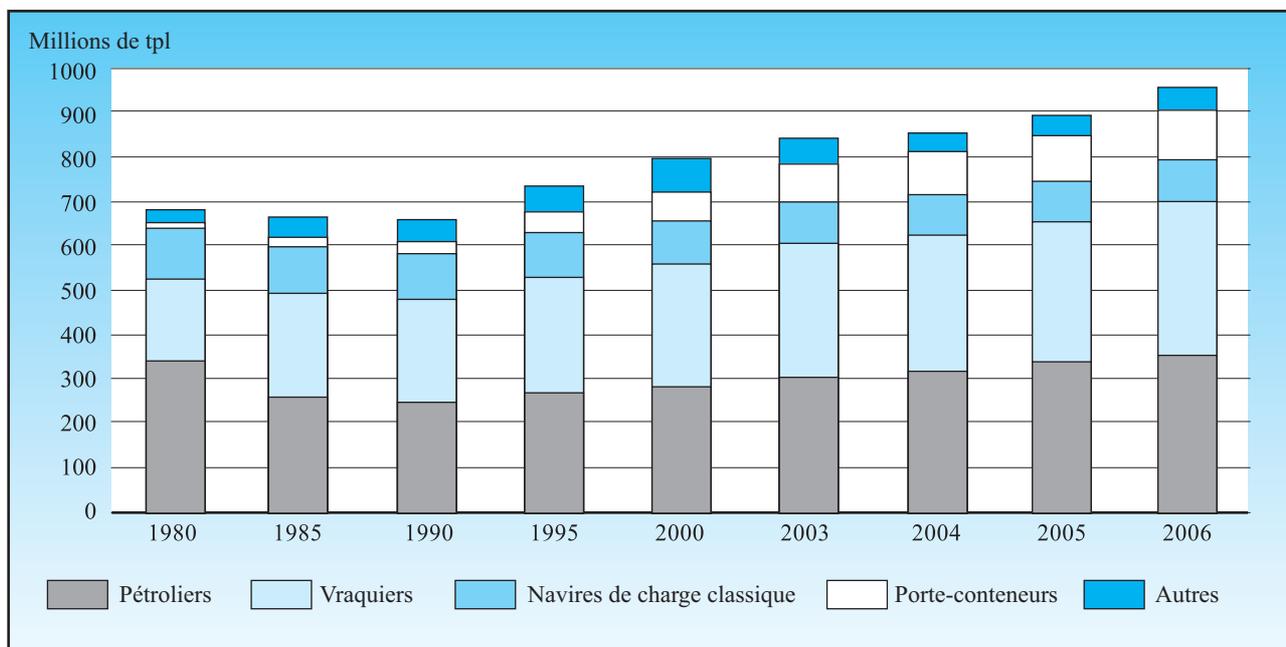
La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2005, tant en nombre d'unités qu'en capacité, pour s'établir, au début de 2006, à 3 494 navires d'une capacité totale de 8 120 465 EVP, marquant un accroissement de 8,9 % du nombre de navires et de 13,3 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à croître, la capacité de charge moyenne par unité passant de 2 235 EVP en 2005 à 2 324 EVP en 2006, ce qui témoigne de la mise en service de plus gros navires pour permettre de réaliser des économies d'échelle. La tendance en faveur des grands porte-conteneurs s'est affirmée, le plus grand qui a été commandé ayant une capacité nominale officielle de 10 000 EVP, alors qu'on pense que les méga-navires actuellement en commande de la part de Maersk Line auront une capacité de 13 640 EVP. Par ailleurs, au cours du second semestre de 2005, a été lancé un autre des plus grands porte-conteneurs en service – le *MSC Bruxelles* d'une

capacité de 9 200 EVP; il a été suivi, au début de 2006 du *COSCO Guangzhou*, de 9 500 EVP. En 2005, les unités de 4 000 à 7 499 EVP ont représenté 17 % de la flotte de porte-conteneurs

(anciens et nouveaux bâtiments), alors que la proportion d'unités de 7 500 EVP et au-delà était de 2,3 %.

Graphique 4

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



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

### 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 très légèrement baissé pour s'établir à 12,2 ans en 2005. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a légèrement diminué (10 ans). La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est passée de 27,4 % en 2004 à 26,7 % en 2005, même au terme d'une activité de démolition en baisse qui, en 2005, n'a été que de 5,7 millions de tpl (contre 7,8 millions de tpl en 2004). La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a été de 13,1 ans en 2005, légèrement plus basse que celle de l'année précédente; les porte-conteneurs ont continué à être la catégorie de navires la plus jeune en 2005, avec un âge moyen de 9,4 ans (identique à celui de l'année précédente). Témoigne de cette tendance la part des navires âgés de 0 à 4 ans – à savoir 32,2 %, pourcentage le plus élevé de toutes les catégories de navires.

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, 10,3 ans (contre 10,5 ans en 2004). La tendance à une diminution de la moyenne d'âge de la flotte s'est confirmée dans ces pays. Également dans ce groupe, l'âge moyen des navires-citernes a légèrement baissé pour s'établir à 8,2 ans en 2005, contre 8,5 ans en 2004, ce qui reflète la préférence manifestée par les pays de l'Union européenne pour les navires neufs, motivée par des préoccupations écologiques, et la participation active de l'OMI à l'adoption et à la mise en œuvre d'instruments destinés à promouvoir des transports maritimes sûrs et respectueux de l'environnement. Les principaux pays de libre immatriculation pouvaient faire valoir la deuxième plus basse moyenne d'âge de l'ensemble des navires (11,7 ans en 2005 contre 11,8 ans en 2004). L'âge moyen de l'ensemble des bâtiments immatriculés dans les pays en développement (sans les principaux pays de libre immatriculation) était de 13 ans en 2005, presque la même que l'année précédente. L'âge moyen des navires de charge classiques de ce groupe était de 18,6 ans, alors que

celui des porte-conteneurs a légèrement augmenté pour atteindre 9,6 ans. La moyenne d'âge des vaisseaux immatriculés dans les pays socialistes d'Asie a diminué d'une année entière, passant à 15,8 ans en 2005. Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont la flotte la

plus vieille (20,7 ans en 2005, contre 20,5 ans en 2004), composée à plus de 90 % de bâtiments construits il y a plus de 15 ans, parmi lesquels les vraquiers constituent la classe d'âge la plus élevée (22,9 ans).

Tableau 6

Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2004-2006<sup>a</sup>(Chiffres au 1<sup>er</sup> janvier, en milliers de tpl)

Principaux types de navires	2004	2005	2006	Variations en pourcentage 2005/2006
Pétroliers	316 759 <i>37,0</i>	336 156 <i>37,5</i>	354 219 <i>36,9</i>	5,4
Vraquiers	307 661 <i>35,9</i>	320 584 <i>35,8</i>	345 924 <i>36,0</i>	7,9
Minéraliers/vraquiers/pétroliers	12 110 <i>1,4</i>	9 695 <i>1,1</i>	7 817 <i>0,8</i>	-19,4
Minéraliers/vraquiers	295 551 <i>34,5</i>	310 889 <i>34,7</i>	338 107 <i>35,2</i>	8,8
Navires de charge classiques	94 768 <i>11,1</i>	92 048 <i>10,3</i>	96 218 <i>10,0</i>	4,5
Porte-conteneurs	90 462 <i>10,6</i>	98 064 <i>10,9</i>	111 095 <i>11,6</i>	13,3
Autres types de navires	47 324 <i>5,5</i>	48 991 <i>5,5</i>	52 508 <i>5,5</i>	7,2
Méthaniers	20 947 <i>2,4</i>	22 546 <i>2,5</i>	24 226 <i>2,5</i>	7,5
Chimiquiers	8 004 <i>0,9</i>	8 290 <i>0,9</i>	8 919 <i>0,9</i>	7,6
Navires-citernes divers	947 <i>0,1</i>	1 001 <i>0,1</i>	1 261 <i>0,1</i>	26,0
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 561 <i>0,6</i>	5 589 <i>0,6</i>	5 649 <i>0,6</i>	1,1
Autres navires	11 865 <i>1,4</i>	11 565 <i>1,3</i>	12 453 <i>1,1</i>	7,7
Total mondial	856 974 <i>100,0</i>	895 843 <i>100,0</i>	959 964 <i>100,0</i>	7,2

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

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

Tableau 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP,  
par groupes de pays, en 2004, 2005 et 2006<sup>a</sup>**  
(Chiffres au 1<sup>er</sup> janvier)

Pavillons d'immatriculation par groupes de pays	Nombre de navires			Capacité EVP et parts en pourcentage		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Total mondial	3 054	3 206	3 494	6 437 218	7 165 352	8 120 465
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	824	897	1 009	2 147 550	2 520 415	2 902 207
	<i>27,0</i>	<i>28,0</i>	<i>28,9</i>	<i>33,4</i>	<i>35,2</i>	<i>35,7</i>
Principaux pays de libre immatriculation	1 224	1 255	1 351	2 922 805	3 112 131	3 479 947
	<i>40,1</i>	<i>39,1</i>	<i>38,7</i>	<i>45,4</i>	<i>43,4</i>	<i>42,9</i>
Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation	2 048	2 152	2 360	5 070 355	5 632 546	6 382 154
	<i>67,1</i>	<i>67,1</i>	<i>67,5</i>	<i>78,8</i>	<i>78,6</i>	<i>78,6</i>
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	35	34	27	26 813	26 014	15 297
	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
Pays socialistes d'Asie	136	117	131	153 727	182 607	238 282
	<i>4,5</i>	<i>3,6</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>	<i>2,9</i>
Pays en développement	779	848	921	1 115 019	1 251 358	1 420 783
	<i>25,5</i>	<i>26,5</i>	<i>26,4</i>	<i>17,3</i>	<i>17,5</i>	<i>17,5</i>
<i>dont:</i>						
Afrique	9	11	12	9 131	10 469	11 857
	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Amérique	282	314	328	361 472	399 964	416 970
	<i>9,2</i>	<i>9,8</i>	<i>9,4</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>	<i>5,1</i>
Asie	488	523	581	744 416	840 925	991 956
	<i>16,0</i>	<i>16,3</i>	<i>16,6</i>	<i>11,6</i>	<i>11,7</i>	<i>12,2</i>
Europe	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Océanie	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Autres pays	56	55	55	71 304	72 827	63 949
	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,8</i>

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

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

Tableau 8

**Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1<sup>er</sup> janvier 2006**  
(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) 2005 <sup>a</sup>	Âge moyen (années) 2004 <sup>a</sup>
Total mondial	Toutes catégories	24,2	21,2	16,8	10,6	27,1	12,2	12,3
	Pétroliers	31,6	22,0	19,7	12,4	14,3	10,0	10,3
	Vraquiers	19,7	21,6	16,6	10,2	32,0	13,1	13,0
	Navires de charge classiques	8,6	13,9	10,6	9,6	57,4	17,5	17,5
	Porte-conteneurs	32,1	28,3	17,3	8,2	14,0	9,4	9,4
	Autres navires	18,2	14,5	11,2	8,8	47,3	15,3	15,6
Pays développés à économie de marché	Toutes catégories	28,2	27,8	17,3	9,2	17,5	10,3	10,5
	Pétroliers	36,3	29,2	18,2	8,8	7,4	8,2	8,5
	Vraquiers	18,7	27,3	19,4	8,9	25,7	12,2	12,3
	Navires de charge classiques	14,6	22,6	15,1	10,6	37,1	14,2	14,0
	Porte-conteneurs	31,6	32,7	14,9	9,8	10,9	8,9	9,0
	Autres navires	19,9	18,9	13,2	9,5	38,4	13,9	14,2
Principaux pays de libre immatriculation	Toutes catégories	26,3	21,5	17,3	10,0	25,0	11,7	11,8
	Pétroliers	32,7	21,5	21,1	12,0	12,6	9,7	10,2
	Vraquiers	22,2	21,7	16,2	9,6	30,3	12,7	12,6
	Navires de charge classiques	9,9	18,0	11,8	9,5	50,7	16,4	16,4
	Porte-conteneurs	35,3	25,8	16,2	7,7	15,0	9,3	9,2
	Autres navires	20,1	15,3	10,7	5,8	48,1	15,1	15,5
Total partiel	Toutes catégories	27,0	23,8	17,3	9,7	22,2	11,1	11,3
	Pétroliers	34,3	24,9	19,9	10,6	10,4	9,1	9,5
	Vraquiers	21,4	23,1	17,0	9,4	29,1	12,5	12,5
	Navires de charge classiques	11,8	19,8	13,1	10,0	45,3	15,5	15,5
	Porte-conteneurs	33,7	28,9	15,6	8,6	13,2	9,1	9,1
	Autres navires	20,0	17,1	12,0	7,7	43,2	14,5	14,9
Pays d'Europe centrale et orientale	Toutes catégories	2,9	4,4	4,8	13,8	74,1	20,7	20,5
	Pétroliers	9,4	13,3	7,9	15,3	54,0	17,4	18,3
	Vraquiers	0,7	1,8	0,2	1,1	96,2	23,0	22,9
	Navires de charge classiques	1,6	1,8	5,6	16,4	74,7	21,2	20,8
	Porte-conteneurs	0,0	1,4	0,0	10,3	88,3	22,6	18,1
	Autres navires	1,9	4,0	5,8	22,8	65,5	20,3	20,0
Pays socialistes d'Asie	Toutes catégories	21,8	6,0	12,9	8,4	50,9	15,8	16,8
	Pétroliers	35,9	6,7	18,6	7,9	30,9	12,0	13,4
	Vraquiers	11,8	6,5	10,1	10,1	61,6	18,1	18,4
	Navires de charge classiques	5,0	4,8	5,4	6,9	78,0	20,6	20,9
	Porte-conteneurs	45,1	3,6	19,4	7,3	24,7	10,5	12,3
	Autres navires	35,9	6,7	18,6	7,9	30,9	12,0	13,4
Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)	Toutes catégories	21,1	18,7	17,3	13,2	29,6	13,0	13,1
	Pétroliers	26,6	18,5	19,8	16,7	18,3	11,4	11,5
	Vraquiers	17,9	20,6	17,4	13,1	31,0	13,4	13,3
	Navires de charge classiques	7,7	10,1	9,1	8,6	64,6	18,6	18,6
	Porte-conteneurs	28,2	29,9	21,8	6,3	13,8	9,6	9,3
	Autres navires	16,7	9,5	9,1	9,2	55,5	16,7	16,9

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

<sup>a</sup> 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 <sup>a</sup>		Transporteurs mixtes <sup>a</sup>		Transporteurs de vrac ces <sup>sa</sup>		Autres navires <sup>b</sup>		Total	
	Nombre de navires	Millions de tpl	Nombre de navires	Millions de tpl	Nombre de navires	Millions de tpl	Nombre de navires	Millions de tpl	Nombre 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	95	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
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	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0
2003	281	29,4	2	0,2	161	11,2	1 263	8,4	1 707	49,2
2004	301	27,6	0	0,0	264	13,9	1 262	7,9	1 827	49,4
2005 <sup>c</sup>	475	30,7	0	0,0	313	23,0	1 341	16,8	2 129	70,5

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

<sup>a</sup> Navires de plus de 10 000 tpl.

<sup>b</sup> Navires de charge de haute mer de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

<sup>c</sup> Chiffres provisoires.

#### 4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 70,5 millions de tpl ayant été livrées en 2005 (voir le tableau 9), soit une augmentation impressionnante par rapport à 2004 (49,4 millions de tpl). Le nombre total d'unités livrées a augmenté de 16,5 %, passant de 1 827 en 2004 à 2 129 en 2005. Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de navires-citernes qui se sont établies à 30,7 millions de tpl, en augmentation de 3,1 millions de tpl par rapport à 2004. Quelque 475 navires-citernes ont été livrés en 2005 (contre 301 unités en 2004), d'un tonnage moyen de 64 632 tpl, plus faible que celui de l'année précédente, cela étant dû au remplacement de petits pétroliers dans la flotte

mondiale de ce type de bâtiments. Jusqu'en septembre 2005, 19 superpétroliers, 19 Suezmax et 41 Aframax avaient été livrés. Les livraisons de vraquiers ont crû de 9,1 millions de tpl en 2005 (environ 65,5 %), pour atteindre 313 unités (contre 264 en 2004), d'un tonnage moyen de 73 482 tpl, plus élevé que celui de l'année précédente; la raison en revient à la mise en service de plus grands transporteurs dans la flotte mondiale de vraquiers. Jusqu'en septembre 2005, 37 Cape-size, 50 Panamax, 66 Handymax et 42 minitransporteurs avaient été livrés. Les bâtiments neufs d'autres types, y compris les navires de charge classiques et les porte-conteneurs, ont moins augmenté en nombre qu'en tonnage (pour atteindre 1 341 unités et 16,8 millions de tpl en 2005). Quelque 160 porte-conteneurs et 22 navires de charge classiques ont été livrés entre janvier et septembre 2005.

## 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 2005, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (6,3 millions de tpl) a diminué de 42,7 % par rapport à l'année précédente. Il a représenté 0,7 % du tonnage mondial de port en lourd, contre 1,2 % en 2004. La part la plus importante de l'ensemble des navires démolis revient aux navires-citernes; aucun porte-conteneurs et aucun transporteur mixte n'a été vendu à la casse en 2005. Le volume de navires-citernes envoyés aux chantiers de démolition a diminué (pour se situer à 5,7 millions de tpl) par rapport à l'année précédente (7,8 millions de tpl). Une seule unité, parmi les superpétroliers et les hyperpétroliers, a été vendue pour être mise en pièces en 2005, contre trois en 2004. Les ventes de Suezmax se sont établies à deux unités en 2005, alors que celles d'Aframax ont diminué, passant de 25 unités en 2004 à 16 en 2005. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de pétrole brut, le nombre des navires vendus à la ferraille a également décliné, de 38 en 2004 à 17 en 2005. La moyenne d'âge des navires-citernes envoyés à la casse s'est légèrement élevée pour atteindre 31,5 ans en 2005. Le tonnage de transporteurs de vrac sec vendus à la ferraille est descendu à 0,3 million de tpl en 2005. Un Cape-size, deux Handymax et cinq minitransporteurs ont été cédés aux chantiers de démolition en 2005, ce qui n'a été le cas pour aucun Panamax et aucun transporteur mixte. L'âge moyen de l'ensemble des transporteurs de vrac sec envoyés à la casse a été de 28,1 ans en 2005, soit presque un an de plus que ceux de l'année précédente. La durée de vie utile des porte-conteneurs s'est également allongée en 2005, mais les navires de charge classiques ont été vendus plus tôt aux démolisseurs, à un âge moyen de 31,9 ans, contre 32,9 ans l'année précédente.

En dépit des prix records offerts par certains chantiers (au Bangladesh, ces prix ont souvent dépassé 400 dollars par tonne de déplacement léger), le volume des démolitions a diminué en 2005 en raison des taux de fret assez favorables pour encourager les propriétaires à garder leurs navires. Ce volume n'a même pas augmenté avec l'entrée en vigueur, en avril 2005, du Règlement MARPOL 13G, qui s'applique à tous les navires-citernes à coque simple d'une taille supérieure à une certaine norme et transportant des cargaisons de pétrole données. Il est possible que les effets de ce règlement se fassent sentir au cours des prochaines années. En juillet 2005, 14 pays et l'UE avaient notifié à l'OMI le retrait progressif du service de ces navires, d'autres pays réservant encore leur décision de les tolérer ou de les refuser après 2010. En cas de respect par tous de ce règlement, d'aucuns craignent que les chantiers de démolition ne puissent pas faire face à la demande, car le nombre de navires-citernes à démolir passerait de 150 à environ 700 par an.

En 2005, le Bangladesh, qui avait réalisé la meilleure performance l'année précédente, a continué à dominer le marché en acquérant la plus grande partie du tonnage disponible et en s'arrangeant pour proposer de bons prix de revente aux sidérurgistes. Il faut ajouter au Bangladesh l'Inde, la Chine et le Pakistan, bien que les activités de ces pays aient été en baisse. En Inde, 20 à 30 chantiers de démolition étaient en fonctionnement à Alang, sur un potentiel de 180. On en comptait à peine une poignée au Pakistan, où le Gouvernement a mis en place des incitations fiscales pour encourager ces activités. Selon les rapports, les chantiers chinois ont été inactifs tout au long de l'année et les démolisseurs ont dû chercher de nouvelles sources de revenus, car ils étaient incapables de s'assurer un tonnage suffisant eu égard au niveau soutenu et élevé des prix offerts par d'autres pays.

Tableau 10

### Évolution des ventes à la casse, 2000-2005

Tonnage démoli	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	22,2	27,8	30,5	25,6	11,0	6,3
Part du tonnage démoli en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,7	3,4	3,6	3,0	1,2	0,7

Sources: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la Fearnleys, *Review*, divers numéros, et de Lloyd's Register – Fairplay.

Tableau 11

**Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2005**  
(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
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	857,0	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	895,8	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	5,7	0,0	0,3	0,3	6,3	960,0	0,7	90,5	0,0	4,8	4,7	100,0

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

Tableau 12

**Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, 2000-2005<sup>a</sup>**  
(Années)

Année	Navires-citernes	Transporteurs de vrac sec	Porte-conteneurs	Navires de charge classiques
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
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2006), tirées de *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février, tableau I-1.3.2.

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus.

## B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

### 1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2005: elle s'est accrue de 7,2 % pour atteindre 960 millions de tpl (voir le graphique 5 et le tableau 13). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a augmenté moins vite que celui de l'ensemble de la flotte mondiale (de 6,9 % pour passer de 241,7 millions de tpl à 258,4 millions de tpl). Cela peut être l'effet de certaines mesures incitatives appliquées dans les pays de

l'UE pour attirer du tonnage, telles que des droits de tonnage et l'assouplissement des règles relatives au personnel pour les navires immatriculés dans les registres secondaires nationaux. Le tonnage des principaux pays de libre immatriculation a légèrement augmenté en 2005 (de 27,9 millions de tpl) pour atteindre 431,9 millions de tpl. Plus des deux tiers de ces flottes contrôlées sont détenus par des pays à économie de marché. La proportion, au plan mondial, des navires immatriculés dans les pays en développement a poursuivi sa progression: elle a augmenté de 7,9 % (16 millions de tpl) en 2005 pour atteindre 218,3 millions de tpl. La flotte des pays en développement d'Asie a gagné 15,7

millions de tpl (10,1 %) pour s'établir à 171 millions de tpl, ce qui représente 78,6 % de l'ensemble de la flotte des pays en développement. Celles des pays en développement d'Afrique et d'Amérique étaient respectivement de 5,4 et de 36,7 millions de tpl. Les flottes des pays en développement d'Europe et d'Océanie ont enregistré de modestes gains, pour se situer respectivement à 1,7 et 2,7 millions de tpl. Celles des pays socialistes d'Asie se sont accrues de 10,7 %, pour atteindre 37 millions de tpl, tandis que les flottes des pays d'Europe centrale et orientale ont très légèrement régressé, s'établissant à 14,4 millions de tpl.

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

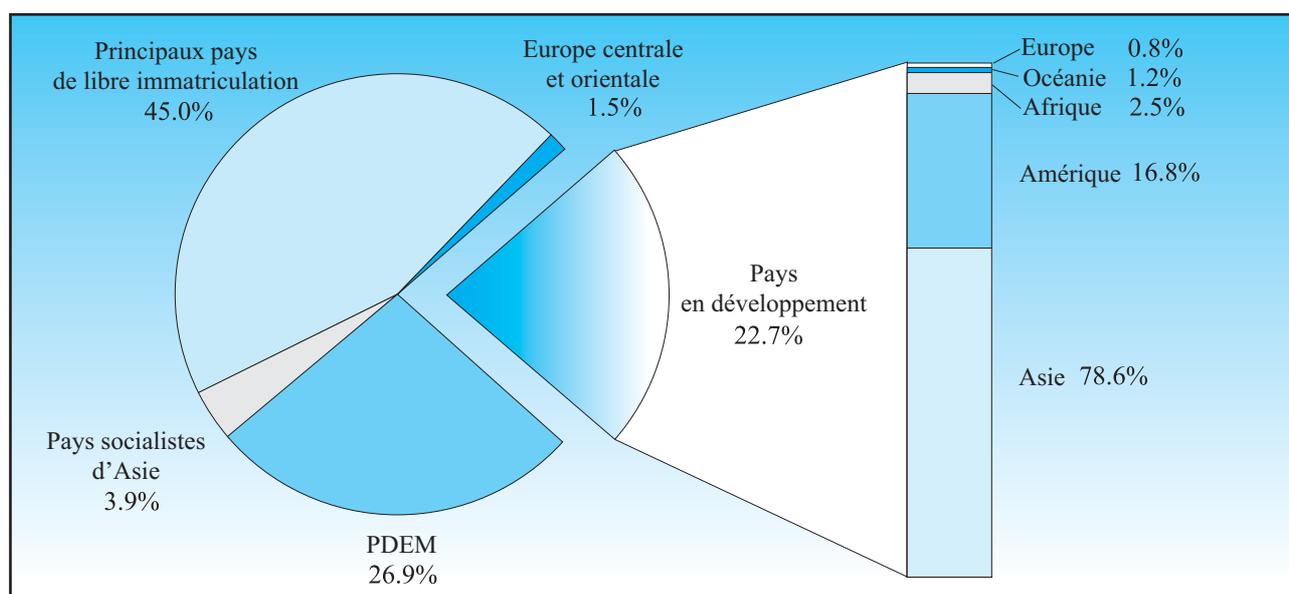
Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays pour 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 et 2005. En dépit de la diminution relativement faible du tonnage des pétroliers déclarés vendus à la casse par rapport à 2004, la part des pétroliers dans l'ensemble de la flotte mondiale s'est réduite de 0,6 % en 2005. Celle des vraquiers a progressé de 0,2 %, ce qui la situe à 36 %. Les navires de charge classiques ont poursuivi leur régression, pour descendre à 10 %, alors les porte-conteneurs ont continué leur

ascension, atteignant 11,6 %. La part des autres catégories de navires a été de 5,5 %. En 2005, les pays développés à économie de marché ont légèrement régressé dans le secteur pétrolier pour se situer à 31,2 %. Inversement, les pays de libre immatriculation se sont adjugé une proportion de 43,4 %. Cette légère progression par rapport aux 43,2 % de l'année précédente reflète la tendance des propriétaires à faire immatriculer les pétroliers sous pavillon des principaux pays de libre immatriculation. Les pays en développement ont poursuivi leur ascension de l'année précédente et accru leur part de 22,4 % en 2005, celle des pays d'Asie ayant gagné 0,8 % pour atteindre 19,3 % de la flotte mondiale de pétroliers, tandis que celle des pays d'Amérique a décliné pour s'établir à 2,5 %.

Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, la part du tonnage des pays développés à économie de marché dans l'ensemble de la flotte mondiale s'est accrue d'un petit 0,5 % en 2005 pour passer à 19,4 %, soit environ le tiers de ce qu'elle était en 1970. Les principaux pays de libre immatriculation ont vu la leur régresser à 52,6 % en 2005, contre 52,9 % en 2004 (24,1 % en 1970). Celle des pays en développement est descendue à 22,8 %. Quant à celle des pays d'Europe centrale et orientale, elle est restée stable à 0,9 %, alors que les pays socialistes d'Asie ont légèrement progressé de 4,3 % à 4,4 % entre 2004 et 2005.

Graphique 5

### Répartition du tonnage mondial, par groupes de pays, au 1<sup>er</sup> janvier 2006 (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.

Tableau 13

**Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,  
1980, 1990, 2004, 2005 et 2006<sup>a</sup>**  
(Chiffres au 1<sup>er</sup> janvier)

Pavillon d'immatriculation par groupes de pays	Tonnage et parts en pourcentage <sup>b</sup> en millions de tpl				
	1980 <sup>c</sup>	1990 <sup>d</sup>	2004	2005	2006
Total mondial	682,8	658,4	857,0	895,8	960,0
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	350,1	219,0	230,4	241,7	258,4
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>26,9</i>	<i>27,0</i>	<i>26,9</i>
Pays de libre immatriculation	212,6	224,6	399,5	404,0	431,9
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>46,6</i>	<i>45,1</i>	<i>45,0</i>
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	37,8	44,3	15,7	14,5	14,4
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>
Pays socialistes d'Asie	10,9	22,1	29,9	33,4	37,0
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,5</i>	<i>3,7</i>	<i>3,9</i>
Pays en développement	68,4	139,7	181,4	202,3	218,3
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>21,2</i>	<i>22,6</i>	<i>22,7</i>
<i>dont:</i>					
Afrique	7,2	7,3	5,7	5,6	5,4
Amérique	21,8	25,5	36,0	36,7	36,7
Asie	39,1	89,5	136,0	155,9	171,6
Europe	0,2	13,8	1,2	1,5	1,7
Océanie	0,1	3,6	2,4	2,6	2,7
Autres pays	3,0	8,7	0,0	0,0	0,0
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>

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

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 3,9, 1,8 et 1,5 millions de tpl en 2006.

<sup>b</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

<sup>c</sup> Chiffres au 1<sup>er</sup> juillet.

<sup>d</sup> Chiffres au 31 décembre.

Tableau 14

**Répartition du tonnage mondial, par catégories de navires et groupes de pays,  
en 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 et 2005<sup>a, b</sup>**

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>c</sup>	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	358,4	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
	2004	895,8	100,0	37,5	35,8	10,3	10,9	5,5
	2005	960,0	100,0	36,9	36,0	10,0	11,6	5,5
Pays développés à économie de marché	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	50,3	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
	2004	241,7	27,0	32,2	18,9	22,2	34,6	37,4
	2005	258,4	26,9	31,2	19,4	21,4	35,2	39,9
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
	2004	404,0	45,1	43,2	52,9	32,4	43,9	33,4
	2005	431,9	45,0	43,4	52,6	32,1	43,0	33,7
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	12,6	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
	2004	14,5	1,6	0,9	0,9	6,2	0,4	4,7
	2005	14,4	1,5	0,8	0,9	6,1	0,2	4,3
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
	2004	33,5	3,7	2,0	4,3	9,6	3,1	2,4
	2005	37,0	3,9	2,2	4,4	9,5	3,4	2,3

Tableau 14 (suite)

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>c</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		Millions de tpl	Pourcentage du total mondial					
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
	2004	202,3	22,6	21,8	22,9	29,6	18,0	22,1
	2005	218,3	22,7	22,4	22,8	30,9	18,1	19,8
<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
	2004	5,6	0,6	0,5	0,4	1,3	0,1	2,3
	2005	5,4	0,6	0,4	0,4	1,3	0,1	2,3
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
	2004	36,7	4,1	2,6	3,2	10,5	5,5	5,6
	2005	36,7	3,8	2,5	2,8	10,3	5,1	4,6
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
	2004	155,9	17,4	18,5	18,6	17,0	12,4	12,9
	2005	171,6	17,9	19,3	18,9	18,5	12,8	11,6
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
	2004	1,5	0,2	0,1	0,3	0,2	0,0	0,1
	2005	1,7	0,2	0,2	0,3	0,2	0,0	0,1

Tableau 14 (suite)

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>c</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		Millions de tpl	Pourcentage du total mondial					
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
	2004	2,6	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	1,2
	2005	2,7	0,3	0,0	0,4	0,7	0,0	1,2
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
	2004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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).

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

<sup>b</sup> Données au 1<sup>er</sup> juillet jusqu'en 1990 et au 1<sup>er</sup> janvier à partir de 1991.

<sup>c</sup> Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers-pétroliers et les minéraliers-vraquiers-pétroliers.

<sup>d</sup> Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

Pour ce qui est des navires de charge classiques, la part qui revient aux pays développés à économie de marché s'est réduite à 21,4 % de la flotte mondiale, celle des pays de libre immatriculation ayant diminué très légèrement pour se positionner à 32,1 %. Les pays en développement ont, en fait, accru la leur, qui est passée de 29,6 % en 2004 à 30,9 % en 2005, des augmentations ayant été enregistrées en Asie et en Océanie. Les navires de charge classiques ont encore constitué la plus importante des cinq catégories pour ces pays.

En 2005, les pays développés à économie de marché ont augmenté leur part de tonnage de port en lourd de 0,6 %, pour atteindre 35,2 %. Celle des principaux pays de libre immatriculation a diminué de 0,9 % pour s'établir à 43 %. Les pays en développement étaient à 18,1 %, ceux d'Asie ayant vu monter leur part à 12,8 % et ceux d'Amérique légèrement descendre la leur à 5,1 %, tandis que ceux

d'Afrique conservaient la même que l'année précédente (0,1 %).

### 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<sup>er</sup> janvier 2005. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a progressé de 2,2 millions de tpl en 2005, pour atteindre 110,6 millions de tpl, mais la part de la flotte totale de ce groupe est passée à 42,8 %, contre 44,9 % en 2004. La proportion de vraquiers secs est montée à 26 %, ce qui équivaut à un accroissement de 6,5 millions de tpl. Les navires de charge classiques et les porte-conteneurs de ces pays se sont caractérisés par des évolutions opposées, avec une régression de 8 % pour les premiers et une progression de 15,2 % pour les

autres, contre 8,5 % et 14 % respectivement en 2004. Les principaux pays de libre immatriculation ont accru l'ensemble de leurs flottes de 27,9 millions de tpl, la plus grande partie de ces dernières étant composée de pétroliers et de vraquiers secs représentant 77,7 % du tout au début de 2006. La proportion de pétroliers, en 2005, a gagné 8,5 millions de tpl pour atteindre 153,6 millions de tpl, soit 35,6 % de l'ensemble de la flotte de ce groupe, tandis que celle de vraquiers secs en a gagné 12,2 millions, se situant à 42,1 %, contre 42 % l'année précédente. Les navires de charge classiques ont progressé de 1,1 million de tpl pour représenter 7,2 % de l'ensemble de la flotte de ce groupe de pays, au terme d'une légère diminution de 0,2 % par rapport à 2004. La flotte de porte-conteneurs s'est développée, en 2005, de 4,8 millions de tpl, pour parvenir à 11,1 % de l'ensemble de leur flotte (contre 10,7 % en 2004).

La répartition du tonnage des pays en développement se caractérise encore par la forte proportion de pétroliers et de vraquiers (36,3 % et 36,1 % respectivement en 2005). En valeur absolue, le tonnage des pétroliers et des vraquiers a été respectivement de 79,3 millions de tpl et 78,8 millions de tpl en 2005, contre 110,6 et 67,1 millions de tpl pour les pays développés à économie de marché. La part des navires de charge classiques dans ce groupe a augmenté en 2005 pour atteindre 29,7 millions de tpl (contre 27,2 millions en 2004), tandis que le tonnage des porte-conteneurs a gagné 2,5 millions de tpl, pour passer à 9,2 % en 2005 (contre 8,7 % l'année précédente). Dans les pays d'Europe centrale et orientale, la flotte était relativement dominée par les navires de charge classiques avec 40,9 % de l'effectif en 2005, contre 39,8 % en 2004. D'autre part, la proportion de porte-conteneurs a légèrement diminué pour passer à 1,9 % du total, avec 0,3 million de tpl. Les vraquiers et les navires de charge classiques ont encore constitué l'essentiel de la flotte des pays socialistes d'Asie. Leur tonnage absolu a progressé en 2005 pour passer à 15,1 millions de tpl et 9,1 millions de tpl respectivement. Toutefois, leur proportion par rapport au tonnage total est descendue à 40,7 % (contre 41,6 % en 2004) pour les vraquiers et 24,7 % (contre 26,3 % en 2004) pour les navires de charge classiques. En termes absolus, le tonnage des porte-conteneurs s'est accru, en 2005, pour atteindre 3,8 millions de tpl, soit 10,3 % (contre 9 % en 2004).

## C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

### 1. Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays maritimes les plus importants au 1<sup>er</sup> janvier 2006 du point de vue du port en lourd enregistré et contrôlé. En 2005, ils ont contrôlé 95,17 % de la flotte marchande mondiale (exactement comme l'année précédente). La Grèce et le Japon ont encore été en tête de liste. Chypre et l'Ukraine, classés trente et unième et trente-deuxième, ont été remplacés, en 2005, par de nouveaux entrants, la Croatie et Israël, qui occupaient respectivement la trente-troisième et la trente-quatrième place. Le classement de 16 autres pays ou territoires a changé. La province chinoise de Taiwan, le Canada, les Philippines, Singapour et la Turquie ont gagné une place, tandis que la Suède en a gagné trois et la Belgique, le Koweït et les Émirats arabes unis quatre. D'autres pays ont perdu une place (la République islamique d'Iran et l'Arabie saoudite), deux places (l'Espagne et le Royaume-Uni), trois places (le Brésil et la Malaisie) ou cinq places (la France).

Dans ces 35 pays maritimes les plus importants, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2005. Le tonnage total sous pavillon étranger a augmenté pour atteindre 577,1 millions de tpl, soit 66,9 % de l'ensemble de la flotte de ces pays, contre 523,3 millions de tpl, soit 65,6 % en 2004. Dans les pays et territoires en développement, la même tendance (récente) s'est poursuivie. En 2005, les 14 figurant dans le tableau (y compris Hong Kong (Chine), mais sans la province chinoise de Taiwan) comptaient 46 % de leur tonnage immatriculé sous pavillon étranger. Cette tendance est générale, dans ces pays, mais il existe des différences entre eux. Si les flottes d'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) étaient constituées respectivement à 91,4 % et à 59,1 % de navires battant pavillon étranger, l'Inde, la République islamique d'Iran, la Thaïlande et les Philippines ont moins fait appel à cette possibilité (à raison seulement de 9,2 %, 9,5 %, 14,3 % et 19,3 % respectivement). Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculé à l'étranger s'est accrue, pour s'établir à 73,8 % en 2005. Dans certains pays, il semblerait que la tendance soit inverse. Par exemple, en 2005, l'Allemagne a enregistré une augmentation de son tonnage total, qui est passé à 71,5 millions de tpl (contre 57,9 millions l'année précédente), alors que la proportion de sa flotte battant pavillon étranger est descendue de 84,4 % à 81,7 %.

Tableau 15

**Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1<sup>er</sup> janvier 2006<sup>a</sup>**  
(Millions de tpl et parts en pourcentage)

	Flotte mondiale		Pays développés à économie de marché		Pays de libre immatriculation		Pays en développement		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	960,0	100,0	258,4	100,0	431,9	100,0	218,3	100,0	14,4	100,0	37,0	100,0
Pétroliers	354,2	36,9	110,6	42,8	153,6	35,6	79,3	36,3	2,9	19,9	7,8	21,1
Vraquiers	345,9	36,0	67,1	26,0	181,9	42,1	78,8	36,1	3,1	21,6	15,1	40,7
Navires de charge classiques	96,2	10,0	20,6	8,0	30,9	7,2	29,7	13,6	5,9	40,9	9,1	24,7
Porte-conteneurs	111,1	11,6	39,2	15,2	47,8	11,1	20,1	9,2	0,3	1,9	3,8	10,3
Autres navires	52,5	5,5	21,0	8,1	17,7	4,1	10,4	4,8	2,3	15,8	1,2	3,2

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

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

## 2. Registres de libre immatriculation

La répartition du tonnage des six principaux pays de libre immatriculation est présentée dans le tableau 17, avec les totaux correspondants de six pays de libre immatriculation de moindre importance. Le tonnage total enregistré au 1<sup>er</sup> janvier 2006 dans les six principaux registres a augmenté de 7,2 %, pour atteindre 391,2 millions de tpl, contre 364,8 millions l'année précédente, au cours de laquelle il avait crû de moins de 2 %. Le Panama a gardé la tête, avec une expansion de 16,8 millions de tpl. Il autorise un double registre (c'est-à-dire qu'un navire étranger affrété coque nue pendant une période de deux ans maximum peut être immatriculé au Panama pendant la même période sans perdre son immatriculation antérieure), des réductions de droits d'immatriculation et des exonérations fiscales temporaires sur les bénéfices provenant des opérations du navire. La flotte du Libéria a aussi augmenté de 10,6 %. En mai 2005, les chiffres relatifs au régime de propriété publiés dans le cadre du Mémoire d'accord de Paris plaçaient ce pays au sommet de la liste des 10 pavillons les plus performants. Il a confié à des spécialistes de la sécurité internationale la formation de son propre réseau d'auditeurs de sûreté et envisage des actions similaires pour mettre en œuvre le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, ainsi que d'autres mesures en matière de qualité. Le Panama et le Libéria représentent

globalement 71,4 % du tonnage total des six principaux pays de libre immatriculation.

Deux autres de ces pays (les Bahamas et Malte) ont accru leur flotte de 11,2 % et 5,3 % respectivement, alors que celles de Chypre et des Bermudes ont régressé. En 2005, celle des Bermudes a accusé une diminution de 10,3 %, s'établissant à 5,6 millions de tpl, ce qui est inférieur aux tonnages immatriculés sous les pavillons de Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'Antigua-et-Barbuda. Chypre a réduit sa flotte de 13,7 % pour afficher un tonnage de 27,2 millions de tpl et devenir, en 2005, le cinquième pays, après le Libéria, le Panama, les Îles Marshall et la Croatie, à signer un accord de réciprocité avec les États-Unis permettant d'arraisonner et de retenir dans les eaux internationales les navires battant pavillon chypriote soupçonnés de transporter des armes de destruction massive. L'analyse par catégorie de navires pour les six principaux pays de libre immatriculation a indiqué que la part des pétroliers dans le port en lourd restait stable à 35,3 % (35,2 % l'année précédente), alors que celle des vraquiers s'était légèrement réduite pour se situer à 41,3 %. Pour les six principaux pays de libre immatriculation, ces deux catégories de navires représentent globalement 76,7 % du port en lourd total et 74,8 % avec les registres de moindre importance. Les navires de charge classiques (3 300 unités) ont constitué 30,9 % de l'ensemble des bâtiments, suivis par les vraquiers (2 801 unités, soit 26,2 % du total).

Tableau 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1<sup>er</sup> janvier 2006<sup>a</sup>

Pays de domicile <sup>b</sup>	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd				
	Pavillon national <sup>c</sup>	Pavillon étranger	Total	Pavillon national	Pavillon étranger	Total	Pourcentage sous pavillon étranger	Pourcentage du total mondial
Grèce	709	2 318	3 027	47 466	115 928	163 394	70,95	18,02
Japon	707	2 384	3 091	11 763	119 940	131 703	91,07	14,52
Allemagne	420	2 366	2 786	13 120	58 397	71 516	81,66	7,89
Chine	1 763	1 130	2 893	29 832	35 656	65 488	54,45	7,22
États-Unis	625	1 054	1 679	10 172	36 755	46 927	78,32	5,18
Norvège	732	933	1 665	13 658	31 738	45 397	69,91	5,01
Hong Kong (Chine)	292	371	663	17 973	25 870	43 843	59,01	4,84
République de Corée	638	355	993	12 696	16 977	29 672	57,21	3,27
Prov. chinoise de Taiwan	109	444	553	4 772	19 618	24 389	80,44	2,69
Singapour	467	287	754	14 695	8 285	22 980	36,05	2,53
Royaume-Uni	370	409	779	8 961	12 334	21 295	57,92	2,35
Danemark	316	428	744	9 228	10 328	19 556	52,81	2,16
Fédération de Russie	1 670	487	2 157	6 803	9 889	16 692	59,25	1,84
Italie	543	159	702	10 192	4 297	14 490	29,66	1,60
Inde	366	40	406	12 511	1 264	13 774	9,17	1,52
Suisse	26	346	372	791	10 968	11 759	93,28	1,30
Belgique	69	134	203	5 902	5 657	11 559	48,94	1,27
Arabie saoudite	60	74	134	977	10 387	11 364	91,40	1,25
Turquie	436	365	801	6 793	3 497	10 290	33,98	1,13
Iran (Rép. islamique d')	156	23	179	8 894	936	9 830	9,52	1,08
Malaisie	249	76	325	5 454	4 179	9 633	43,38	1,06
Pays-Bas	515	207	722	4 520	4 288	8 808	48,69	0,97
Canada	216	140	356	2 540	4 007	6 548	61,20	0,72
Suède	159	183	342	1 692	4 684	6 375	73,47	0,70
Indonésie	591	120	711	3 822	2 408	6 231	38,65	0,69
Koweït	40	29	69	3 682	1 361	5 043	26,99	0,56
Philippines	275	37	312	4 052	971	5 023	19,33	0,55
France	164	126	290	2 208	2 655	4 863	54,60	0,54
Brésil	135	12	147	2 590	2 164	4 755	45,52	0,52
Émirats arabes unis	46	140	186	557	3 942	4 499	87,62	0,50
Espagne	75	235	310	871	3 225	4 096	78,73	0,45
Thaïlande	278	40	318	2 741	457	3 198	14,30	0,35
Israël	20	52	72	868	1 828	2 697	67,80	0,30
Croatie	73	37	110	1 684	979	2 663	36,77	0,29
Australie	45	35	80	1 375	1 253	2 628	47,68	0,29
Total (35 pays)	13 355	15 576	28 931	285 855	577 123	862 978	66,88	95,17
Total mondial	15 576	17 238	32 814	303 768	602 985	906 753	66,50	100,00

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

<sup>a</sup> 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.

<sup>b</sup> 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, Londres et au Pirée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

<sup>c</sup> 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).

Tableau 17

Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation<sup>a</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2006*(N = nombre de navires; M = milliers de tpl)*

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres navires		Total		Total au 1 <sup>er</sup> janv. 2005
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	
Panama	680	51 136	1 507	100 037	1 271	12 287	599	22 431	503	8 817	4 560	194 708	177 866
Libéria	459	45 187	236	15 765	156	2 660	406	15 853	159	5 016	1 416	84 483	76 372
Bahamas	199	22 911	204	11 288	359	5 513	65	2 068	260	4 748	1 087	46 528	41 835
Malte	192	11 553	363	16 513	304	2 787	51	1 397	47	408	957	32 637	30 971
Chypre	80	5 382	306	16 539	213	2 047	125	3 092	28	189	752	27 250	31 585
Bermudes	13	2 005	13	1 647	13	173	24	747	31	995	94	5 568	6 206
Total partiel	1 623	138 154	2 629	161 788	2 316	25 468	1 270	45 589	1 028	20 173	8 866	391 172	364 836
Saint-Vincent-et-les Grenadines	19	505	83	4 059	248	2 133	14	89	68	172	432	6 958	6 857
Antigua-et-Barbuda	4	14	29	745	574	2 905	276	4 980	18	100	901	8 744	8 383
Îles Caïmanes	45	1 665	32	1 705	43	644			16	267	136	4 282	4 040
Luxembourg	12	176	1	49	5	42	6	105	18	166	42	537	794
Vanuatu			26	1 321	14	231	1	29	110	393	151	1 974	1 879
Gibraltar	21	394	1	3	100	582	12	177	12	74	146	1 230	1 281
Total	1 724	140 908	2 801	169 669	3 300	32 005	1 579	50 969	1 270	21 344	10 674	414 896	388 069
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2005													
	1 629	131 632	2 688	159 506	3 286	31 439	1 479	46 213	1 224	19 280	10 306	388 069	
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2004													
	1 604	131 630	2 663	155 126	3 422	32 296	1 384	42 343	1 220	18 528	10 293	379 923	
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2003													
	1 538	134 277	4 286	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	

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

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas pleinement 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 les ressortissants de pays de libre immatriculation dans la flotte de plusieurs registres internationaux 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 les ressortissants nationaux est insignifiante, très inférieure à 5 %.

Il convient de remarquer que, dans certains registres internationaux, les ressortissants du pays ou du territoire détenant le registre possèdent une proportion non négligeable du tonnage immatriculé, comme dans le cas du Danemark, de la Norvège, de Hong Kong (Chine) et de Singapour. Dans d'autres registres internationaux, les ressortissants d'un pays qui entretient des relations privilégiées avec le pays d'immatriculation détiennent une part relativement importante du tonnage qui y est immatriculé. Tel est le cas du Royaume-Uni avec l'île de Man (36,6 %), des États-Unis avec les Îles Marshall (32,7 %), de la France avec le territoire antarctique français – les îles Kergelen – (28,6 %) et des Pays-Bas avec les Antilles néerlandaises (41,5 %). Ainsi, dans les registres internationaux, la part détenue par des ressortissants des pays correspondants et des ressortissants de pays entretenant des relations privilégiées avec le territoire possédant le registre se situe entre 30 % et 90 %. Les pays et territoires auxquels revient la part la plus conséquente (Danemark, Norvège et Hong Kong (Chine)) étaient respectivement classés douzième, sixième et septième sur la liste des 35 principaux pays maritimes en 2005.

Les questions fiscales et réglementaires revêtent une très grande importance pour l'établissement de ces registres internationaux, souvent en rapport avec les conceptions d'autres pays. En mai 2005, la France a créé un registre international français (RIF) pour remplacer le territoire antarctique français qui sera progressivement abandonné dans les deux ans qui viennent. Le RIF autorise certaines exemptions fiscales, prescrit le nombre minimum de membres d'équipage de nationalité française ou européenne et prévoit les niveaux de salaire et les conditions de travail des équipages. Au Japon, des voix se sont

élevées pendant l'année pour demander l'établissement d'un deuxième registre prévoyant des droits de tonnage analogues à ceux qui sont imposés ailleurs.

On trouvera, dans le tableau 19, des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les 12 registres de libre immatriculation. En 2005, 35 pays ou territoires ont représenté 90,5 % du tonnage global des 12 flottes de libre immatriculation (contre 90,1 % l'année précédente). La propriété est essentiellement concentrée dans 10 pays ou territoires (Chine, Grèce, Allemagne, Hong Kong (Chine), République de Corée, Japon, Norvège, Suisse, province chinoise de Taiwan et États-Unis), qui contrôlent 77 % du port en lourd des navires immatriculés dans ces pays de libre immatriculation, les cinq premiers (Chine, Allemagne, Grèce, Japon et États-Unis) en contrôlant globalement 61,7 %. En 2005, le Japon s'est classé en tête, s'adjudicant la part la plus importante (23,2 %) des flottes de libre immatriculation, et détenant aussi la plus grosse proportion de navires battant pavillon étranger, soit 119,9 millions de tpl (19,9 % du tonnage mondial navigant sous pavillon étranger), suivi par la Grèce avec 115,9 millions de tpl (soit 19,2 % du tonnage total). Ces deux pays réunis ont représenté 39,1 % du tonnage mondial sous pavillon étranger.

Le tableau 19 donne également des indications sur la façon dont ces 35 pays ont réparti leur tonnage entre les registres de libre immatriculation en 2005. Globalement, la part des six principaux registres de libre immatriculation a été de 94,3 %, tandis que celle des registres de moindre importance s'est montée à 5,7 %, étant ainsi un peu plus faible que l'année précédente (5,9 %).

## D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

### 1. Commandes de navires neufs

En 2005, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, 1 569 commandes, soit une augmentation modérée de 13,3 %, contre 20,5 % l'année précédente (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, la tendance positive de l'année précédente s'est inversée, avec 518 commandes, contre 547 en 2004. Le point culminant a été atteint en février avec 72 commandes, suivi de mars (56 commandes) et de juin (49 commandes). En 2005, les commandes de vraquiers neufs ont augmenté d'environ 7,5 % par rapport à l'année précédente pour s'établir à 264 (contre 246 en 2004).

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<sup>er</sup> janvier<sup>a</sup>**  
(Milliers de tpl)

Pays ou territoire d'immatriculation	Tonnage total immatriculé dans ce pays			Participation des 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		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Six principaux registres de libre immatriculation									
Panama	168 710	177 866	194 708	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Libéria	74 083	76 372	84 483	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	42 552	41 835	46 528	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malte	35 348	30 971	32 637	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Chypre	31 706	31 583	27 250	1 062	459	0	3,3	1,5	0,0
Bermudes	5 446	6 206	5 568	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Six registres de libre immatriculation de moindre importance									
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 562	6 857	6 958	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua-et-Barbuda	7 306	8 383	8 744	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Îles Caïmanes	4 086	4 040	4 282	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxembourg	1 273	794	537	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 785	1 879	1 974	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	1 068	1 281	1 230	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total registres de libre immatriculation	379 923	388 067	414 896	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Huit registres internationaux									
Singapour	36 486	40 934	47 999	11 704	12 424	14 695	32	30	31
Registre international norvégien (NIS)	24 007	21 265	19 399	19 873	12 396	12 075	83	58	62
Hong Kong (Chine)	34 468	43 957	44 843	15 376	17 246	17 973	45	39	40
Îles Marshall	31 625	38 088	42 106	11 018	10 828	13 748	35	28	33
Île de Man	9 355	12 073	13 501	5 255	4 700	4 938	56	39	37
Registre international danois (DIS)	8 976	8 859	9 532	8 547	8 330	9 184	95	94	96
Territoire antarctique français	5 043	5 427	5 756	1 811	1 769	1 644	36	33	29
Antilles néerlandaises	1 940	2 132	1 685	626	616	699	32	29	41

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

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas pleinement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par des navires de 100 tjb ou plus.

Tableau 19  
Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation  
au 1<sup>er</sup> janvier 2006

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre		
	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%
Grèce	541	23 698	11,2	242	16 400	17,6	223	11 873	22,9	489	24 521	66,4	339	16 169	53,3
Japon	1 932	97 542	46,2	98	5 373	5,8	52	2 149	4,1	2	55	0,1	17	320	1,1
Allemagne	29	3 516	1,7	537	22 300	24,0	18	949	1,8	60	1 641	4,4	228	6 060	20,0
Chine	396	13 844	6,6	52	3 227	3,5	8	224	0,4	15	238	0,6	10	277	0,9
États-Unis	131	1 688	0,8	92	3 590	3,9	151	9 422	18,1	4	48	0,1	8	68	0,2
Norvège	73	956	0,5	42	3 333	3,6	277	8 209	15,8	55	441	1,2	15	701	2,3
Hong Kong (Chine)	154	11 109	5,3	23	1 364	1,5	9	1 261	2,4	2	23	0,1	1	19	0,1
République de Corée	281	15 805	7,5	0	0	0,0	0	0	0,0	6	142	0,4	1	62	0,2
Prov. Chinoise de Taiwan	287	9 181	4,3	68	5 650	6,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Singapour	68	1 717	0,8	33	3 747	4,0	9	331	0,6	0	0	0,0	1	30	0,1
Royaume-Uni	43	1 106	0,5	30	1 108	1,2	76	1 373	2,6	3	90	0,2	20	978	3,2
Danemark	32	569	0,3	5	165	0,2	63	801	1,5	5	151	0,4	2	47	0,2
Fédération de Russie	10	123	0,1	70	6 064	6,5	7	45	0,1	58	792	2,1	62	1 367	4,5
Italie	15	183	0,1	18	1 142	1,2	11	389	0,7	25	574	1,6	1	2	0,0
Inde	17	495	0,2	2	218	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	1	31	0,1
Suisse	219	8 052	3,8	10	280	0,3	8	413	0,8	26	500	1,4	6	98	0,3
Belgique	10	202	0,1	0	0	0,0	11	149	0,3	14	95	0,3	1	9	0,0
Arabie saoudite	3	93	0,0	24	6 562	7,1	16	2 795	5,4	0	0	0	0	0	0,0
Turquie	33	189	0,1	2	122	0,1	10	234	0,5	109	1 663	4,5	0	0	0,0
Iran (Rép. islamique d')	5	81	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	11	194	0,5	2	148	0,5
Malaisie	17	84	0,0	0	0	0,0	12	82	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Pays-Bas	34	292	0,1	16	191	0,2	33	1 643	3,2	6	37	0,1	17	124	0,4
Canada	3	43	0,0	4	225	0,2	10	347	0,7	17	63	0,2	1	13	0,0
Suède	8	72	0,0	10	402	0,4	13	644	1,2	3	21	0,1	2	9	0,0
Indonésie	51	659	0,3	1	79	0,1	4	109	0,2	0	0	0	0	0	0,0
Koweït	2	108	0,1	1	42	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Philippines	15	296	0,1	0	0	0,0	1	28	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0
France	12	304	0,1	2	104	0,1	35	999	1,9	6	59	0,2	0	0	0,0
Brésil	6	1 100	0,5	4	779	0,8	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Émirats arabes unis	63	1 009	0,5	9	894	1,0	13	965	1,9	4	120	0,3	5	395	1,3
Espagne	43	338	0,2	0	0	0,0	12	938	1,8	1	4	0,0	6	262	0,9
Thaïlande	11	57	0,0	0	0	0,0	0	17	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Israël	7	119	0,1	5	428	0,5	0	0	0,0	25	808	2,2	3	49	0,2
Croatie	3	7	0,0	6	332	0,4	1	44	0,1	9	357	1,0	2	12	0,0
Australie	3	71	0,0	3	362	0,4	3	95	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Total partiel (35 pays)	4 557	194 708	92,2	1 409	84 483	90,8	1 086	46 528	89,6	955	32 637	88,3	751	27 250	89,9
Autres	2 262	16 413	7,8	237	8 543	9,2	267	5 394	10,4	263	4 305	11,7	240	3 066	10,1
Total	6 847	211 121	100,0	1 646	93 026	100,0	1 353	51 922	100,0	1 218	36 942	100,0	991	30 316	100

Tableau 19 (suite)

Bermudes			Six pays de libre immatriculation de moindre importance			Total partiel			Total de la flotte battant pavillon étranger		Pays ou territoire de domicile
Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	%	Nombre de navires	Milliers de tpl	
2	88	1,0	119	3 797	14,2	1 955	96 546	21,1	2 318	115 928	Grèce
0	0	0,0	27	857	3,2	2 128	106 296	23,2	2 384	119 940	Japon
1	22	0,3	961	9 550	36,9	1 834	44 038	9,6	2 366	58 397	Allemagne
0	0	0,0	109	1 858	7,0	590	19 668	4,3	1 130	35 656	Chine
26	360	4,2	183	1 534	5,8	595	16 710	3,6	1 054	36 755	États-Unis
5	58	0,7	52	364	1,4	519	14 062	3,1	933	31 738	Norvège
9	1 244	14,5	5	73	0,3	203	15 093	3,3	371	25 870	Hong Kong (Chine)
0	0	0,0	0	0	0,0	288	16 009	3,5	355	16 977	République de Corée
0	0	0,0	4	18	0,1	359	14 849	3,2	444	19 618	Prov. Chinoise de Taiwan
0	0	0,0	6	103	0,4	117	5 928	1,3	287	8 285	Singapour
9	903	10,5	44	718	2,7	225	6 276	1,4	409	12 334	Royaume-Uni
0	0	0,0	36	594	2,2	143	2 327	0,5	428	10 328	Danemark
0	0	0,0	35	363	1,4	242	8 754	1,9	487	9 889	Fédération de Russie
0	0	0,0	35	766	2,9	105	3 056	0,7	159	4 297	Italie
0	0	0,0	7	125	0,5	27	869	0,2	40	1 264	Inde
0	0	0,0	28	577	2,2	297	9 920	2,2	346	10 968	Suisse
0	0	0,0	28	259	1,0	64	714	0,2	134	5 656	Belgique
0	0	0,0	0	0	0,0	43	9 450	2,1	74	10 387	Arabie saoudite
0	0	0,0	26	110	0,4	180	2 318	0,5	365	3 497	Turquie
0	0	0,0	2	5	0,0	20	428	0,1	23	936	Iran (Rép. islamique d')
0	0	0,0	1	90	0,3	30	256	0,1	76	4 180	Malaisie
3	820	9,6	27	151	0,6	136	3 258	0,7	207	4 288	Pays-Bas
20	688	8,0	9	291	1,1	64	1 660	0,4	140	4 007	Canada
13	1 048	12,2	21	539	2,0	70	2 735	0,6	183	4 684	Suède
0	0	0,0	0	0	0,0	56	847	0,2	120	2 408	Indonésie
0	0	0,0	0	0	0,0	3	150	0,0	29	1 361	Koweït
0	0	0,0	16	307	1,2	32	631	0,1	37	971	Philippines
1	7	0,1	22	265	1,0	78	1 738	0,4	126	2 655	France
0	0	0,0	0	0	0,0	10	1 879	0,4	12	2 164	Brésil
0	0	0,0	4	50	0,2	98	3 433	0,7	140	3 942	Émirats arabes unis
0	0	0,0	1	9	0,0	63	1 551	0,3	235	3 225	Espagne
0	0	0,0	0	0	0,0	11	74	0,0	40	457	Thaïlande
2	196	2,3	2	196	0,7	44	1 796	0,4	52	1 828	Israël
0	0	0,0	12	130	0,5	33	882	0,2	37	979	Croatie
2	134	1,6	3	36	0,1	14	698	0,2	35	1 253	Australie
93	5 568	64,9	1 825	23 725	90,1	10 676	414 899	90,5	15 576	577 122	Total partiel (35 pays)
42	3 014	35,1	1 043	2 934	9,9	4 354	43 669	9,5	1 662	25 863	Autres
135	8 582	100,0	2 868	26 659	100,0	15 058	458 568	100,0	17 238	602 985	Total

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

Tableau 20

**Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires<sup>a</sup>, 1996-2005**  
(Nombre de navires, milliers de tpl)

Année	Navires-citernes		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Navires à passagers transbordeurs		Total <sup>b</sup>	
	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl
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	447	23 979	275	20 799	–	–	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725
2003	456	–	193	–	–	–	91	–	325	–	94	–	1 159	–
2004	547	–	246	–	–	–	127	–	387	–	90	–	1 397	–
2005														
Janv.	33	–	7	–	0	–	12	–	27	–	5	–	84	–
Févr.	72	–	14	–	0	–	7	–	55	–	14	–	162	–
Mars	56	–	60	–	0	–	30	–	12	–	3	–	161	–
Avril	37	–	41	–	0	–	20	–	44	–	13	–	155	–
Mai	38	–	31	–	0	–	5	–	43	–	1	–	118	–
Juin	49	–	15	–	0	–	5	–	59	–	4	–	132	–
Juill.	36	–	12	–	0	–	16	–	58	–	10	–	132	–
Août	35	–	10	–	0	–	23	–	59	–	6	–	133	–
Sept.	46	–	41	–	0	–	14	–	27	–	6	–	134	–
Oct.	47	–	17	–	0	–	24	–	29	–	3	–	120	–
Nov.	33	–	2	–	0	–	38	–	60	–	6	–	139	–
Déc.	36	–	14	–	0	–	27	–	18	–	4	–	99	–
Total	518		264		0		221		491		75		1 569	

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED. Les chiffres jusqu'à 2002 sont basés sur des données communiquées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février 2004, tableau II-1.1.1.1. Les chiffres à partir de 2003 sont basés sur des données publiées dans Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*. Ceux de 2005 correspondent au numéro de janvier/février 2006, à partir de données communiquées par Baird Publications (Australie).

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus.

<sup>b</sup> Le total ne prend pas en compte les données relatives aux commandes de constructions neuves portant sur d'autres types de navires.

Les commandes de porte-conteneurs ont également progressé, de près de 27 %: 491 en 2005 contre 387 en 2004. Elles ont continué de témoigner de la tendance récente en faveur des post-Panamax. En 2005, selon les rapports, 20 propriétaires exploitants ont commandé 150 unités d'une capacité de plus de 4 000 EVP. Les commandes des propriétaires non exploitants se sont élevées à 24 porte-conteneurs d'une capacité totale de 122 000 EVP.

Les commandes de navires de charge classiques ont enregistré une progression impressionnante de 74 % en 2005, pour atteindre le chiffre de 221, contre 127 en 2004. Celles de transbordeurs à passagers ont légèrement diminué (75 contre 90 l'année précédente).

## 2. Tonnage en commande

Le tableau 21 indique le tonnage en commande par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Au début de 2006, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 226,4 millions de tpl, soit en augmentation très appréciable de 81,6 % par rapport à l'année précédente. Celui des pays développés à économie de marché était de 58,9 millions de tpl (26 % du tonnage mondial en commande), contre 35,4 millions de tpl (28 %) au début de 2005. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 121,8 millions de tpl, soit 53,7 % du tonnage mondial en commande, contre 69,7 millions de tpl (56 %) au début de l'année précédente. La part des pays d'Europe centrale et orientale, en 2005, s'est établie à 1,3 million de tpl, soit 0,5 % du total mondial en commande. Le tonnage en commande des pays socialistes d'Asie, comparé à celui de l'année précédente, a plus que doublé en 2005, pour atteindre 9,9 millions de tpl, soit 4,3 % du tonnage mondial en commande.

Le tonnage en commande des pays en développement a été multiplié par plus de deux par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 34,5 millions de tpl (15,2 % du tonnage mondial total en commande) au début de 2006. Ceux d'Asie ont précisément plus que doublé le leur, avec 30,4 millions de tpl en commande au début de 2006 (soit 87,8 % de l'ensemble des pays en développement). Les commandes africaines de navires neufs se sont établies à 140 000 tpl au début de 2006 et celles des pays en développement d'Amérique à 3 milliards 641 millions de tpl.

En 2005, les commandes de pétroliers ont progressé de 57,2 % pour atteindre 70,7 millions de tpl, soit 31,2 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 13,7 millions de tpl (19,3 % du total), les pays en développement d'Asie comptant à eux seuls 13,3 millions de tpl, soit 97 % du total des pays en développement. Au début de 2006, le tonnage des vraquiers en commande avait doublé par rapport à 2005, pour atteindre 66,6 millions de tpl et représenter 29,4 % 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 16 % et de 67 %, soit 8,3 % globalement. Le tonnage de porte-conteneurs en commande en 2005 s'est établi à 50,8 millions de tpl, représentant 22,5 % du total mondial en commande. Les commandes de porte-conteneurs ont été passées pour 30,9 % par les pays développés à économie de marché et pour plus de 58,4 % par les principaux pays de libre immatriculation. Au début de 2005, celles de porte-conteneurs passées par les pays en développement avaient plus que doublé pour atteindre 6,8 millions de tpl, soit 13,3 % du total des commandes pour cette catégorie. Celles des pays en développement d'Asie représentaient 4,9 millions de tpl (73,1 % 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. En 2005, ils ont beaucoup fluctué selon la taille et la catégorie, et les variations ont été moins importantes qu'en 2004. On a enregistré des hausses modérées pour les navires-citernes, allant de 3,6 % à 14,3 %. Les prix ne sont pas montés aussi haut en 2005 qu'en 2004, mais ils se sont maintenus bien au-dessus de la moyenne effective. Ceux des vraquiers ont baissé, surtout en ce qui concerne les Handymax et les Cape-size. Ceux des vraquiers Panamax et des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP sont restés stables, n'enregistrant aucune variation par rapport à l'année précédente. Des augmentations de 15,6 % et 7,9 % ont été observées pour les transporteurs de GPL et de GNL. D'une manière générale, la tendance à la baisse des prix à la construction au cours de l'année a traduit une diminution des commandes de navires à la suite de prévisions plus réservées qui ont été faites concernant la croissance du trafic international.

Tableau 21

**Tonnage en commande dans le monde au 1<sup>er</sup> janvier 2006**  
(Milliers de tpl)

Groupes de pays d'immatriculation	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Total mondial	226 387	70 697	66 612	5 082	50 850	33 146
Pays développés à économie de marché	58 878	17 384	10 667	1 548	15 745	13 534
Principaux pays de libre immatriculation	121 759	34 958	44 645	1 533	25 852	14 771
Pays d'Europe centrale et orientale	1 317	773	21	236	139	148
Pays socialistes d'Asie	9 920	3 847	2 987	224	2 313	549
Pays en développement, total	34 513	13 735	8 292	1 541	6 801	4 144
<i>dont:</i>						
Afrique	140	1	0	0	0	139
Amérique	3 641	251	288	840	1 826	436
Asie	30 364	13 316	7 854	697	4 975	3 522
Europe	368	167	150	4	0	47
Océanie	0	0	0	0	0	0

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

Tableau 22

**Prix représentatifs de navires neufs, différentes années<sup>a</sup>**  
(Millions de dollars)

Type et taille des navires	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	Variations en pourcentage 2004/2005
Vraquiers de 30 à 50 000 tpl	11	24	25	20	22	30	28	-6,7
Navires-citernes de 32 à 45 000 tpl	18	29	34	29	30	38	43	13,2
Vraquiers de 70 à 74 000 tpl	14	32	29	23	25	35	35	0,0
Navires-citernes de 80 à 105 000 tpl	22	42	43	41	41	56	58	3,6
Vraquiers de 170 000 tpl	27	45	40	40	47	61	59	-3,3
Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl	47	90	85	76	75	105	120	14,3
Méthaniers (GNL) de 125 à 138 000 m <sup>3</sup>	200	225	245	165	155	190	205	7,9
Méthaniers (GPL) de 75 000 m <sup>3</sup>	44	78	68	60	59	77	89	15,6
Navires de charge classiques de 15 000 tpl	12	24	21	19	16	20	18	-10,0
Porte-conteneurs intégral de 2 500 EVP	26	52	50	35	38	42	42	0,0

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

<sup>a</sup> À partir de 1995, les prix correspondent aux plus grosses unités.

Conformément à la tendance affichée par les prix des navires neufs, les variations des prix des navires-citernes et des vraquiers d'occasion indiqués dans le tableau 23 contrastent avec ceux de l'année précédente en ce que certaines augmentations ont été moins fortes et qu'on a même observé des baisses. Celles des Handymax et des Panamax ont été respectivement de 6,7 % et 17 %, alors que les Cape-size ont gagné 20 %.

Dans l'ensemble, en 2005, les ventes et les achats se sont poursuivis tant sur le marché du neuf que sur celui de l'occasion, malgré les prix élevés sur ces deux marchés. Cela est probablement dû aux taux de fret généralement élevés et à la bonne rentabilité constatée. Les transactions relatives aux navires-citernes d'occasion ont porté sur 27,3 millions de tpl en 2005, en baisse de 40 % par rapport à 2004. En ce qui concerne les vraquiers, le chiffre est de 23,2 millions de tpl, inférieur de 15 % à celui de 2004.

Tableau 23

**Prix des navires d'occasion de 5 ans d'âge, 2000-2005***(Au 31 décembre, en millions de dollars)*

Navires	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Variations en pourcentage 2004/2005
Navires-citernes de 40 000 tpl	27	26	24	28	40	42,5	6,3
Navires-citernes de 80 à 95 000 tpl <sup>a</sup>	39	33	30	38	57	60,7	6,5
Navires-citernes de 130 à 150 000 tpl <sup>a</sup>	50	43	42	48	74	73	-1,3
Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl <sup>a</sup>	71	60	53	75	107	116	8,4
Vraquiers de 45 000 tpl	15	12	15	21	30	28	-6,7
Vraquiers de 70 000 tpl	16	14	17	28	41	34	-17,0
Vraquiers de 150 000 tpl	25	22	26	41	57	68,4	20,0

*Source:* Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review 2005*.

<sup>a</sup> Les prix correspondent aux plus grosses unités.



## Chapitre 3

# PRODUCTIVITÉ DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

*On trouvera dans le présent chapitre des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl, ainsi que l'excédent de tonnage dans les principaux secteurs des marchés du transport maritime.*

### A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte marchande en tonnes et en tonnes-milles par tpl sont donnés dans le graphique 6 et le tableau 24. En 2005, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement diminué pour s'établir à 7,4, tandis que les milliers de tonnes-milles par tonne de port en lourd sont descendus à 30,3. La très faible baisse de productivité mesurée en tonnes de marchandises transportées par tpl reflète le rythme plus rapide de développement de la flotte par rapport au volume du fret. La baisse de productivité, mesurée en tonnes-milles par tpl, est également due au fait que le développement de la flotte a dépassé la croissance du trafic maritime et des distances parcourues.

Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd selon le type de navire. La productivité des pétroliers a été de 6,7, tandis que celle des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes a très légèrement baissé, passant respectivement de 5,1 à 5,0 et de 8,8 à 8,4 tonnes par tpl. Les volumes de marchandises par tpl

transportés par le reste de la flotte ont diminué, de 12,3 tonnes à 11,5 tonnes par tpl.

Le tableau 26 présente les données indicatives sur le nombre de tonnes-milles revenant aux pétroliers, aux vraquiers, aux transporteurs mixtes et au reste de la flotte. En 2005, le nombre de milliers de tonnes-milles par tpl des pétroliers a été de 32,4, tandis que celui des vraquiers et des transporteurs mixtes a décliné respectivement de 25,7 à 25,2 et de 43,1 à 41,1. Il en a été de même du reste de la flotte (de 34,9 à 33,6).

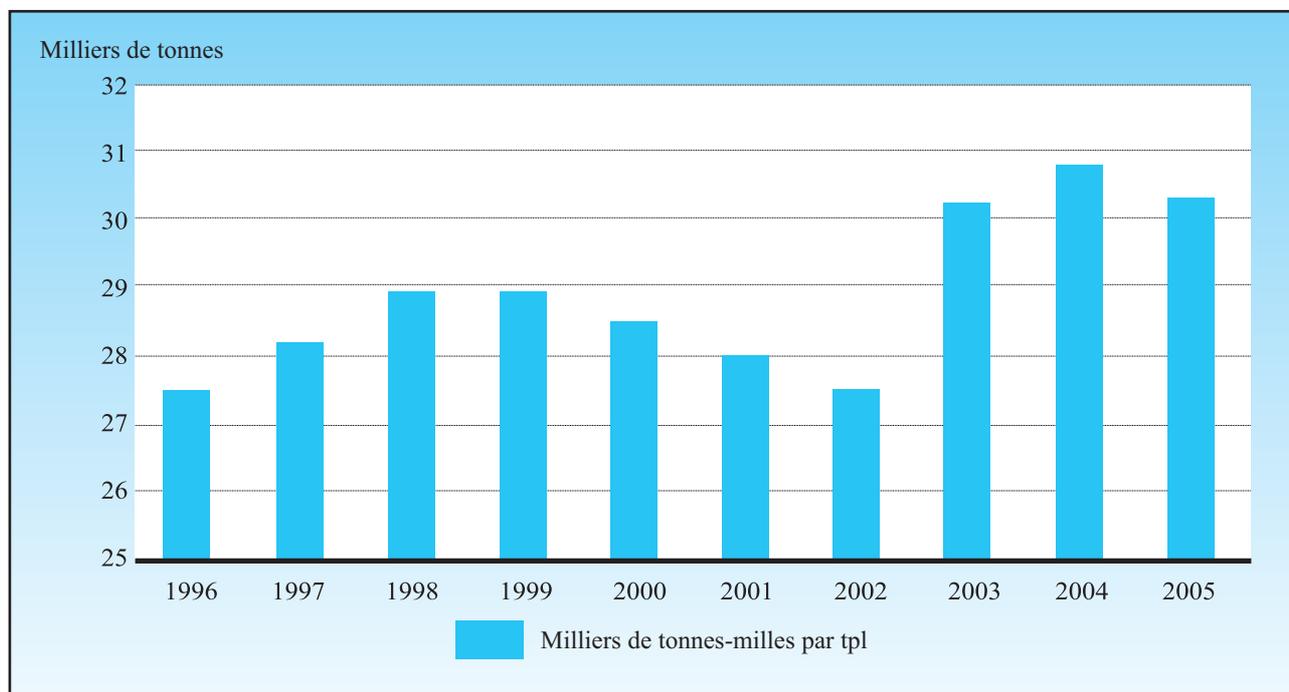
### B. SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

#### 1. Tonnage excédentaire

Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour différentes années. En 2005, le tonnage excédentaire a été légèrement supérieur à celui de l'année précédente (7,2 millions de tpl), cela étant largement dû au nombre important de bâtiments armés au cours de l'an dernier. Le tonnage excédentaire s'est situé à 0,7 % de l'ensemble de la flotte marchande mondiale, ce qui est peu.

Graphique 6

**Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1996-2005**



Source: Calculs de la CNUCED.

Tableau 24

**Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années**

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl)	Tonnage total transporté (en millions de tonnes)	Nombre total de tonnes-milles (en milliards)	Nombre de tonnes transportées par tpl	Milliers de tonnes-milles par tpl
1990	658	4 008	17 121	6,1	26,0
1995	735	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808	5 871	23 016	7,3	28,5
2004	896	6 846	27 635	7,6	30,8
2005	960	7 109	29 045	7,4	30,3

Sources: Flotte mondiale: Lloyd's Register – Fairplay (chiffres au 1<sup>er</sup> juillet pour 1990, et au 31 décembre pour toutes les autres années); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles: Fearnleys, *Review*, divers numéros. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

Tableau 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes<sup>a</sup>  
et du reste de la flotte<sup>b</sup>, différentes années**  
(Tonnes transportées par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte (millions de tonnes)	Tonnes par tpl du reste de la flotte
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 073	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 533	10,5
2004	2 248	6,7	1 571	5,1	85	8,8	2 941	12,3
2005	2 373	6,7	1 684	5,0	65	8,4	2 986	11,5

Sources: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review*, divers numéros; *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, divers numéros; et d'autres sources spécialisées.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers) indiqués au tableau 6.

<sup>b</sup> Par reste de la flotte on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs, et les autres navires indiqués au tableau 6.

Tableau 26

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes<sup>a</sup>  
et du reste de la flotte<sup>b</sup>, différentes années**  
(Milliers de tonnes-milles par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 837	28,3
2004	10 898	32,4	7 984	25,7	418	43,1	8 349	34,9
2005	11 471	32,4	8 524	25,2	320	41,1	8 730	33,6

Sources: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review*, divers numéros; *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, divers numéros; et d'autres sources spécialisées.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers) indiqués au tableau 6.

<sup>b</sup> Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

Tableau 27

**Surtonnage de la flotte marchande mondiale, différentes années**  
(Chiffres au 31 décembre)

	1990	2000	2002	2003	2004	2005
	<i>Millions de tpl</i>					
Flotte marchande mondiale	658,4	808,4	844,2	857,0	895,8	960,0
Tonnage excédentaire <sup>a</sup>	63,7	18,4	21,7	10,3	6,2	7,2
Flotte active <sup>b</sup>	594,7	790,0	822,5	846,7	889,6	952,8
	<i>Pourcentages</i>					
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	2,3	2,6	1,2	0,7	0,7

Sources: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay et *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

<sup>a</sup> Estimations des chiffres annuels moyens. Par tonnage excédentaire, on entend le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé, parce qu'exploité à vitesse réduite, désarmé ou inactif pour d'autres raisons.

<sup>b</sup> Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

## 2. Mécanisme de l'offre et de la demande par catégorie de navire

En 2005, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 14,6 millions de tpl pour s'établir à 312,9 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille, désarmé ou perdu (voir le tableau 28 et le graphique 7). La capacité excédentaire a enregistré une légère augmentation, pour atteindre 4,5 millions de tpl, soit 1,4 % de l'ensemble de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2005, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 14,9 millions de tpl pour se situer à 340 millions de tpl. Le surtonnage pour ce type de navires a atteint 2 millions de tpl, ce qui équivaut à 0,6 % de la flotte de vraquiers. Pour ce qui est des navires de charge classiques, la capacité excédentaire s'est maintenue au même niveau que l'année précédente, l'offre ne dépassant la demande que de 0,7 million de tpl, soit 1,6 % de la flotte mondiale dans ce secteur. Le tonnage excédentaire des navires de charge classiques reste inférieur à 1 million de tpl depuis quelques années.

## C. COMPARAISON ENTRE LE VOLUME DES CHARGEMENTS TRANSPORTÉS ET L'ARMEMENT

Le tableau 29 permet de se faire une idée de la corrélation entre le volume de fret produit par différents groupes de pays et leur armement. Les pays développés à économie de marché ont généré 48,7 % du trafic maritime mondial en 2005, contre 53,7 % en 1980. Pendant la même période, leur part en tonnage dans la flotte mondiale est tombée d'environ 51,3 % en 1980 aux alentours de 26,9 % en 2005. Toutefois, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux mais immatriculés sous pavillon étranger; ces deux parts combinées portent celle des pays développés à économie de marché aux environs de 60 % de la flotte mondiale. Celle des pays en développement dans le volume du trafic mondial est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage détenu par ces pays et immatriculé sous pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait 22,7 % au début de 2005.

Tableau 28

**Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, différentes années<sup>a</sup>**  
(Chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1990	2000	2002	2003	2004	2005 <sup>b</sup>
Flotte mondiale de navires-citernes	266,2	279,4	267,7	286,0	298,3	312,9
Surtonnage <sup>c</sup>	40,9	13,5	19,1	6,0	3,4	4,5
Part du surtonnage (en pourcentage)	15,4	4,8	7,1	2,1	1,1	1,4
Flotte mondiale de vraquiers	228,7	247,7	258,8	297,5	325,1	340,0
Surtonnage <sup>d</sup>	19,4	3,8	2,2	3,6	2,1	2,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	8,2	1,5	0,9	1,2	0,6	0,6
Flotte mondiale de navires de charge classiques	63,6	59,3	57,3	43,4	43,6	45,0
Surtonnage	2,1	1,1	0,4	0,7	0,7	0,7
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,3	1,8	0,7	1,6	1,6	1,6
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge	37,5	83,6	98,6	120,9	131,0	136,9
Surtonnage	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

<sup>a</sup> Les agrégats pour tous les secteurs indiqués dans le présent tableau sont des moyennes pour les années considérées et diffèrent donc des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 27. Les navires-citernes et les vraquiers de moins de 10 000 tpl, de même que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl n'y sont pas pris en compte.

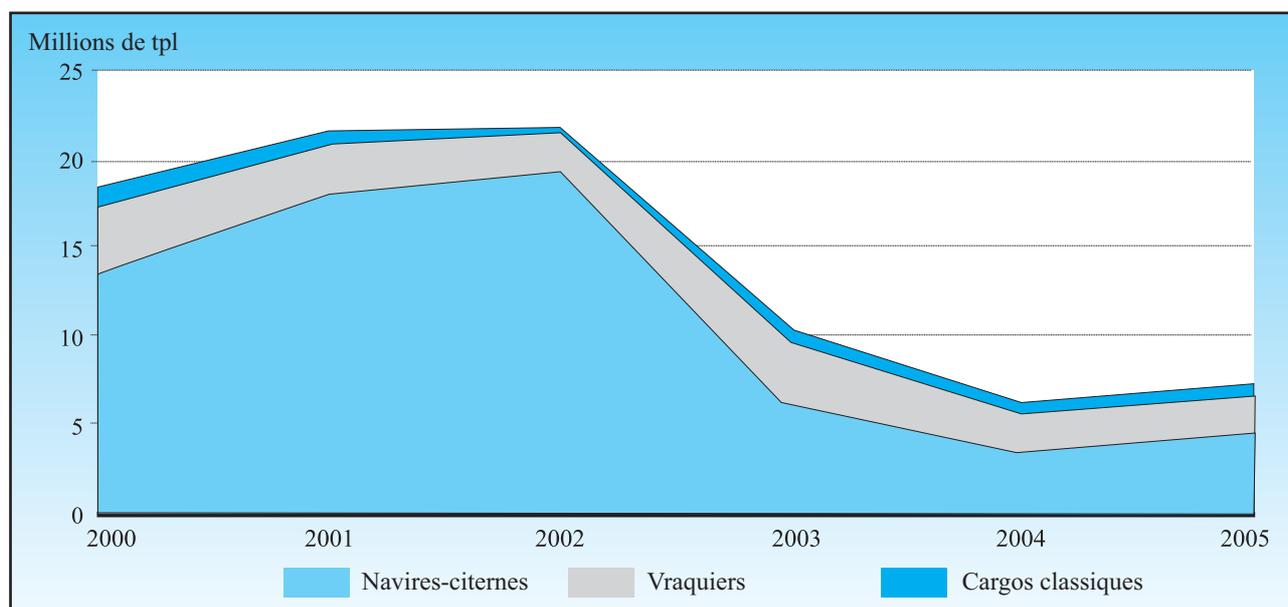
<sup>b</sup> Les chiffres indiqués pour 2005 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2005, tels qu'ils ont été recueillis en décembre de la même année.

<sup>c</sup> Y compris 50 % des transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

<sup>d</sup> La flotte de transporteurs d'unités de charge comprend ici les porte-conteneurs cellulaires intégraux, les porte-conteneurs partiellement cellulaires, les navires rouliers et les porte-barges.

Graphique 7

**Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années**



Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

Tableau 29

**Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays,  
en 1970, 1980, 1990, 2000 et 2004-2005**

Groupe de pays	Année	Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)	Pourcentage du total mondial	Flotte marchande (millions de tpl)	Pourcentage du total mondial
Pays développés à économie de marché	1970	2 812	54,8	282,2	86,5
	1980	3 965	53,7	350,1	51,3
	1990	4 529	55,7	219,0	33,3
	2000	6 391	52,1	203,2	25,1
	2004	6 731	49,1	241,7	27,0
	2005	6 890	48,7	258,4	26,9
Principaux pays de libre immatriculation	1970	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	70,3	21,6
	1980	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	212,6	31,1
	1990	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	224,6	34,1
	2000	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	384,7	47,6
	2004	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	404,0	45,1
	2005	<sup>a</sup>	<sup>a</sup>	431,9	45,0
Pays en développement	1970	2 075	40,4	20,5	6,3
	1980	2 926	39,6	68,4	10,0
	1990	3 065	37,7	139,7	21,2
	2000	4 834	39,4	157,0	19,4
	2004	5 426	39,6	202,3	22,6
	2005	5 577	39,4	218,3	22,7
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	1970	264	4,8	21,7	6,7
	1980	346	4,7	37,8	5,5
	1990	236	2,9	44,3	6,7
	2000	377	3,1	16,3	2,0
	2004	428	3,1	14,5	1,6
	2005	439	3,1	14,4	1,5
Pays socialistes d'Asie	1970	44	0,9	1,2	0,4
	1980	146	2,0	10,9	1,6
	1990	168	2,1	22,1	3,4
	2000	654	5,3	26,1	3,2
	2004	1 127	8,2	33,5	3,7
	2005	1 254	8,9	37,0	3,9
Total mondial <sup>b</sup>	1970	5 134	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133	98,3	658,4	100,0
	2000	12 257	100,0	808,4	100,0
	2004	13 711	100,0	896,0	100,0
	2005	14 160	100,0	960,0	100,0

Source: Voir les annexes II et III b).

<sup>a</sup> Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.

<sup>b</sup> Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué dans l'annexe III b).

Tableau 30

**Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes**  
(Au 1<sup>er</sup> janvier 2006)

Pays/territoire	Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial	Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale
États-Unis	12,5	10,1
Allemagne	8,3	7,5
Chine	6,7	7,1
Japon	5,3	14,1
France	4,5	1,0
Royaume-Uni	4,2	3,9
Pays-Bas	3,6	1,2
Italie	3,5	1,7
Canada	3,2	0,7
Belgique	3,1	1,3
Hong Kong (Chine)	2,8	7,9
République de Corée	2,6	3,3
Espagne	2,2	0,6
Mexique	2,1	0,1
Singapour	2,0	5,9
Province chinoise de Taiwan	1,8	2,5
Fédération de Russie	1,8	1,9
Malaisie	1,2	1,2
Autriche	1,2	0,0
Suisse	1,2	1,2
Suède	1,1	0,7
Australie	1,1	0,4
Thaïlande	1,1	0,5
Inde	1,0	1,5
Brésil	0,9	0,6
Total	78,9	76,9

*Source:* Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par l'Organisation mondiale du commerce.

Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un cinquième de la totalité du tonnage détenu et immatriculé, ce qui porte le total du tonnage détenu par ces pays à environ 30 % de la flotte mondiale. La proportion du trafic mondial générée par les pays d'Europe centrale et orientale s'est maintenue aux alentours de 3 % en 2005, c'est-à-dire au même niveau que les années antérieures, mais sensiblement au-dessous des 4,7 % de 1980.

Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué, pour passer de 5,5 % à moins de 2 % en 2005. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial monter à 8,9 % en 2005, et leur part dans la flotte mondiale à 3,9 % (contre 1,6 % en 1980). Ils sont, en outre, à la tête d'une flotte dont une petite partie est immatriculée sur les registres de libre immatriculation, ce qui porte globalement la part de ce groupe de pays à environ 8 % de la flotte mondiale.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. Elles possèdent aussi des flottes très importantes, ce qui témoigne du fait que les transports maritimes sont des facilitateurs du commerce dont il est tenu compte dans l'élaboration des politiques de promotion des échanges. Le potentiel maritime et, plus précisément, la détention d'un tonnage important, contribuent à la croissance du commerce national. Le tableau permet aussi de souligner les similitudes et les différences entre les services de transport maritime des principales nations commerçantes. De grands pays commerçants comme le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée et Singapour

possèdent des services de transport maritime absolument remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont des importateurs ou des utilisateurs majeurs de services de transport maritime, tout en étant, en même temps, bien positionnées au niveau de l'armement, et un peu moins bien loties au niveau du tonnage battant pavillon national. Les États-Unis, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni sont dans ce cas. En 2005, les États-Unis ont généré 12,5 % du trafic mondial en détenant 10,1 % du tonnage mondial, dont un quart seulement navigue sous pavillon national. De même, la France a assuré plus de 4 % du trafic mondial en détenant 1 % du tonnage mondial, exploité pour moitié sous pavillon national.

## Chapitre 4

# TRAFIC ET MARCHÉ DES FRETS

*Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets dans les principaux secteurs (services de ligne et vrac), et fournit des données sur les taux de fret exprimés en pourcentage des prix des produits de base, ainsi que des estimations du fret payé et du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations dans les échanges mondiaux.*

### A. MARCHÉ DE L'AFFRÈTEMENT PÉTROLIER

#### 1. Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

En 2005, les taux de fret pétrolier ont fluctué à la suite des décisions de l'OPEP d'ajuster les niveaux de production pour parer à la surproduction et d'élever ces niveaux pour compenser les déficits qui se sont produits ailleurs. La demande soutenue des principaux pays consommateurs et de la Chine, et les interruptions de production en Afrique et dans le golfe du Mexique en raison de la très dure saison des cyclones ont également eu des effets sur ces taux.

En 2006, il y a lieu de penser que la demande de chargements de pétrole brut et de produits pétroliers subira le contrecoup des décisions de l'OPEP concernant les niveaux de production, des volumes des exportations de la Fédération de Russie, ainsi que de l'importance de la demande émanant de l'Europe occidentale, de l'Amérique du Nord, du Japon et de la Chine.

#### 2. Taux de fret pétroliers

Globalement, l'année 2005 a donné des résultats mitigés pour les propriétaires de pétroliers. Comme le montre le tableau 31, trois des cinq indices des taux de fret pour les navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers ont progressé au cours de l'année. L'indice des hyperpétroliers et des superpétroliers est passé de 80 à 149 et ceux des Cape-size et des Aframax ont terminé l'année à 257 après l'avoir commencée respectivement à 170 et

210. L'indice des petits navires-citernes est descendu de 307 à 286, et celui des transports de produits «blancs» a affiché une baisse plus prononcée (de 322 à 284). À l'exception de l'indice des Cape-size, tous ceux de décembre 2005 étaient inférieurs à ceux du même mois de l'année précédente.

Les indices moyens des taux de fret en 2005 dans quatre catégories de navires-citernes, sauf pour les produits «blancs», ont été inférieurs aux moyennes correspondantes de 2004. En ce qui concerne les superpétroliers et les hyperpétroliers, la moyenne de 100 enregistrée pour l'année est inférieure d'un tiers à celle de l'année précédente. Les moyennes des Suezmax et des Aframax ont été respectivement de 157 et 191, soit inférieures d'environ un cinquième à celles de l'année précédente. Les petits transporteurs ont enregistré un indice moyen de 271 pour 2005, inférieur d'à peu près 5 % à celui de l'année précédente. Seul l'indice moyen des navires-citernes transportant des produits «blancs» a connu une modeste hausse, passant de 283 à 287 en 2005.

#### *Super pétroliers et hyperpétroliers*

Pendant le premier trimestre de 2005, tous les taux ont fléchi après avoir atteint des niveaux extraordinaires au dernier trimestre de l'année précédente. Au début de l'année, les tarifs correspondants sur l'itinéraire golfe Persique-Japon, République de Corée, Europe ainsi que les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord ont été respectivement de WS74, WS70, WS71 et WS67. Le mois suivant, ils ont doublé sur tous les itinéraires, puis ils sont tout doucement redescendus

pour revenir à leur niveau initial en mai. Deux contrats peuvent servir à illustrer l'importance de la progression des taux en février sur l'itinéraire en direction du Japon. Au début du mois, Idemitsu a affrété le *Takayama* à WS120 pour transporter 250 000 tonnes de pétrole brut à livrer au cours de la deuxième semaine de mars. À la fin février, Cosmo a affrété le *Pacific Ruby* pour acheminer 255 000 tonnes à WS149 une semaine plus tard. Les taux de février ont également été bons pour les livraisons en République de Corée: Hyundai a affrété le *Bandaisan* à WS165 pour transporter 262 000 tonnes à livrer à la mi-mars. Il en a été de même sur les liaisons en direction de l'ouest le même mois. CSSA a engagé le *Front Champion* pour transporter un affrètement de 280 000 tonnes au taux de WS130 à destination du Royaume-Uni et du continent, tandis que Irving Oil a affrété l'*Amantea* à WS112 pour acheminer 290 000 tonnes vers la côte est de l'Amérique du Nord.

En juin les taux se sont effondrés, pour n'atteindre que WS57 sur tous les itinéraires sauf celui des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord où ils ont encore été plus mauvais, à WS54. Les contrats du début juin en direction du Japon et de la République de Corée en donnent une illustration. Deux compagnies, Idemitsu et Jomo, ont affrété les pétroliers *Suzuka* et *Asian Jewel* pour livrer 250 000 tonnes au Japon au taux de WS57, tandis que LG Caltex engageait le *New Vitality* ainsi qu'un autre vaisseau non spécifié pour transporter deux cargaisons de 265 000 tonnes à livrer en République de Corée au même taux. Une cargaison identique a été confiée par Engen au *Shinko Landes* à destination d'Afrique du Sud au même taux, lequel n'a été que de WS50 pour les pétroliers assurant une liaison avec la mer Rouge (taux payé par Hellenic pour le transport de 275 000 tonnes par le *TI Africa* et également par Tupras pour une cargaison de 290 000 tonnes acheminée par le *Iran Najim*). C'est aussi à ce faible tarif que SinoChem a engagé l'*Oriental Venture* pour livrer 260 000 tonnes en Chine, et, sur les itinéraires en direction des Caraïbes, Caribbean Royal Dutch le *Formosa Petrochallenger* pour transporter 274 000 tonnes, et KPC l'*Amantea* pour 280 000 tonnes. Le taux à destination de l'Europe du Nord a été très légèrement supérieur à WS55; c'est ce qu'a payé Royal Dutch Shell pour le transport de 280 000 tonnes par l'*Arosa*.

Les taux ont repris modestement en juillet, cette amélioration étant plus sensible sur les itinéraires en direction de l'est, à environ WS90, tout en demeurant aux alentours de WS75 dans la direction opposée.

Puis ils ont chuté à nouveau en août pour se situer à peine au-dessus de WS60, mais ils ont commencé à remonter en septembre, et se sont retrouvés, en octobre, proches de WS100 sur les liaisons vers l'est et au-dessus de WS90 vers l'ouest. Ces taux ont atteint un pic en novembre à WS167 pour les transports à destination du Japon et à WS185 pour la République de Corée, avant de fléchir à nouveau à la fin de l'année, pour enregistrer, sur ces destinations, une moyenne de WS126 et WS137 respectivement. On a observé une tendance similaire pour les affrètements à destination de l'Europe du Nord-Ouest ainsi que des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord, les taux, en novembre, ayant été de WS156 et WS139, pour redescendre, en décembre, à WS122 et WS113 respectivement. Pour la Chine, ils ont baissé lentement: Unipet a affrété deux navires (le *Hebei Mountain* et le *Grand Explorer*) pour transporter des cargaisons de 265 000 tonnes à WS190 et WS197 respectivement à la fin de l'année.

En janvier 2006, les taux ont continué à s'effriter, chutant de plus de 12 % sur les liaisons en direction de l'est et de plus de 20 % vers l'ouest. Ils avaient déjà considérablement baissé au cours de la deuxième quinzaine de décembre – la troisième semaine de ce mois, Repsol avait affrété le *Universal Brave* pour une livraison en Espagne, à la mi-janvier, de 278 900 tonnes chargées à Kharg Island, à WS102. Toujours à la mi-janvier, Vela a engagé six navires pour transporter des chargements de 285 000 tonnes de Ras Tanura jusqu'au golfe du Mexique à des taux oscillant entre WS75 et WS90. Tout bas qu'ils étaient en janvier 2006, ces taux étaient tout de même d'environ 30 % supérieurs à ceux qui avaient été enregistrés en janvier 2005.

Au cours des mois suivants, les tarifs ont poursuivi leur effritement sur tous les itinéraires, pour atteindre un plancher de WS55 en avril sur les liaisons au départ du golfe Persique et à destination du Japon et de la République de Corée, et WS60 à destination de l'Europe de occidentale. À titre d'exemple, NITC a affrété le *Seaking* en avril pour transporter 285 000 tonnes du golfe Persique jusqu'au Royaume-Uni et au continent européen à WS57, tandis qu'en mai, NGT a engagé le *Tataki* pour livrer 235 000 tonnes au Japon au taux de WS68. Les tarifs se sont légèrement repris en juin pour se monter à WS100 sur tous les itinéraires à l'exception des destinations de l'Europe du Nord-Ouest sur lesquelles on a enregistré une moyenne de WS80. Ils ont été de WS101, WS102 et WS114 pour le Japon, la République de Corée et le golfe du

Mexique, respectivement. Les affrètements représentatifs pour ce mois sont celui du *Effie Maersk* par Royal Dutch Shell pour acheminer 270 000 tonnes du golfe Persique au Royaume-Uni et au continent

européen au taux de WS80, et celui du *Pacific Crystal* par NGT pour une livraison de 255 000 tonnes au Japon à partir du golfe Persique à WS112.

Tableau 31

**Indices des taux de fret pétrolier, 2004-2006**  
(Chiffres mensuels)

	<i>Lloyd's Shipping Economist</i>					<i>Baltic Tanker</i>	
	> 200	120-200	70-120	25-70	Produits «blancs»	Indice produits «noirs»	Indice produits «blancs»
2004							
Octobre	195	285	355	320	263	2 081	1 063
Novembre	276	342	374	433	390	2 974	1 780
Décembre	216	240	268	378	367	2 689	1 753
Moyenne	144	195	229	287	283	1 779	1 225
2005							
Janvier	80	170	210	307	322	1 812	1 588
Février	135	165	181	233	267	1 401	1 303
Mars	96	162	195	255	289	1 587	1 304
Avril	85	124	157	212	274	1 308	1 276
Mai	75	137	191	271	253	1 331	1 157
Juin	61	126	157	267	253	1 235	1 030
Juillet	83	108	144	248	243	1 194	1 127
Août	69	107	133	190	211	1 099	981
Septembre	82	120	154	244	350	1 104	1 290
Octobre	109	186	249	376	385	1 532	1 815
Novembre	179	225	269	358	312	2 174	1 801
Décembre	149	257	257	286	284	2 147	1 296
Moyenne	100	157	191	271	287	1 494	1 331
2006							
Janvier	112	163	193	314	342	1 945	1 565
Février	116	168	176	267	282	1 672	1 378
Mars	86	127	163	204	225	1 098	979
Avril	63	108	133	208	213	985	818
Mai	79	132	158	217	241	1 090	1 118

Source: Résumé dans *Lloyd's Shipping Economist*, plusieurs numéros; indices du Baltic Tanker communiqués pour le premier jour ouvré du mois; indices communiqués par *Lloyd's Ship Manager* (cela ayant été interrompu en mars 2004).

*Pétroliers Suezmax*

Les fluctuations des taux pour les Suezmax ont été fonction des conditions particulières observées sur les itinéraires desservis par ces navires. Les taux au départ de l'Afrique de l'Ouest pour les destinations européennes ont commencé l'année à WS184 pour chuter pendant la plus grande partie de cette dernière et se retrouver en août à WS98 après avoir perdu près de 50 %. Les affrètements les plus bas ont probablement été ceux de CSSA qui s'est assuré les services de *SFC Caucasus* pour transporter 130 000 tonnes à destination du Royaume-Uni et du continent européen à seulement WS90, et de BP Amoco qui a engagé le *Yannis P* pour acheminer une cargaison similaire à Trieste (Italie) au même taux. En octobre, toutefois, le taux moyen avait plus que doublé pour atteindre WS200. Plusieurs affrètements pour des cargaisons de 130 000 tonnes sont montés plus haut. Petrogal a affrété l'*Astro Perseus* à destination du Portugal au taux de WS205, Addax l'*Astro Phoenix* à destination du Royaume-Uni et du continent européen à WS215 et Eni le *Nikator* à destination de Lavera (France) à WS220. La moyenne des taux s'est située à WS230 en novembre et WS227 en décembre, ce qui indique qu'ils se sont fermement maintenus à un bon niveau jusqu'à la fin de l'année. Cependant, ils ont fléchi de 25 % en janvier 2006 pour s'établir à WS164, avec une tendance qui reste incontestablement à la baisse: à la fin janvier, Petroplus a affrété le *Katherine Knudsen* à WS122 pour livrer 130 000 tonnes à Lavera (France) et CSSA a engagé le *Sonangol Kizomba* au même taux pour transporter une cargaison équivalente à destination du Royaume-Uni et du continent européen.

Les taux sur les liaisons entre l'Afrique occidentale et les Caraïbes et la côte est des États-Unis ont commencé l'année à WS151, pour s'améliorer jusqu'en mars, où ils ont atteint WS161. On peut citer, à titre d'affrètements représentatifs pour un transport de 130 000 tonnes, ce mois-là, celui du *Janet* par Royal Dutch Shell à WS170 et celui du *Kamlesh* par Conoco à WS140. Les tarifs ont baissé au cours des mois suivants jusqu'en août, où ils ont touché le fond à WS105. Mais en octobre ils ont presque doublé (à WS199), la tendance se maintenant à la hausse jusqu'à la fin de l'année et le taux moyen de décembre s'établissant à WS244. Au cours de ce mois, on a noté des signes d'affaiblissement du marché. Sun Oil a engagé le *Dakota* pour livrer 130 000 tonnes à Philadelphie au début du mois à WS267 et, trois mois plus tard, le *Sonagol Luanda* à WS222 pour la même cargaison et

la même destination. On a observé une diminution d'environ 30 % sur la même route en janvier 2006.

En ce qui concerne les itinéraires transméditerranéens et la poursuite du voyage vers l'Europe du Nord-Ouest, l'année a commencé à WS191 et WS183 respectivement. Au cours des mois suivants, ces taux ont suivi une tendance similaire, incontestablement à la baisse, les points les plus bas ayant été atteints en juillet à WS102, pour la liaison en direction de l'Europe du Nord-Ouest, et en août à WS107 sur l'itinéraire transméditerranéen. La reprise s'est faite simultanément sur les deux itinéraires pour y atteindre WS207 en octobre. À titre d'affrètements représentatifs de ce mois, on peut citer Tamoil qui a engagé le *Seaprince* pour transporter 130 000 tonnes de la Jamahiriya arabe libyenne jusqu'au Royaume-Uni et au continent européen à WS180 et Repsol qui a affrété l'*Iran Susangero* pour acheminer une cargaison identique de Sidi Kerir (Égypte) en Espagne à WS210. Sur ces itinéraires, les tarifs se sont envolés jusqu'à la fin de l'année, les taux moyens de novembre et de décembre ayant atteint respectivement WS237 et WS285. À la fin décembre, Clearlake a affrété le *Cape Bata* et le *Sea Spirit* à WS300 pour transporter deux cargaisons de 130 000 tonnes de Novorossiysk (Fédération de Russie) vers des destinations méditerranéennes, tandis que Newton engageait l'*Iran Sarvestan* à WS295 pour livrer, à la même destination, 140 000 tonnes en provenance de Supsa.

En janvier 2006, les taux ont chuté sur tous les itinéraires. D'Afrique occidentale vers l'Europe du Nord et vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, ils étaient respectivement, en janvier, de WS167 et WS164. Le taux transméditerranéen moyen pratiqué le même mois pour les Suezmax a été de WS178.

Sur toutes les liaisons, les tarifs ont fluctué de février à mai avec une nette tendance à la baisse et une légère reprise en juin. C'est en avril qu'on a observé le niveau le plus bas (WS119) sur les liaisons transméditerranéennes, ces tarifs, ainsi que ceux pratiqués de l'Afrique occidentale à l'Europe et de l'Afrique occidentale aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord étant respectivement de WS137, WS145 et WS129. Un exemple type est l'affrètement, en juin, du *ISI Olive* par CSSA à WS155 pour acheminer 130 000 tonnes vers le Royaume-Uni et le continent européen. Le même mois, CSSA a engagé le *Wilmina* pour transporter 130 000 tonnes d'Algérie vers des destinations méditerranéennes à WS120.

*Les Aframax*

Ces navires sont déployés pour effectuer des liaisons à partir de l'Europe du Nord-Ouest, des Caraïbes, de la région méditerranéenne et de l'Indonésie. Les itinéraires partant d'Europe du Nord-Ouest sont à caractère intrarégional et à destination des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord. Les taux du fret sur ces liaisons ont commencé l'année à WS200 et WS240 respectivement. Les mois suivants ont été instables, avec des hauts et des bas, mais, dans l'ensemble, la tendance a été à la baisse jusqu'aux mois d'été où les tarifs ont atteint WS122 et WS140; après quoi ils sont restés médiocres, pour connaître une belle remontée en octobre, s'établissant respectivement à WS222 et WS263. Les affrètements types pour ce mois ont été ceux d'Exxon Mobil qui a engagé le *Catherine Knudsen* à WS230 pour transporter 80 000 tonnes de la mer du Nord en direction du Royaume-Uni et du continent européen, et de Koch, qui a affrété le *Fucsia* au taux de WS205 pour acheminer une cargaison similaire du continent vers la côte est de l'Amérique du Nord.

Les itinéraires à partir des Caraïbes permettent de relier cette région et la côte est de l'Amérique du Nord. Les fluctuations sur cet itinéraire sont allées de pair avec celles qui ont été enregistrées en Europe du Nord-Ouest. Les taux ont commencé l'année à WS241, puis ont poursuivi avec des hauts et des bas jusqu'en août, où le plancher a été atteint à WS135, avant de se redresser en septembre et de s'améliorer en octobre, où ils se sont situés à WS222. À titre d'exemples, on peut citer Conoco qui a affrété, à WS235, l'*Eagle Auriga* pour livrer 70 000 tonnes à une destination située dans le golfe du Mexique, et Vitol qui a convenu d'un taux de WS180 pour engager le *Minerva Lisa* en vue de la livraison, à partir de Mamonal (Colombie), d'une cargaison similaire sur la côte est de l'Amérique du Nord. Les taux ont culminé en novembre à WS347, pour redescendre en décembre à WS235.

En ce qui concerne les itinéraires transméditerranéens et la poursuite du voyage en direction de l'Europe du Nord-Ouest, on a également constaté une instabilité, avec une légère tendance à la hausse sur cette dernière de janvier à mai. Au début de l'année, les taux se situaient, sur ces itinéraires, à WS210 et WS196, pour passer respectivement à WS206 et WS208 en mai. Parmi les affrètements typiques de ce mois, il y a ceux partant de la mer Noire – celui du *Aegean Legend*, par Royal Dutch Shell, à WS230, pour transporter 80 000 tonnes de

Novossiysk jusqu'à une destination méditerranéenne, et celui de l'*Eagle Columbus* à WS200 par Vitol pour acheminer la même quantité de Batumi au Royaume-Uni et au continent européen. Au cours des semaines suivantes, l'évolution a été à la baisse jusqu'à juillet, où le fond a été touché à WS138 pour les liaisons transméditerranéennes et à WS137 pour les destinations d'Europe du Nord-Ouest, après quoi les tarifs du fret se sont redressés pour culminer en novembre à WS294 et WS293 sur ces itinéraires, avant une petite correction le mois suivant, où ils sont redescendus à WS271 et WS257 respectivement.

Les taux sur les itinéraires conduisant d'Indonésie en Extrême-Orient ont commencé l'année à WS58, puis ont augmenté pour atteindre un pic à WS259 en mars. Au cours de ce mois, Exxon a affrété le *Platres* à WS242 et CSK le *Valiant* à WS285 pour transporter des cargaisons de 80 000 tonnes jusqu'au Japon, et l'*Esperanza* a été engagé par SKS à WS245 pour livrer une cargaison similaire à Ulsan (République de Corée). Un effrètement a suivi jusqu'en juin, où le plancher a été touché à WS112. Puis les taux sont remontés légèrement jusqu'en septembre, s'établissant à WS226 en octobre, les deux derniers mois étant exceptionnellement bons, avec des tarifs à WS337 et WS335 respectivement. Comme affrètements représentatifs, on peut citer celui de Hyundai qui, à la mi-décembre, a engagé le *New Argosy* pour acheminer 80 000 tonnes à Daesan (République de Corée) au taux de WS335 et celui de LG Caltex, qui a affrété l'*Esperanza* pour livrer la même quantité à Yosu (République de Corée) à WS340.

Au début de 2006, une correction est intervenue sur tous ces itinéraires. Les taux des transports transméditerranéens et, au-delà, jusqu'en Europe du Nord-Ouest, ont été respectivement de WS195 et WS149 en janvier, pour chuter de 28 % et 42 % respectivement par rapport au mois précédent. Les tarifs correspondants des affrètements des Caraïbes à destination de la côte est de l'Amérique du Nord ont, en fait, légèrement grimpé pour atteindre une moyenne de WS241 ce mois-là.

La baisse s'est poursuivie pendant les mois suivants sur tous les itinéraires. Entre janvier et juin, les tarifs des transports transméditerranéens et vers l'Europe du Nord-Ouest, ainsi que ceux des Caraïbes jusqu'à la côte est de l'Amérique du Nord et d'Indonésie à destination de l'Extrême-Orient ont perdu respectivement 20 %, 17 %, 23 % et 40 %. Sur chacune de ces liaisons présentées dans le même

ordre, les taux de juin ont été respectivement de WS154, WS123, WS186 et WS152. L'importance de cette baisse est illustrée par un certain nombre d'affrètements réalisés au cours de cette période. Par exemple, en avril, CSSA s'est assuré les services du *Anna Knutsen* pour transporter 80 000 tonnes à WS90 vers des destinations situées en Europe du Nord-Ouest, tandis que le *New Assurance* était affrété par China Oil pour acheminer 80 000 tonnes d'Indonésie à Dalian à WS135. Le mois suivant, Sempra a engagé le *NS Concord* pour traverser la mer des Caraïbes avec 70 000 tonnes au tarif de WS180 et OMV le *Nordmark* pour emporter 80 000 tonnes de Tartous (Syrie) à Trieste (Italie) à WS130.

#### *Petits navires-citernes*

Les taux spot moyens pour les petits navires-citernes transportant des produits noirs des Caraïbes vers la côte est de l'Amérique du Nord et le golfe du Mexique ont commencé l'année à WS364, mais ont été instables et médiocres au cours des mois suivants. Leur chute jusqu'à WS196 en avril avait été précédée et a été suivie de taux mensuels moyens situés à WS267 et WS270 respectivement. De même, le taux moyen le plus bas (WS184 en août) a été observé entre deux moyennes mensuelles de WS240 en juillet et WS243 en septembre. Au mois d'octobre, les tarifs moyens ont flambé pour atteindre WS407 après les cyclones qui ont frappé la côte des États-Unis. Certains affrètements ont été nettement supérieurs à la moyenne: Valero a affrété le *Georgis Nikolos* à WS460 pour emporter 50 000 tonnes d'Aruba vers une destination située dans le golfe du Mexique, aux États-Unis, et Citgo a convenu d'un taux de WS435 pour que le *Nedas* achemine la même quantité de Bajo Grande (Venezuela) aux États-Unis. Au cours des deux derniers mois de l'année, les taux sont descendus à WS314 en novembre, puis à WS235 en décembre.

Pour les navires de capacité similaire qui traversent la Méditerranée et poursuivent jusqu'aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord les fluctuations des taux ont été moins importantes. Ceux des transports transméditerranéens, notamment, se sont maintenus au-dessus de la barre de WS200 pendant la plus grande partie du temps, de janvier à septembre: en janvier, on a enregistré un tarif de WS222 et c'est seulement en avril et en août que les taux ont été bas (WS191 et WS174 respectivement). Le dernier trimestre a été particulièrement bon, avec des moyennes mensuelles supérieures à WS300: WS358 en octobre, et WS323 et WS327 en novembre et décembre respectivement.

Cependant, pour les navires-citernes qui effectuent la liaison entre la Méditerranée et des destinations situées dans les Caraïbes ou sur la côte est de l'Amérique du Nord on a bel et bien constaté une baisse des taux: en janvier ils étaient à WS291 et sont restés la plupart du temps inférieurs à WS250, le mois le plus bas ayant été août à WS182. Sur ces itinéraires à partir de la Méditerranée, ceux des transports transatlantiques ont fait, en octobre, un bond pour atteindre WS363, et la situation s'est encore améliorée en novembre, où l'on est monté à WS365, pour redescendre à WS286 le mois suivant.

On peut indiquer, à titre d'exemples d'affrètements transméditerranéens au moment du pic d'octobre, ceux, conclus par Newton, du *Pearl*, à WS375, pour transporter 43 500 tonnes de Grèce jusqu'à une destination située dans le bassin méditerranéen, et du *Maersk Richmond* à WS500, deux mois plus tard pour une livraison de 30 000 tonnes chargée à Lavera (France) à destination d'un autre port en Méditerranée. Les affrètements représentatifs, en ce qui concerne les destinations sises dans les Caraïbes et sur la côte est de l'Amérique du Nord au cours du dernier trimestre sont ceux que Vitol a conclus en décembre. Il a nolisé le *Lauren* à WS315 et, deux semaines plus tard, le *Halki* à WS290 pour acheminer une cargaison de 44 000 tonnes de la Méditerranée à la côte est de l'Amérique du Nord.

Ailleurs, les tarifs ont également subi l'influence de ce dynamisme constaté en Méditerranée pendant le quatrième trimestre de l'année. En octobre, Litasco a loué le *Baltic Captain I* à WS360 pour faire livrer aux îles Canaries (Espagne) 30 000 tonnes chargées à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie).

En janvier 2006, les tarifs ont fléchi sur certains de ces itinéraires. À partir des Caraïbes, ils ont légèrement diminué, pour s'établir à WS267, alors que ceux des affrètements transméditerranéens et de la Méditerranée aux Caraïbes ont, en fait, augmenté pour atteindre respectivement WS342 et WS303.

Au cours des mois suivants, la baisse des taux s'est poursuivie sur tous les itinéraires, et c'est en Méditerranée qu'elle a été la plus sévère. Ils ont connu une chute impressionnante de 42 % entre janvier et juin, le fond ayant été atteint en mars à WS165. En mai et juin, ils se sont situés à WS205 et WS200 respectivement. Une baisse similaire a été observée sur les autres liaisons (13 % des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord et 21 % de l'Europe du Nord-Ouest aux Caraïbes et à la côte est

de l'Amérique du Nord). À titre d'exemple, on peut citer l'affrètement du *Theodoros IV* à la mi-mai pour un transport transméditerranéen de 43 500 tonnes à WS210.

#### *Ensemble des transporteurs de produits «blancs»*

Les tarifs pour les gros transporteurs de produits «blancs» de 70 000 à 80 000 tpl et ceux des transporteurs de 50 000 à 60 000 tpl effectuant le transport du golfe Persique au Japon ont été à la baisse pendant la plus grande partie de l'année. Les taux annuels moyens ont commencé l'année à WS320 et WS344 respectivement et ont été bien inférieurs à ces moyennes pendant les mois suivants. Pour ces deux catégories, c'est juin qui a été le mois le moins bon, avec des moyennes respectives de WS173 et WS 196, et il a fallu attendre octobre pour constater une amélioration. Les navires-citernes de plus grande taille ont enregistré un taux moyen de WS374, tandis que ceux de 50 000 à 60 000 tpl ont atteint WS437. On peut juger de l'importance de l'embellie entre juin et octobre pour les plus grands navires grâce aux affrètements conclus par Vitol pour le transport de 75 000 tonnes du golfe Persique au Japon: en juin, il a engagé l'*Oriental Green* à WS165 alors qu'en octobre le taux était passé à WS320 pour le *Rainier Spirit*. On a constaté la même tendance pour les navires-citernes de 50 000 à 60 000 tpl: Hanwah a nolisé le *Difko Birtha* à WS210 en juin pour livrer 55 000 tonnes au Japon, alors qu'en octobre Projector a affrété l'*Altius* au taux de WS440 pour une quantité et une destination identiques. Les taux convenus pour les destinations situées en République de Corée ont suivi ceux pratiqués à destination des ports japonais pour les deux catégories de navires: en octobre, Vitol a engagé l'*Emerald Hill* à WS425 pour une livraison de 55 000 tonnes en République de Corée et dans le sud du Japon. Après le mois d'octobre, on est passé de WS369 à WS298 pour les navires-citernes de 70 000 à 80 000 tpl et de WS300 à WS316 pour ceux de 50 000 à 60 000 tpl.

Sur l'ensemble de l'année, l'affrètement à temps d'un navire-citerne de 55 000 tpl est descendu de 54 500 dollars à 31 000 dollars par jour seulement en août, pour remonter à 67 100 dollars en octobre et finir l'année à 45 900 dollars par jour.

Les taux de fret pour les navires-citernes de 35 000 à 50 000 tpl effectuant la liaison des Caraïbes en direction du golfe du Mexique et de la côte est de l'Amérique du Nord ont également connu une période de baisse, mais moindre: de

janvier à août, ils sont descendus, en moyenne, de WS314 à WS202. En septembre, ils se sont bien repris pour atteindre WS356, avant de fléchir à nouveau quelque peu en octobre, pour s'établir à WS323. Comme affrètements représentatifs de navires-citernes de cette catégorie, nous mentionnerons ceux de Hess, pendant cette année, pour le transport de cargaisons de 40 000 tonnes de Saint Croix jusqu'à la côte est des États-Unis: en janvier le taux convenu a été de WS330 pour le *Kriton*, en août, il a été de WS145 pour le *Elka Bene*, et un mois plus tard, il est remonté à WS285 pour le *Kriti Atki*. Il s'agit des meilleurs mois, car les moyennes de novembre et décembre ont été respectivement de WS252 et WS248.

Les petits pétroliers, de 25 000 à 35 000 tpl, faisant la route de Singapour à l'Asie orientale ont commencé l'année à WS372, puis le taux qui leur était appliqué a faibli au cours des mois suivants, passant au-dessous de WS300 en mai et juin. C'est en juin que les tarifs ont été les plus faibles, avec une moyenne de WS213 seulement. Ce mois-là, Royal Dutch Shell a affrété l'*Ocean Moonbeam* en vue d'une livraison de 30 000 tonnes à Pasir Gudang (Malaisie) pour 110 000 dollars et le *Bright Pacific* afin d'acheminer la même quantité à Hong Kong (Chine) pour 280 000 dollars. Sinopec a convenu d'un tarif de WS200 pour faire livrer également 30 000 tonnes en Chine du nord par le *Da Qing 455*. Les taux des affrètements vers les autres destinations ont été conformes à ceux qui viennent d'être mentionnés (deux affrètements de 30 000 tonnes destinés à la côte est de l'Inde ont été conclus pour un montant de 280 000 dollars). Puis, les taux moyens pour cette catégorie de pétroliers se sont lentement relevés avant de connaître une bonne flambée en septembre (à WS471), tendance qui s'est maintenue en octobre, où ils ont atteint WS585. Les deux mois suivants ont été moins impressionnants, les taux moyens s'étant situés à WS454 en novembre et WS398 en décembre.

En janvier 2006, les tarifs se sont améliorés pour la plupart des navires sur la plupart des itinéraires. Ceux des grands pétroliers de 50 000 à 60 000 tpl desservant le Japon à partir du golfe Persique ont gagné 12 % pour atteindre WS355. On a observé la même hausse pour les navires-citernes de plus petite taille (25 000 à 35 000 tpl) au départ de Singapour, le taux atteint étant de WS438. Les petits pétroliers similaires allant des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord ont fait encore mieux, en grim pant à WS384 (au terme de hausses de l'ordre de 29 %).

Au cours des mois suivants, les taux ont beaucoup baissé pour les grands navires-citernes, y compris ceux de la catégorie des 70 000 à 80 000 tpl reliant le golfe Persique au Japon. Dans certains cas, les variations mensuelles pour les deux catégories de navires peuvent dépasser 40 %. Les tarifs de juin ont été de WS180 pour les navires de la catégorie 70 000 à 80 000 tpl et WS225 pour ceux de 50 000 à 60 000 tpl, ce qui représente des baisses de 39 % et 37 % respectivement entre janvier et juin. Il est un bon exemple qui permet de souligner cette tendance, à savoir l'affrètement, à la fin juin, du *Gulf Stream* à WS212 par MBK pour une livraison au Japon de 50 000 tonnes chargées dans le golf Persique et celui du *Alonissos* à WS155 par Vitol pour le transport de 80 000 tonnes sur le même itinéraire. Les taux des affrètements de petits navires-citernes de 25 000 à 35 000 tpl pour effectuer des transports des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord et de Singapour en direction de l'est, se sont également contractés pendant la même période, tout en restant proches de WS300. En juin, ils ont été de WS292 au départ des Caraïbes pour la côte est de l'Amérique du Nord et WS298 vers l'est au départ de Singapour. Comme exemple, on peut citer l'affrètement de l'*Alexandra Park* par BP Amoco au début de juin pour acheminer 30 000 tonnes de Singapour en Chine du nord.

#### *Marché de l'affrètement à temps*

Les activités d'affrètement ont dépassé le million de tpl pendant la plus grande partie de l'année, à l'exception de janvier, de juin et de décembre, où elles se sont limitées respectivement à 0,6, 0,8 et 0,7 million de tpl. Les mois les plus importants ont été mars, avril, octobre et novembre, avec 1,9, 1,8, 2,2 et 1,8 million de tpl. En mars, 76 % des affrètements étaient prévus pour une durée supérieure à deux ans et 87 % concernaient des hyperpétroliers, des superpétroliers et des Suezmax presque dans les mêmes proportions. En juillet, 71,4 % l'étaient pour une durée de six à douze mois, 38 % étant des Suezmax et 26,7 % des Aframax. En octobre, 65,5 % des affrètements étaient prévus pour une durée inférieure à un an, 41,5 % concernant des hyperpétroliers et des superpétroliers, et un tiers des Aframax. Le même mois, le taux d'affrètement d'un superpétrolier de 5 ans était de 52 000 dollars par jour. Globalement, l'activité d'affrètement a atteint 17,5 millions de tpl en 2005, soit un peu moins que les 18,2 millions de tpl de 2004.

Sur l'ensemble de l'année, les hyperpétroliers et les superpétroliers ont représenté environ 33 % des affrètements, les navires-citernes de plus petite taille

d'une capacité inférieure à 80 000 tpl s'en adjugeant 15 %. Les grands pétroliers ont particulièrement bien tiré leur épingle du jeu en septembre, où leur part dans le tonnage affrété a atteint 73,6 % au taux de 52 000 dollars par jour. Les affrètements de courte durée (jusqu'à un an) ont représenté à peu près la moitié de cette activité, la proportion des affrètements de longue durée (plus de deux ans) ayant été de 36 %.

L'activité d'affrètement en janvier 2006 a été le double de celle du même mois de l'année précédente, soit 1,1 million de tpl, dont la moitié en longue durée.

Les affrètements ont progressé plus vite en février et en mars, totalisant 1,8 million et 2,6 millions de tpl respectivement. Le nombre et la taille des navires affrétés se sont réduits en avril, l'activité étant retombée à 1,8 million de tpl (à raison de 80 %), en ce qui concerne les affrètements de longue durée. Elle a repris au cours des mois suivants pour atteindre 2,2 millions de tpl, 3,6 millions de tpl et 2,4 millions de tpl en mai, juin et juillet respectivement. À l'exception du mois de mai, ce sont les affrètements à long terme qui ont dominé les transactions.

## **B. MARCHÉ DE TRANSPORT MARITIME DU VRAC SEC**

### **1. Trafic de vrac sec**

Les grands navires du type Cape-size sont affrétés sur les routes du minerai de fer Australie-Extrême-Orient, Brésil-Extrême-Orient et Brésil-Europe. Pendant l'année, la demande forte et soutenue de minerai de fer en Chine et les embouteillages dans les ports de chargement et de déchargement ont dopé la demande dont ces navires faisaient l'objet dans le Pacifique. Des Panamax ont été déployés sur plusieurs parcours, dont les routes transatlantiques du charbon et du minerai de fer à partir de la côte est de l'Amérique du Nord et du Canada respectivement et celles des minerais exportés d'Afrique du Sud. Des Panamax ont également été utilisés sur les parcours intra-asiatiques du minerai de fer et du charbon au départ de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie, ainsi que les itinéraires intra-européens au départ de la Suède. Un certain tonnage de Panamax a été utilisé à partir du golfe du Mexique et de la côte est de l'Amérique du Sud pour le transport de grains.

De petits navires, tels que des minitransporteurs ont acheminé des grains vers diverses destinations, notamment des ports où le tirant d'eau est limité. Ces

navires ont également été mis à contribution pour le transport de bauxite, d'alumine et de roches phosphatées.

## 2. Taux de fret du vrac sec

Dans tous les secteurs et pour toutes les catégories de taille des transporteurs de vrac sec, 2005 s'est achevée sur des taux inférieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a enregistré une chute de 46,4 % à 2 407, le mois le plus bas ayant été juillet avec un indice de 1 804. La moyenne du Baltic Dry Index pour 2005 s'est établie à 3 253, c'est-à-dire qu'elle a été inférieure à celle de l'année précédente d'environ 27 %. Cette baisse a été plus forte pour les Panamax, comme le montre leur chute de près de 31 % dans le Baltic Panamax Index correspondant, que pour les Capesize, dont l'indice a perdu moins de 25 %.

Ainsi que l'indique le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec est

descendu à 320, enregistrant ainsi une baisse de 36,6 % sur les douze mois. Celui des taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec s'est infléchi à 332, perdant 51 % par rapport à son niveau du début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2005 a été inférieur de 100 points à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au voyage, qui était de 469, a perdu 65 points pendant le même temps. Cependant, les moyennes enregistrées en 2005 ont été nettement supérieures à celles de 2003.

L'affaiblissement des taux est allé de pair avec une augmentation des dépenses de l'armement. Par exemple, le prix moyen du combustible de soute pour IFO 180 à Singapour est passé de 190 dollars en janvier à 288 dollars la tonne en décembre. Par ailleurs, certains événements au cours de cette année font envisager des modifications des dépenses à venir (concernant la main-d'œuvre et les assurances) des armateurs et des exploitants (voir l'encadré 2).

Tableau 32

### Indices du taux de fret du vrac sec, 2003-2005 (Chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps <sup>a</sup> (1972 = 100)			Tramping sec, affrètement au voyage <sup>b</sup> (1985 = 100)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Janvier	263	536	506	185	553	677
Février	259	585	481	156	613	715
Mars	272	579	530	151	451	565
Avril	292	519	507	203	558	624
Mai	310	439	440	230	533	552
Juin	292	385	373	304	401	412
Juillet	307	416	313	273	478	342
Août	307	458	290	276	562	285
Septembre	317	471	328	294	514	352
Octobre	409	499	379	337	503	391
Novembre	448	538	346	309	544	376
Décembre	489	592	320	360	701	332
Moyenne annuelle	331	501	401	257	534	469

Note: Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

<sup>a</sup> Indices établis par Maritime Research et publiés par Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*.

<sup>b</sup> Indices établis par *Lloyd's Shipping Economist* et publiés dans ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.

## Encadré 2

**Étude sur l'offre et la demande de gens de mer et problèmes d'assurance**

L'enquête BIMCO/ISF Manpower 2005 a été terminée en décembre. Cette étude permet de procéder, au plan mondial, à l'évaluation la plus complète de l'offre et de la demande pour ce qui est de l'emploi des marins; elle est publiée tous les cinq ans depuis 1990. Cette année, elle a montré que l'écart entre l'offre et la demande s'est réduit en ce qui concerne les officiers. Le rapport de 2000 avait fait apparaître un déficit de recrutement de 16 000 officiers sur un effectif de 404 000 (soit 4 %). En 2005 cet effectif était de 466 000, le déficit étant ramené à 10 000, soit 2,1 %. Les pays de l'OCDE forment beaucoup d'officiers de marine, les pays d'Europe de l'Est et, dans une bien moindre mesure, les pays asiatiques, progressant dans ce domaine. Les hommes d'équipage, toutefois, sont largement en surnombre: en 2000 celui-ci était estimé à 222 000 sur 821 000 demandes d'emploi, soit 27 %, et en 2005 il est passé à 135 000 pour 721 000 demandes d'emploi, soit 18,7 %. Ces chiffres, néanmoins, sont moins fiables, car on a des doutes concernant le nombre exact d'hommes d'équipage pouvant être employés dans le cadre du trafic international et pas seulement du trafic national. Ce sont les pays de l'est, du sud-est et du sud de l'Asie qui fournissent le plus grand nombre d'hommes d'équipage au plan mondial. On estime qu'en 2015 le déficit en officiers s'accroîtra pour atteindre 5,9 %, alors que l'excédent d'hommes d'équipage fera de même pour être de 21,6 %.

En février 2006, a eu lieu la quatre-vingt-quatorzième session maritime de l'OIT dont l'objet était de rassembler en une seule convention les diverses conventions et recommandations adoptées au cours des ans, et de définir les conditions de travail des gens de mer. La nouvelle Convention du travail maritime a été adoptée avec le soutien massif de plus de 100 pays. Elle devrait prévoir une «déclaration des droits» de plus de 1,2 million de personnes employées dans le secteur des transports maritimes, tout en donnant aux différents pays assez de latitude pour accorder ces droits en toute transparence et en toute responsabilité. Il s'agit globalement de se doter de transports maritimes de qualité, ce qui est crucial pour l'économie mondiale. Cette convention ne concerne pas les navires de pêche et les navires traditionnels (par exemple les boutres et les jonques). Le lecteur trouvera une présentation plus détaillée de la Convention dans la section B.2 du chapitre 6.

Les assureurs et les réassureurs ont subi les conséquences des catastrophes naturelles qui se sont produites dans plusieurs régions du monde. Selon les estimations de Munich Re, les assureurs ont perdu 75 milliards de dollars au plan mondial, dont 45 milliards ont été engloutis par le seul cyclone Katrina. Certains assureurs maritimes ont pris des mesures destinées à couvrir les risques supplémentaires (UK P&I Club, qui assure environ 105 millions de tonneaux de jauge brute a fait état d'un déficit net de 13 millions de dollars en février 2005 et a décidé de se doter d'une couverture supplémentaire). Néanmoins, la concurrence dans le domaine de l'assurance sur corps a permis de faire en sorte que les augmentations des primes sont restées modestes. Certains assureurs londoniens n'ont augmenté leurs primes que de 6 % dans tous les secteurs de leur portefeuille.

Des voix se sont élevées pour demander aux États-Unis de poursuivre leur rôle de réassureur pour les actes de terrorisme conformes à la loi sur l'assurance contre les actes de terrorisme, qui doit expirer en 2007. Au milieu de 2005, le Joint War Committee du marché d'assurance londonien a déclaré que le détroit de Malacca était une zone à risques de guerre, à la suite d'actes répétés de piraterie au cours de ces dernières années. Bien que ce comité ait vocation purement consultative, cette déclaration permet aux assureurs d'émettre un avis d'annulation des conditions des polices en vigueur à sept jours et de réclamer des primes complémentaires.

On a enregistré une flambée de piraterie dans d'autres régions également. De nombreux incidents ont eu lieu dans la corne de l'Afrique, avec la Somalie comme tête de pont. En août, le Bureau maritime international a fait état de neuf incidents en deux semaines, certaines agressions s'étant produites à 120 milles de la côte. En novembre, un cargo thaïlandais qui acheminait un chargement de sucre du Brésil au Yémen a été intercepté et son équipage de 22 hommes pris en otage pour être libéré contre une rançon. En janvier 2006, un navire de guerre des États-Unis a intercepté un boutre armé et sauvé l'équipage captif du cargo.

*Affrètements à temps: voyages*

Certains contrats types conclus pour des affrètements de navires de différentes tailles sur des itinéraires standard illustrent l'évolution des taux en 2005. Au début de l'année, les taux Cape-size pour les voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon-Australie s'étaient établis à 74 950 dollars et 63 875 dollars par jour respectivement. Ils ont grimpé peu après pour culminer en avril sur l'itinéraire transatlantique à 82 400 dollars par jour et en février sur l'itinéraire d'Australie à 72 750 dollars par jour. Au cours des mois suivants, ils sont redescendus pour toucher le fond en juillet sur les deux routes à 31 700 dollars et 24 200 dollars par jour respectivement. Une reprise a eu lieu au cours du dernier trimestre, les taux ayant doublé en octobre par rapport à ceux de l'été (55 300 dollars et 47 800 dollars par jour respectivement). Puis ils ont fléchi pendant les deux derniers mois, pour s'établir, en décembre, à 32 500 dollars par jour sur la route transatlantique et 34 500 dollars par jour sur la liaison Singapour/Japon-Australie.

Ce recul s'est poursuivi en janvier 2006, les armateurs touchant 27 970 dollars par jour sur la route transatlantique et 25 840 dollars sur celle de l'Australie, ce qui est moins de la moitié des tarifs du même mois l'année précédente.

Au cours des mois suivants, les taux sur l'itinéraire transatlantique se sont améliorés avec des fluctuations mensuelles en dents de scie. C'est en mai qu'on a enregistré le tarif le plus bas (29 180 dollars par jour), alors qu'en juin, il a atteint 33 370 dollars par jour (en hausse de 19 % par rapport à janvier). Sur l'itinéraire Singapour/Japon-Australie, on a également observé une amélioration des tarifs, avec aussi, néanmoins, des fluctuations en dents de scie de janvier à juin. Les taux les plus élevés ont été atteints en mai, à 37 440 dollars par jour. En juin les navires effectuaient les liaisons sur cet itinéraire à raison de 32 090 dollars par jour (marquant une augmentation de 24 % sur janvier). Parmi les contrats types conclus au cours de ce mois sur ces itinéraires, on note l'affrètement du *Golden Wind* pour un transport de 170 082 tonnes à partir du Japon/Australie occidentale/Chine à raison de 30 000 dollars par jour et celui du *Cecilia* par SKS pour une liaison transatlantique concernant 170 565 tonnes au tarif de 31 500 dollars par jour.

L'évolution des taux de fret pour les Panamax a suivi la même tendance. Le tarif des navires affrétés au début de l'année pour effectuer des rotations

entre l'Europe du Nord et la côte est de l'Amérique du Sud était de 36 800 dollars par jour, contre 31 300 dollars par jour pour ces mêmes navires entre l'Extrême-Orient et l'Australie. Les taux se sont améliorés pendant les semaines suivantes, atteignant un pic en mars sur les deux itinéraires à 42 225 dollars et 37 500 dollars par jour respectivement, avant de s'effondrer au cours des mois suivants, tombant à 11 100 dollars par jour sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient à l'Australie en juillet et, un mois plus tard, à 14 250 dollars par jour de l'Europe du Nord à la côte est de l'Amérique du Sud. Une reprise s'est dessinée à partir d'octobre, où le tarif en direction de l'Australie est remonté à 18 250 dollars par jour, tandis que celui des transports en direction de la côte est de l'Amérique du Sud passait à 22 850 dollars par jour. Cette reprise s'est essoufflée pendant les dernières semaines de l'année, et les taux de décembre se sont établis à 16 500 dollars par jour entre le continent européen et la côte est de l'Amérique du Sud et 19 000 dollars par jour entre l'Extrême-Orient et l'Australie.

La détérioration s'est poursuivie en janvier 2006. Sur la route transatlantique en direction de la côte est de l'Amérique du Sud, il en coûtait 14 380 dollars par jour, et à peine plus sur la liaison de l'Extrême-Orient à l'Australie (16 800 dollars par jour). Le tarif a continué de baisser en février, jusqu'à un plancher de 13 620 dollars, avant de remonter vigoureusement pendant les mois suivants pour culminer à 20 540 dollars par jour en juin. Sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient à l'Australie, la situation n'était guère meilleure (16 800 dollars par jour en janvier), mais s'est améliorée au cours des mois suivants, avec un taux qui est remonté à 21 880 dollars par jour en juin. La tendance qui a prévalu sur l'itinéraire transatlantique est illustrée par l'affrètement, fin juin, de l'*Alabama* par Bunge pour le transport de 71 002 tonnes d'Amsterdam à la côte est de l'Amérique du Nord au tarif de 20 000 dollars par jour. Au cours de la même période, MOL a engagé le *Torm Marta* pour transporter 69 638 tonnes sur l'itinéraire Japon/Australie/Singapour/Japon au taux de 21 000 dollars par jour.

Le taux d'affrètement des Handymax pour les rotations entre l'Extrême-Orient et l'Australie était de 24 500 dollars par jour en janvier 2005, puis il a progressé jusqu'en mars, atteignant 27 000 dollars, avant de redescendre jusqu'en juillet (à 12 660 dollars par jour seulement), mais cette tendance s'est légèrement inversée pendant les mois suivants et, en septembre, on était à 17 825 dollars par jour,

c'est-à-dire encore au-dessous du tarif du début de l'année. Les semaines suivantes ont été décevantes et l'on a terminé l'année à 15 950 dollars par jour, soit à des taux inférieurs de plus de 50 % à ceux du même mois de l'année précédente.

Un léger redressement des taux d'environ 2 % est intervenu en janvier 2006, ceux des rotations entre l'Extrême-Orient et l'Australie ayant atteint 16 280 dollars par jour. À l'exception de février, où les tarifs ont légèrement fléchi, les Handymax navigant sur cette route ont bénéficié d'une tendance à la hausse au cours des mois suivants, pour atteindre un pic à 22 680 dollars par jour en juin.

Les minitransporteurs affrétés pour effectuer des liaisons d'Europe du Nord à la côte ouest de l'Afrique ont commencé l'année à des taux de 19 000 dollars par jour, qui se sont améliorés de semaine en semaine jusqu'en avril, où ils se sont établis à 23 000 dollars par jour, se maintenant à ce niveau pendant le mois suivant pour s'affaiblir quelque peu à partir de juin et toucher le fond en août à 16 500 dollars par jour. Pendant les deux mois suivants, ils se sont maintenus à 18 000 dollars par jour, avant de commencer à s'effondrer en novembre pour finir l'année à 14 000 dollars par jour seulement, taux plus bas que ceux des mêmes mois en 2004 et 2003. En janvier 2006, ils ont poursuivi leur plongée pour descendre à 12 600 dollars par jour.

#### *Affrètement à temps: périodes*

Au vu des estimations qui ont été faites, les taux d'affrètement pour une période de douze mois et une livraison rapide, qui étaient bons au début de l'année, ont décliné pendant les six premiers mois, pour se reprendre vers la fin de l'année. Les navires de type Cape-size de 170 000 tpl et au-delà et de cinq ans d'âge ont atteint 60 000 dollars par jour en janvier 2005 et 35 000 dollars par jour seulement en août; ils sont légèrement remontés en octobre à 46 500 dollars par jour pour redescendre à 36 000 dollars par jour en décembre. Les petits transporteurs, de 150 000 à 170 000 tpl, âgés de 5 à 10 ans ont commencé l'année à 50 000 dollars par jour, et sont tombés à 29 000 dollars pour remonter à 38 000 dollars par jour en octobre, et chuter finalement à 27 000 dollars par jour en décembre.

Les taux d'affrètement des Panamax d'une capacité de 70 000 à 75 000 tpl âgés de 5 ans étaient de 38 500 dollars par jour en janvier, et sont descendus à 20 000 dollars par jour en août, avant de se redresser et d'atteindre 22 500 dollars par jour en

octobre. Ils ont ensuite plongé au cours des semaines suivantes pour finir l'année à 18 000 dollars par jour. Les navires de 60 000 à 65 000 tpl âgés de 15 ans ont connu la même évolution, avec un affaissement des tarifs, qui sont passés de 30 000 à 16 000 dollars par jour en août, avant de remonter à 17 500 dollars par jour en octobre, puis de chuter à nouveau à 14 000 dollars par jour en décembre.

Les Handymax de 10 ans d'âge ont enregistré une légère amélioration des taux qui sont passés de 23 500 dollars en janvier à 26 000 dollars par jour en mars, pour s'affaiblir au cours des mois suivants et toucher le fond en août à 15 500 dollars par jour, puis regagner un minimum au cours du dernier trimestre de l'année avant de s'affaiblir en décembre à 14 500 dollars par jour. Les taux d'affrètement des navires de cette catégorie âgés de 5 ans sont restés presque stables pendant les six premiers mois de l'année, passant de 29 000 dollars par jour en janvier à 25 000 dollars par jour en juin, après quoi ils sont descendus aux alentours de 17 000 dollars par jour pour y rester pendant la plus grande partie du second semestre et baisser légèrement en décembre pour s'établir à 16 250 dollars par jour. Les minitransporteurs âgés de 15 ans ont enregistré des baisses des taux similaires: 14 500 dollars par jour en janvier contre 9 500 dollars en août, restant fermes jusqu'en novembre avant de descendre à 9 000 dollars par jour en décembre.

Tous les taux ont poursuivi leur fléchissement en janvier 2006. Le tarif d'affrètement des Cape-size de 5 ans était de 34 000 dollars par jour, tandis que celui des Panamax du même âge se limitait à 17 800 dollars par jour, ce qui représente moins de la moitié des taux correspondants pour les mêmes mois en 2005. Ceux des Panamax de 15 ans étaient de 12 500 dollars par jour. On a également enregistré de petites baisses pour les Handymax âgés de 10 ans et les minitransporteurs de 15 ans, à 14 000 dollars et 12 100 dollars par jour respectivement.

Les tarifs des Cape-size de 5 ans ont connu des hauts et des bas au cours des mois suivants, mais sont restés au-dessus de la barre des 30 000 dollars par jour. En juin, ils se situaient à 36 000 dollars par jour (soit environ de 6 % au-dessus de ceux qui étaient pratiqués au début de l'année). Les taux des Panamax du même âge ont légèrement fléchi, mais sont remontés au-dessus des niveaux de janvier pour atteindre 18 900 dollars par jour. Ceux des Panamax âgés de 15 ans ont suivi la même évolution pour s'établir à 14 300 dollars par jour en juin, au terme d'une hausse de 15 % sur ceux de janvier. On a

enregistré des améliorations en ce qui concerne les Handymax et les minitransporteurs, surtout en juin. Le taux d'affrètement des navires de la première catégorie était d'environ 20 000 dollars, tandis que celui des minitransporteurs de 35 000 à 37 000 tpl âgés de 15 ans se situait à 15 400 dollars par jour. À la fin juin, BHP-Billington a affrété le *Bulk Patriot* pour un transport de 70 003 tonnes à 18 000 dollars par jour. Au cours de la même période, Cargill a payé 36 000 dollars par jour les services du *CSK Grandeur* pour l'acheminement de 170 170 tonnes.

#### *Affrètement au voyage*

Au fil de l'année, les taux d'affrètement ont été bons pour les Cape-size. Ceux du minerai de fer du Brésil à destination de la Chine ont commencé à 36,85 dollars la tonne et se sont maintenus au-dessus de la barre des 30 dollars la tonne jusqu'à juin, où ils ont plongé à 20,70 dollars la tonne. Pendant les mois suivants, ils se sont tout doucement redressés pour atteindre 31,15 dollars la tonne en octobre, et se contracter à nouveau, terminant l'année à 23,55 dollars la tonne. L'évolution des tarifs de transport du charbon de Richards Bay (Afrique du Sud) en direction de l'Europe de l'ouest a été moins impressionnante: démarrant à 19,45 dollars la tonne en janvier, ils sont montés à plus de 20 dollars la tonne jusqu'en avril, pour repasser au-dessous de la barre des 20 dollars jusqu'en octobre, le point le plus bas ayant été atteint en août à 11,20 dollars seulement. En décembre le taux était de 11,90 dollars la tonne.

À nouveau, les Panamax transportant des céréales entre le golfe du Mexique et l'Europe de l'ouest ont enregistré de bons résultats pendant le premier semestre. Ils avaient commencé l'année à 37,15 dollars la tonne et ne sont descendus au-dessous de la barre des 30 dollars qu'en juin; ce déclin s'est poursuivi pendant les semaines suivantes et a touché son point le plus bas en août à 20 dollars la tonne. En octobre, les tarifs étaient de 24,35 dollars la tonne, avant de tomber pour se retrouver à 20,95 dollars en décembre. L'évolution des taux pour les minitransporteurs acheminant de la ferraille de la côte ouest des États-Unis à la République de Corée a été terne. Partant de 63,65 dollars la tonne en janvier, ils sont tombés au-dessous des 50 dollars la tonne en juillet pour finir l'année à 38,15 dollars la tonne.

En janvier 2006, tous ces taux ont baissé de moins de 10 %. Les Cape-size qui transportent du minerai de fer d'Amérique du Sud en Chine ont atteint 22 dollars la tonne par jour, ce chiffre ayant été de 11,15

dollars pour les livraisons de charbon d'Afrique du Sud en Europe. Les taux des Panamax pour l'acheminement transatlantique des grains se sont établis à 19,40 dollars la tonne et à 37,30 dollars la tonne pour l'acheminement transpacifique de la ferraille vers la République de Corée.

Les tarifs des Cape-size pour le transport de minerai de fer se sont légèrement améliorés en février et mars à raison d'environ 10 %, mais sont redescendus à leur niveau de janvier en avril et mai pour ne se redresser qu'en juin, mois où ils se sont établis à 24,10 dollars la tonne. À titre d'exemple, au début de juin, COSCO a affrété le *Cologne* au taux de 24,25 dollars la tonne pour livrer à Xingang (Chine) 150 000 tonnes de minerai de fer chargées à Guayacan (Chili). On a enregistré une évolution similaire pour les autres cargaisons. Ainsi, le tarif des navires transportant du charbon d'Afrique du Sud en Chine a connu une hausse intéressante pour atteindre 13 dollars la tonne en juin. La troisième semaine de juin, BHP-Billiton a engagé le *Swiss Marine Vessel* pour acheminer 150 000 tonnes de charbon de Richards Bay à Rotterdam au taux de 12,85 dollars la tonne. Les tarifs des Panamax assurant le trafic des grains entre l'Amérique du Nord et le reste du monde ont affiché un recul modéré, mais se sont repris en juin pour atteindre 22 dollars la tonne (soit un prix supérieur de plus de 13 % à celui de janvier). Les taux des navires transportant de la ferraille des États-Unis jusqu'en République de Corée se sont légèrement repliés de février à mai, pour se reprendre un tout petit peu en juin et atteindre 38,70 dollars la tonne.

## C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE

### 1. Évolution des marchés de ligne

#### *Évolution générale*

L'incidence de la conteneurisation sur les services de ligne est plus forte qu'on ne l'aurait supposé au vu de la taille et de la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux (voir le tableau 7 du chapitre 2). La capacité de charge en conteneurs maritimes a augmenté, en 2005, de 1 million d'EVP pour atteindre 10,4 millions d'EVP, ce qui représente une croissance de 10,6 %. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total a gagné près de 2 % pour se situer à 78,5 % au début de 2006 (8,1 millions d'EVP). Celle des navires de charge classiques s'est élevée à 15,3 %. Les navires à pont unique ont compté pour 1 million d'EVP (9,5 %), avec, en sus 0,6 million

d'EVP de navires à plusieurs ponts (soit à peu près 5,8 %). Pendant l'année, le tonnage en navires à pont unique et à plusieurs ponts est resté le même que l'année précédente. Les rouliers et les navires rouliers à passagers ont compté pour 0,27 million d'EVP, affichant une baisse par rapport à l'année précédente; leur part de la capacité de charge en conteneurs totale a été de 2,8 %. Les vraquiers ont maintenu leur capacité de chargement en conteneurs à 0,20 million d'EVP, tandis que leur part dans le total a été ramenée à 1,9 %. Le reste de la capacité de charge en EVP, soit environ 1 %, était constitué de navires frigorifiques, de navires-citernes, de navires spécialisés et de paquebots.

En outre, la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux mentionnée au chapitre 2 s'est poursuivie à un rythme accéléré. Comme le montre le tableau 33, les adjonctions à cette flotte au cours de 2005 ont totalisé 955 000 EVP, aucun navire n'ayant été envoyé à la casse, ce qui se comprend au vu des bons taux d'affrètement obtenus par la plupart des catégories de porte-conteneurs. La flotte de porte-conteneurs cellulaires a affiché un taux de croissance record, avec 4 259 000 EVP en commande à la fin de l'année.

En 2005, les commandes de gros navires se sont poursuivies, notamment pendant le premier semestre. À la fin de l'année, 75,4 % des commandes concernaient 531 porte-conteneurs cellulaires de plus de 3 000 EVP de capacité, dont 320 dépassaient les 5 000 EVP, le tout devant être livré de façon presque régulière entre 2006 et 2008. Les commandes de post-Panamax ont été interrompues en juillet, lorsque les armateurs ont tourné leur attention vers les navires de plus petite taille pour en commander 55. Ces commandes ont continué au cours des mois suivants, mais leur nombre, tout comme les prix à la hausse des chantiers navals, ont eu des répercussions négatives sur les carnets de commande et, en novembre, 14 navires seulement avaient été commandés (chiffre le plus bas des trois dernières années). À la fin de l'année, le tiers des huit porte-conteneurs de 9 200 EVP commandés par MSC étaient armés et avaient commencé à naviguer sur l'itinéraire Asie-Europe. Il s'agit des plus gros porte-conteneurs en service, qui ont des dimensions impressionnantes (336,7 mètres de long, 45,6 mètres de large, et 27,2 mètres de tirant d'eau), une bonne vitesse (25 nœuds) et une bonne capacité (107 849 tonnes de jauge brute et 109 600 tpl) assortie de 700 branchements frigorifiques.

L'augmentation de la demande de grands navires fait que la question de leur déploiement reste posée. Les plus grands d'entre eux seraient limités aux principaux itinéraires est-ouest classiques en raison des volumes nécessaires pour les remplir et de l'accessibilité des ports. C'est pourquoi ces très gros navires ne relâchent que dans quelques plates-formes de transit et quelques centres de chargement très vastes aux deux extrémités du parcours. La mise en œuvre d'initiatives de sécurité dans un certain nombre de grands ports les pousse à ne faire escale que dans un nombre réduit de ports. Les navires post-Panamax qui sont retirés des principaux itinéraires sont maintenant utilisés sur des itinéraires secondaires sur lesquels la question de l'accessibilité aux ports vient à l'ordre du jour dans certains pays.

#### *Concentration des services de ligne*

Le processus de concentration de ces dernières années est en train d'aboutir à une augmentation de la capacité de charge déployée par les plus gros exploitants de lignes régulières (qui sont également les plus gros propriétaires de porte-conteneurs cellulaires et qui complètent leur flotte en affrétant des navires appartenant à d'autres armateurs, notamment des sociétés financières allemandes). Comme le montre le tableau 34, de septembre 2004 à septembre 2005, les 10 premiers exploitants de porte-conteneurs ont accru leur capacité de transport de 12,4 %, pour atteindre 4,6 millions d'EVP (soit 49,2 % de la capacité de charge en conteneurs au plan mondial). De même, la part des 20 premiers exploitants de navires de ligne s'est accrue de 12,1 % pour se situer à 6,6 millions d'EVP (soit 71 % de la capacité mondiale de chargement de conteneurs). L'essor que connaît actuellement la concentration des transports maritimes est clairement attesté par le fait qu'aucun exploitant indépendant ne figure dans la liste des 20 premiers. Six transporteurs ont conservé leur position sur la liste, dont les deux premiers (le groupe A. P. Moller et MSC) qui, à eux deux, représentent 18,4 % de la capacité mondiale de chargement de conteneurs. Les 14 autres ont changé de place dans le tableau. La plus forte progression a été enregistrée par CSAV (qui a gagné quatre places), suivi de China Shipping et Hamburg Sud (trois places chacun), Hapag Loyd (deux places) et P&O Nedlloyd, COSCO et K Line (une place). Le plus gros perdant a été CP Ships (qui a perdu cinq places), suivi de Hanjin/DSR-Senator et NYK (deux places) et Evergreen, MOL et Hyundai (une place chacun).

Tableau 33

**Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires**  
(En milliers d'EVP au début de l'année)

Année	Démolitions	Adjonctions	Flotte	Commandes
2004	30	622	6 437	1 995
2005	–	778	7 165	1 652
2006	–	955	8 120	4 259

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International* (numéro de février 2004, p. 19; numéro de février 2005, p. 16; numéro de janvier 2006, p. 18; et Clarkson *CIM*, janvier 2006, p. 15 ).

Tableau 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs**  
**au 15 septembre 2005 d'après le nombre de navires exploités et**  
**la capacité de charge à bord totale**  
(Exprimé en EVP)

Rang	Opérateur	Pays/territoire	Nombre de navires en 2005	Capacité EVP en 2005	Capacité EVP en 2004 <sup>a</sup>
1	Groupe A. P. Moller	Danemark	399	1 005 554	900 509
2	MSC	Suisse	264	713 808	618 025
3	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	165	490 435	426 996
4	Evergreen	Province chinoise de Taiwan	150	450 927	437 618
5	Groupe CMA-CGM	France	192	426 994	373 191
6	NOL/APL	Singapour	106	322 520	295 321
7	China Shipping	Chine	108	304 788	236 079
8	COSCO	Chine	116	299 961	253 007
9	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	77	296 938	284 710
10	NYK	Japon	107	287 137	265 192
Total partiel			1 684	4 599 062	4 090 648
11	OOCL	Hong Kong (Chine)	68	236 018	216 527
12	Groupe CSAV	Chili	88	231 419	190 143
13	MOL	Japon	72	226 105	213 195
14	K Line	Japon	74	219 560	195 750
15	Hapag Lloyd	Allemagne	57	215 694	186 610
16	Zim	Israël	90	210 407	196 420
17	Hamburg-Sud	Allemagne	86	191 333	131 713
18	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	68	189 939	168 006
19	CP Ships Group	Canada	76	179 209	196 317
20	Hyundai	République de Corée	37	142 257	139 243
Total 1-20			2 400	6 641 003	5 924 572
Flotte mondiale estimée au 1 <sup>er</sup> juillet 2005 et 2004			–	9 355 000	8 835 000

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation International Yearbook*, novembre 2005, p. 65; et ISL, *Shipping Statistics and Market Research*, octobre 2005, p. 23.

Note: Toutes les filiales sont regroupées.

Les concentrations ont gagné de l'importance en 2005. L'annonce du rachat de P&O Nedlloyd pour 2,9 milliards de dollars par A. P. Moller a été suivie d'une offre d'achat de CP Ships de 2 milliards par Hapag Lloyd et une autre de 0,6 milliard de la part du Groupe CMA-CGM pour la reprise du groupe de transport maritime Bolloré qui comprend Delmas-OTAL-Setramar. Comme il faut un certain temps aux autorités de contrôle pour examiner ces transactions et donner leur aval, le tableau 34 n'indique pas le classement modifié, qui consolidera la première place de A. P. Moller avec 16 % de la capacité mondiale de chargement de conteneurs, alors que, selon les estimations, Hapag Lloyds et CMA-CGM en détiennent respectivement 4,2 % et 4,9 %. Parmi les conséquences de ces transactions, on note le retrait de P&O Nedlloyd de plus d'une douzaine de conférences et de groupements et la réorganisation des services des transporteurs impliqués dans lesdites transactions, qui comporte la réduction du nombre des agences et le déplacement de terminaux dans plusieurs régions.

Si l'on compare les résultats financiers en 2003 et en 2004 de certains des transporteurs figurant ci-dessus, on peut en déduire que la rentabilité s'est accrue pour les compagnies de navigation. La marge bénéficiaire est passée de 15,5 % à 17,7 % dans le cas de A. P. Moller et de 1,4 % à 6 % dans le cas de P&O Nedlloyd. Celle des trois transporteurs japonais a évolué d'un pourcentage à un chiffre à un pourcentage à deux chiffres (MOL de 9,2 % à 14,6 %, NYK de 6,6 % à 10 % et K Line de 9,7 % à 13,6 %). Il en a été de même ailleurs: Zim a fait état d'une marge bénéficiaire qui a progressé de 4,9 % à 7 % et CSAV de 3,1 % à 3,9 %.

Un certain nombre de transporteurs assurent un service sur plusieurs routes dans le cadre de conférences, d'alliances et/ou d'accords, ce qui implique une certaine entente pour ce qui est des questions d'exploitation et de commercialisation, notamment la tarification et le nombre de rotations. De tout temps, les responsables de la réglementation de nombreux pays ont accordé des exemptions à la législation antitrust aux transporteurs qui étaient parties à ces accords, en partant du principe que les avantages l'emportaient sur les inconvénients. En 2005, la Commission européenne a terminé son examen du système de réglementation des services de ligne et, en décembre, a publié une proposition officielle visant à abroger le règlement 4056/86, qui dispense certaines catégories de transporteurs de l'application de certaines règles en matière de concurrence. Elle a également proposé des directives à l'intention des transporteurs maritimes, qui

pourraient inclure l'établissement d'un indice des prix sur les principales routes et un échange d'informations sur les données en volume dans le cadre d'un nouveau forum de l'industrie des transports maritimes. Peu après, le Japon a émis des doutes sur le bien-fondé d'obligations légales différentes à chacune des extrémités d'une route commerciale. Par ailleurs, la Commission sur la concurrence de Singapour a rendu une ordonnance d'exemption à la législation sur la concurrence de cinq ans par catégorie prenant effet au 1<sup>er</sup> janvier 2006, pour les accords conclus dans le cadre des groupements, des conférences et des discussions.

## 2. Taux de fret des services conteneurisés

### *Affrètement des porte-conteneurs*

Ce sont les fluctuations du marché de l'affrètement des porte-conteneurs qui rendent le mieux compte de l'évolution du marché mondial des services de ligne. Ce dernier est en grande partie dominé par les armateurs allemands, et plus particulièrement par les membres de l'association des courtiers maritimes de Hambourg (VHSS), qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché. Depuis 1998, l'association<sup>3</sup> publie le *Hambourg Index*, qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs pour trois mois au minimum. L'année 1997 a été choisie comme année de référence parce qu'elle est la dernière où un niveau de taux rémunérateur a pu être retenu. Depuis juillet 2002, les taux sont publiés pour deux types de navires non grésés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP, deux types de navires grésés ou non de plus de 2 000 EVP et six types de navires grésés de 1 999 EVP au maximum. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

En 2005, les tarifs moyens d'affrètement à temps pour presque tous les types de porte-conteneurs ont augmenté, exception faite des grandes unités grésées de 1 600 à 1 999 EVP et des porte-conteneurs grésés ou non de 2 300 à 3 400 EVP de capacité, pour lesquels les taux ont baissé respectivement de 1,6 % pour descendre à 15,81 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour et de 0,9 % à 13,04 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour. Pour les autres catégories, les augmentations moyennes les plus élevées ont correspondu à celles des petits navires. Ainsi, les navires grésés ou non d'une capacité de 300 à 500 EVP ont enregistré une augmentation de 31,4 % et 30 %, pour atteindre 29,23 dollars et 28,26 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour respectivement; et les navires grésés d'une capacité de 200 à 299 EVP ont fait aussi bien (accusant une

hausse de 30,9 % à 35,35 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour). La hausse enregistrée par les navires non grésés de cette dernière catégorie a été légèrement moins forte en termes de taux (26,7 %, à 31,71 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour). Les navires grésés d'une capacité de 600 à 799 EVP navigant à moins et à plus de 18 nœuds ont accusé une augmentation moins importante mais encore non négligeable (de 20,5 % et 19,5 % pour atteindre respectivement 23,70 dollars et 21,96 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour). Enfin, les porte-conteneurs grésés de 1 000 à 1 299 EVP de capacité et les navires grésés ou non de 2 000 à 2 299 EVP ont pu faire valoir des taux d'augmentation très similaires d'environ 18 %, pour s'établir à 22,58 et 16,35 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour respectivement.

On a observé une tendance à la baisse des taux mensuels d'affrètement à temps pour tous les types et toutes les tailles de navires. La seule exception a été celle des navires grésés de 300 à 500 EVP dont les taux ont en fait accusé une hausse de 1,1% au cours de l'année, pour s'établir à 26,49 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2005. Tous les autres taux mensuels ont culminé pendant la première moitié de l'année et se sont retrouvés, en décembre, bien au-dessous de ce qu'ils étaient onze mois plus tôt. Ce sont les navires grésés des catégories suivantes (600 à 799 EVP, 1 000 à 1 299 EVP et 1 600 à 1 999 EVP) qui ont enregistré les baisses les plus impressionnantes, d'environ 33 %. Les grands navires d'une capacité supérieure à 2 000 EVP ont beaucoup mieux tiré leur épingle du jeu avec des taux qui ont perdu à peu près 13 %, terminant l'année à plus de 12 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour. Pour la plupart des catégories, les taux de décembre ont été bons, comparés à ceux de nombreux mois au cours de ces quatre dernières années. Cependant, la chute des tarifs a été importante, comme le montre le contrat signé en novembre pour l'affrètement du *Buxlagoon* de 1 687 EVP pour six mois à 14 200 dollars par jour, ce qui était inférieur de 7 000 dollars au taux qu'il avait obtenu il y a 18 mois.

#### *Taux de fret pratiqués sur les principales routes*

Fin 2005, les taux de fret pratiqués sur une seule des trois principales routes conteneurisées (la route transatlantique) étaient nettement supérieurs à ceux observés à la fin de 2004 (voir le tableau 36). Sur cet itinéraire, ils se sont accrus de 20,2 % pour atteindre 1 769 dollars par EVP dans le sens dominant, c'est-à-dire vers l'ouest, alors que, dans le sens contraire, ils ont gagné 18,6 % (à 983 dollars par EVP). Sur les

deux autres axes principaux, ceux qui relient l'Asie, notamment l'Extrême-Orient, à l'Amérique du Nord et à l'Europe, les taux de fret ont chuté sur les parcours dominants, à savoir Asie-Amérique du Nord de 2,3 % pour s'établir à 1 878 dollars par EVP, et Asie-Europe de 7 % pour se situer à 1 769 dollars par EVP. Néanmoins, on a observé des hausses sur ces deux routes dans le sens opposé: 10,1 %, pour atteindre 815 dollars par EVP dans le sens Amérique du Nord-Asie et un peu moins dans le sens Europe-Asie, soit 7,3 % à 825 dollars par EVP.

En 2005, les taux de fret ont augmenté régulièrement dans les deux sens sur l'axe transatlantique. Dans le sens est-ouest, le plus chargé, la hausse n'a été modeste (2,9 %) que pendant le premier trimestre, puis elle s'est bien affirmée pour atteindre 6,4 % au cours du deuxième trimestre; le second semestre s'est également signalé par une bonne progression d'environ 5 % par trimestre. Dans l'autre sens, d'Amérique du Nord vers l'Europe, la hausse a été de 3 % au premier trimestre et de 2,1 % au deuxième trimestre; une accélération s'est produite au deuxième semestre avec des augmentations trimestrielles de 5,3 % et de 7 % respectivement.

Sur la route transpacifique, où les flux de marchandises sont les plus denses, l'évolution des taux de fret a été décevante en 2005, surtout sur l'axe dominant Asie-Amérique du Nord. Dans ce sens, ils se sont contractés au cours des premier, deuxième et quatrième trimestres, le troisième trimestre faisant donc exception avec une hausse de 3,3 % pour atteindre 1 906 dollars par EVP, tarif qui, toutefois, était légèrement inférieur à ceux qui ont été relevés pour la deuxième moitié de 2005. Dans l'autre sens, de l'Amérique du Nord vers l'Asie, l'évolution n'a guère été meilleure: les taux se sont contractés pendant le premier semestre, pour gagner 4,3 % et s'établir à 815 dollars par EVP au troisième trimestre, puis rester à ce niveau jusqu'à la fin de l'année. Au début de l'année, le Trans-Pacific Stabilization Agreement a appliqué des hausses de surtaxe pour les cellules en provenance d'Asie (à titre d'exemple, la surtaxe de soutage pour les conteneurs de 40 pieds (12,20 mètres) est passée de 455 dollars à 590 dollars, tandis que la surtaxe terrestre due à la hausse des prix des combustibles applicable aux transports par rail, intermodaux ou par route est passée de 158 dollars à 222 dollars par cellule de 40 pieds. Au troisième trimestre, le Westbound Trans-Pacific Stabilization Agreement a commencé à imposer une taxe gazole destinée à compenser les fortes hausses des dépenses en carburant pour les transports routiers en Amérique du Nord.

Tableau 35  
**Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs**  
*(En dollars par cellule de 14 tonnes par jour)*

Type de navire	Moyennes annuelles									Moyennes annuelles pour 2005												Moyennes annuelles pour 2006							
	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6		
Non gréé																													
200-299	21,8	16,70	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	30,70	33,61	35,27	35,96	33,43	33,75	30,89	29,89	29,76	27,69	29,61	29,98	27,18	26,75	28,33	26,08	28,72	28,60			
300-500	16,8	13,96	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	28,06	29,62	29,01	30,52	31,85	28,74	26,18	26,79	31,51	26,25	25,97	24,66	22,13	23,94	17,04	17,04	20,17	21,79			
Gréé/non gréé																													
2 000-2 299	9,7	6,92	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	14,25	15,94	15,75	17,36	17,23	17,23	17,23	17,23	17,23	17,23	17,23	12,13	9,88	10,92	10,73	10,86	10,55	10,98			
2 300-3 400 <sup>a</sup>					5,96	9,29	13,16	13,04	13,93	13,93	13,64	13,51	13,51	13,51	12,80	12,80	12,80	12,80	12,01	12,01	12,01	12,01	9,88	9,88	10,92	10,35	8,87		
Gréé																													
200-299	22,0	17,23	17,77	17,87	17,01	18,93	27,00	35,35	35,62	33,42	34,61	35,93	37,31	36,82	34,91	36,82	33,29	35,13	32,72	19,13	32,37	30,94	28,75	31,10	28,67				
300-500	17,2	12,76	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	29,23	26,19	28,83	30,01	30,78	33,21	29,32	29,32	29,32	26,81	26,66	26,49	28,12	23,23	20,69	21,47	19,75	23,47				
600-799 <sup>b</sup>					9,26	12,25	19,61	23,70	22,78	25,39	27,34	25,81	25,43	25,43	25,43	25,43	25,43	25,43	15,33	16,08	17,60	15,85	17,30	18,22	17,00				
600-799 <sup>c</sup>					9,11	12,07	18,37	21,96	23,09	23,70	22,91	22,63	22,63	22,43	23,53	23,53	20,81	17,86	16,86	16,86	17,05	17,08	15,98	17,80	18,41				
1 000-1 299	12,5	8,24	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	24,75	24,87	25,31	25,87	25,87	25,85	22,73	20,45	17,77	14,94	16,31	15,04	15,54	14,42	15,46	15,89	15,91				
1 600-1 999	10,5	7,54	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	18,89	17,69	17,69	15,83	16,40	16,40	16,82	15,64	14,86	12,39	13,14	12,32	10,67	10,99	12,25	13,19	13,91				

<sup>a</sup> Cette catégorie a été créée en 2002. Pour le premier semestre, les données concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP navigant à 22 nœuds minimum.

<sup>b</sup> Navigant à 16-18 nœuds.

<sup>c</sup> Navigant à plus de 18 nœuds.

Tableau 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2004-2006**  
(En dollars É.-U. par EVP)

	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-États-Unis	États-Unis-Asie	Europe-Asie	Asie-Europe	États-Unis-Europe	Europe-États-Unis
2004						
Premier trimestre	1 850	802	733	1 686	778	1 437
Variation (%)	-2,2	-1,0	-2,8	1,4	-6,7	-2,2
Deuxième trimestre	1 863	819	731	1 738	788	1 425
Variation (%)	0,7	2,1	-0,3	3,1	1,3	-0,8
Troisième trimestre	1 946	838	735	1 826	810	1 436
Variation (%)	4,6	2,3	0,5	5,1	2,8	0,8
Quatrième trimestre	1 923	806	769	1 838	829	1 471
Variation (%)	-1,1	-3,8	4,6	0,6	2,3	2,4
2005						
Premier trimestre	1 867	800	801	1 795	854	1 514
Variation (%)	-2,9	-0,7	-4,2	-2,3	3,0	2,9
Deuxième trimestre	1 845	781	821	1 794	872	1 611
Variation (%)	-1,2	-2,4	2,5	0	2,1	6,4
Troisième trimestre	1 906	815	815	1 778	918	1 691
Variation (%)	3,3	4,3	-0,7	-0,9	5,3	5,0
Quatrième trimestre	1 878	815	825	1 709	983	1 769
Variation (%)	-1,5	0	1,2	-3,9	7,0	4,6
2006						
Premier trimestre	1 836	818	793	1 459	985	1 832
Variation (%)	-2,2	0,3	-3,9	-14,6	0,2	3,6

**Notes:** Informations obtenues auprès des six principales compagnies de ligne desservant les liaisons considérées. Tous les taux sont forfaitaires, prenant en compte, le cas échéant, la portion de transport intermodal terrestre. Ce sont, dans tous les cas, des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par des grandes entreprises de transport. En direction et au départ des États-Unis, il s'agit de la moyenne des tarifs pour les trois côtes; en direction et au départ de l'Europe, de la moyenne des taux pour l'Europe septentrionale et méditerranéenne; et en direction et au départ de l'Asie, de la moyenne des taux pour l'ensemble de la zone constituée par l'Asie du Sud-Est, l'Asie de l'Est, le Japon et la République de Corée.

C'est l'évolution des taux de fret dans la direction dominante est-ouest de l'axe Asie-Europe qui a été la plus décevante. Ils ont plongé pendant trois trimestres et se sont maintenus pendant le deuxième à 1 794 dollars par EVP. En comparaison, leur évolution sur la liaison Europe-Asie a été brillante, les tarifs enregistrés au deuxième et au quatrième trimestre ayant accusé une hausse de 2,5 % et 1,2 % pour atteindre respectivement 821 dollars et 825 dollars par EVP. Vers le milieu de l'année, la Far East Freight Conference a commencé à appliquer pour la première fois une surtaxe de saison de traite de 110 dollars par EVP et a majoré relativement plus

les taux des marchandises de faible valeur comme les déchets (papier, plastique, ferraille) au moment où il devenait urgent de repositionner les conteneurs en direction de l'Extrême-Orient.

La question des frais de manutention aux terminaux a été soulevée en septembre au Conseil de la Fédération des transporteurs maritimes de l'ANASE, lequel a estimé que cette surtaxe, ainsi que d'autres, coûtaient 1,5 milliard de dollars par an aux compagnies de l'ANASE et qu'il tâcherait de mettre au point une structure simple des tarifs comprenant les frais de manutention aux terminaux et d'autres surtaxes. Deux mois plus tard, en Indonésie, on a annoncé des

réductions des taxes de manutention qui sont passées de 93 à 70 dollars par EVP et des frais de manutention aux terminaux (de 150 à 95 dollars par EVP) en échange de l'élimination de la corruption. Cette mesure, qui a fait suite à des enquêtes sur la corruption menées par le Ministère des transports dans les principaux ports du pays et à des négociations avec les transporteurs étrangers visant à réduire les frais de manutention aux terminaux, avait pour objectif d'améliorer la compétitivité des exportateurs. Elle a également été bien accueillie par le Conseil des transporteurs maritimes asiatiques mais a rendu perplexes les chefs d'entreprise qui ont mis en cause sa logique en cas de problème commercial entre transporteurs et expéditeurs. En Inde un projet de code de pratiques du trafic maritime destiné à améliorer les relations entre transporteurs et expéditeurs était à l'étude. Au début de 2006, le Ministère chinois des communications a décidé que le système en vigueur des frais de manutention aux terminaux n'était pas compétitif, le Conseil des expéditeurs de Chine estimant que ces frais font partie intégrante du taux de fret, et qu'il n'est pas possible de les en désolidariser.

### 3. Offre et demande concernant les principaux services de ligne

En 2005, la demande de services conteneurisés a continué à progresser. Toutes les estimations des flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées basées sur les chiffres des neuf premiers mois de 2004 figurant au tableau 37 font apparaître des augmentations. En réalité, des agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux et certaines activités de transbordement intrarégional. Ils dénotent néanmoins une expansion persistante du trafic en provenance d'Extrême-Orient, notamment à partir de la Chine continentale, en direction de l'Amérique du Nord et

de l'Europe, ainsi qu'un trafic transatlantique bien développé.

Pour ce qui est du trafic transpacifique en 2005, l'essor des années précédentes s'est poursuivi, notamment dans le sens ouest-est. Les flux réguliers des produits industriels et des produits de consommation provenant des usines délocalisées en Chine continentale et dans d'autres pays d'Asie, ainsi que l'appréciation du dollar É.-U., ont entraîné un taux d'augmentation à deux chiffres du trafic en direction de l'est. Toutefois, le volume de marchandises expédiées dans l'autre sens ne s'est pas développé au même rythme et le déséquilibre du trafic des conteneurs s'est accentué en dépit du fait que les flux de marchandises dans les deux sens se répartissent maintenant également au fil de l'année. Dans l'ensemble, l'offre et la demande se sont à peu près équilibrées, les navires ayant été déployés en direction de l'est à raison de plus de 90 %. Cet accroissement de l'offre est dû au remplacement de petits navires par des navires plus grands: dans un service de New World Alliance, tous les porte-conteneurs de 3 000 EVP ont été remplacés par des unités de 5 000 EVP et China Shipping a fait de même en utilisant des porte-conteneurs de 4 000 EVP au lieu d'unités de 2 500 EVP dans un autre service. Les craintes suscitées par une nouvelle saturation des ports de Californie ont pour résultat un accroissement des escales dans les ports situés plus au nord, sur la côte ouest, ce qui a stimulé la demande de navires. Par ailleurs, environ un cinquième de la capacité a été déployé sur l'itinéraire exclusivement maritime qui passe par le canal de Panama pour atteindre des destinations situées sur la côte est de l'Amérique du Nord, où se trouvent beaucoup des centres de distribution des principaux détaillants des États-Unis. Les mêmes destinations sur la côte est ont été desservies par le biais de réexpéditions transatlantiques de marchandises transportées par les services qui effectuent la liaison entre l'Extrême-Orient et l'Europe par le canal de Suez.

Tableau 37

#### Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales (En millions d'EVP)

Année	Transpacifique		Asie-Europe		Transatlantique	
	Asie-États-Unis	États-Unis-Asie	Asie-Europe	Europe-Asie	États-Unis-Europe	Europe-États-Unis
2004	12,4	4,2	8,9	5,2	1,7	3,2
2005	13,9	4,3	9,9	5,6	1,8	3,3
Variation (%)	12,1	2,4	11,2	7,7	5,9	3,1

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation Internationale*, octobre 2005, p. 5.

Sur l'itinéraire transatlantique on a enregistré des taux d'augmentation du trafic inférieurs à 10 %. Les flux sur le parcours dominant (d'Europe vers la côte est de l'Amérique du Nord) ont moins progressé que dans l'autre sens, de sorte que la nécessité de repositionner les conteneurs vides s'est moins fait sentir, bien qu'elle soit restée assez forte. Globalement, l'offre et la demande se sont mieux équilibrées sur l'ensemble de l'année avec une réduction de la capacité de 10 % due au redéploiement de certains navires sur les itinéraires de l'Extrême-Orient. On a estimé l'utilisation des navires à 95 % dans le sens est-ouest et à 80 % dans l'autre sens pour l'année. Certains expéditeurs ont fait état de difficultés dans la recherche de créneaux pour envoyer les marchandises d'est en ouest, mais la capacité de transport a commencé à s'accroître vers la fin de l'année, car de nouveaux navires ont été déployés sur les itinéraires en direction de l'Extrême-Orient et des unités ont été ramenées sur l'Atlantique.

Sur l'axe Europe-Asie les flux de marchandises ont crû plus vite et en enregistrant des taux à deux chiffres d'est en ouest. L'augmentation de la demande, sur cet axe, a été plus forte au cours du deuxième semestre de 2005, et a contribué au grave déséquilibre du trafic des emballages provoqué par le fait que les marchandises légères étaient expédiées en direction de l'ouest et les marchandises lourdes vers l'est. Environ 60 % du fret expédié vers l'ouest par les membres de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) est parti de Chine et les transporteurs ont amélioré la couverture du pays en augmentant le nombre de ports d'escale sur leurs rotations. À la fin de l'année, on comptait environ 34 itinéraires de rotation desservis par 275 navires, parmi lesquels 212 post-Panamax dont 35 d'une capacité de plus de 8 000 EVP. Le premier des plus grands porte-conteneurs en service, le *Pamela* de MSC, de 9 200 EVP de capacité, a été affecté à cet axe au milieu de 2005, tandis que d'autres transporteurs de moindre importance, comme PIL et Wan Hai utilisaient des navires de 3 000 EVP. Comme l'indique le tableau 38, la part de la FEFC dans la capacité déployée s'est réduite à 61,9 %, ce qui veut dire que celle des transporteurs qui n'appartiennent pas à cette conférence, comme Hanjin, China Shipping, Evergreen, COSCO et d'autres s'est accrue. Les services de Hanjin représentent une capacité similaire à ceux de CMA-CGM/Norasia et autres, tandis que ceux de China Shipping ont une capacité supérieure à celle que déploient K Line et Yang Ming.

Sur les liaisons secondaires nord-sud et les itinéraires régionaux, on a également observé une

bonne augmentation des flux de marchandises, lesquels ont donné un coup de fouet à un trafic qui n'en était auparavant qu'à ses débuts sur des routes de moindre importance. Le trafic de conteneurs entre l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est a gagné 10,1 % dans le sens nord-sud contre seulement 4,3 % dans le sens sud-nord (le plus chargé). L'intense activité de transbordement s'est poursuivie en Asie du Sud-Est, malgré une augmentation limitée de la capacité des navires, parce que l'importance du tonnage affrété a empêché les transporteurs d'apport de développer beaucoup leurs services. Le trafic d'Asie en Australie et en Nouvelle-Zélande a aussi progressé d'un taux à deux chiffres, qui a été absorbé par les services existants, notamment ceux des trois principaux groupes, qui utilisent des porte-conteneurs de 2 000 EVP. Certaines marchandises expédiées avec transbordement intermédiaire d'Europe en Australie et en Nouvelle-Zélande ont utilisé cette route en étant transbordées en Asie du Sud-Est. Le retour vers le nord des emballages vides, toutefois, a commencé à devenir un sujet de préoccupation, certains transporteurs prévoyant des voyages ad hoc pour ces emballages et d'autres les faisant charger sur le pont de vraquiers.

Le trafic effectuant la liaison entre l'Asie et l'Afrique du Sud a évolué encore plus favorablement, avec une croissance de 21 % en 2005, après avoir gagné 30 % l'année précédente, pendant laquelle une capacité de 325 000 EVP a été dépêchée vers le sud. Les deux tiers, à peu près, de ces marchandises sont parties de Chine, qui expédiait des biens de consommation dans des conteneurs standard de grande capacité de 40 pieds les marchandises expédiées en direction du nord étaient plus lourdes, pâte à papier et produits chimiques, et voyageaient dans des conteneurs de 20 pieds, ce qui a entraîné un repositionnement considérable des conteneurs vides. L'embouteillage du port de Durban, destination de la plupart des importations, a fait monter la demande de navires et, selon les estimations, une capacité de charge de 65 000 EVP a été ajoutée par les transporteurs au cours de l'année (MSC a lancé un nouveau service qui utilise six navires de 2 500 EVP). En outre, la capacité de chargement déployée sur cette route a été complétée par celle qui a été affectée aux itinéraires Asie-côte est de l'Amérique du Sud et Asie-côte ouest de l'Afrique, sur lesquels fonctionnaient des services aller et retour indépendants. Le premier de ces itinéraires, plus particulièrement, a été important, car les exportations du Brésil en direction de l'Asie, selon les estimations, se sont montées à 400 000 EVP en 2005.

Tableau 38

**Répartition des capacités dans le trafic Europe-Extrême-Orient**  
(En pourcentages)

Opérateur	30 juin 2005	30 juin 2004
Grand Alliance	22,2	23,6
Maersk Sealand	12,5	14,5
New World Alliance	10,7	11,9
CMA-CGM/Norasia and others	9,7	5,6
K Line and Yang Ming	6,8	7,5
Total	61,9	63,1

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Lloyd's Shipping Economist*, septembre 2005, p. 9.

Les flux de conteneurs entre l'Europe et les Caraïbes et l'Europe et l'Amérique du Sud se sont densifiés en 2005 pour atteindre 2,8 millions d'EVP. Le trafic le plus intense, du sud vers le nord, a crû à un rythme plus lent (4,1 %) que celui au départ de l'Europe, qui a augmenté de 6,7 %, atteignant 0,8 million d'EVP. Les services de transports maritimes comme Eurosal et Carol ont réorganisé leurs tableaux pour desservir des destinations sur la côte ouest de l'Amérique du Sud avec des navires d'une capacité de 2 500 EVP, ce qui a permis d'accroître la capacité disponible pour les destinations situées aux Caraïbes également. Par ailleurs, les transporteurs de moindre importance utilisant des navires de 1 000 EVP ont amélioré leurs services spécialisés qui relient différentes destinations en Europe et les îles des Caraïbes et ont modéré leur participation aux importations transatlantiques en deux temps (soit avec transbordement en cours de voyage) de marchandises asiatiques dans ces îles.

#### 4. Indice des taux de fret des services de ligne

Le tableau 39 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports du secteur Anvers/Hambourg entre 2003 et 2005. L'indice global moyen pour l'année 2005 a progressé de six points par rapport à 2004, pour atteindre 104 points (1995 = 100), ce qui reflète la croissance des taux du trafic entrant comme du trafic sortant. L'indice moyen du trafic entrant a gagné trois points sur l'année pour atteindre 97. Les chiffres mensuels font apparaître une amélioration régulière des taux au cours du second semestre en raison de l'augmentation du volume des marchandises en provenance d'Extrême-Orient et, dans une bien

moindre mesure, d'outre-Atlantique. Le niveau des flux de sortie s'est élevé de huit points en 2005 pour atteindre 110 points. Ici aussi, la seconde moitié de l'année a été meilleure que la première, le dernier trimestre ayant été particulièrement bon. Ces taux traduisent une certaine atténuation du grave déséquilibre sur l'axe Europe-Extrême-Orient.

#### 5. Taux de fret des services de ligne en pourcentage du prix de certaines denrées

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, certaines liaisons commerciales et certaines années comprises entre 1970 et 2005, des données de base sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces données. Pour le caoutchouc en feuilles, les augmentations des taux de fret et des surtaxes de soutage ont été plus fortes que celles du prix moyen f.a.b., ce qui a abouti à une hausse du ratio de fret de 8 % en 2005. Le prix f.a.b. du jute a augmenté d'environ 3,5 %, alors que les taux de fret ont grimpé de 14 %, ce qui explique la montée du ratio de fret à 30,5 % en 2005. On a enregistré une très légère diminution de 1 % du prix des fèves de cacao expédiées du Ghana, mais une augmentation de 8 % des taux de fret, de sorte que le ratio de fret est passé de 3,7 % en 2004 à 4 % en 2005. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a perdu 7 % en 2005, après une hausse impressionnante d'environ 41 % l'année précédente, ce qui, avec les 17 % d'augmentation des taux de fret en 2005, a abouti à un ratio de fret de 12,7 % identique à celui de 1980. Le rapport entre les taux de fret des services de ligne et le prix f.a.b. du thé est passé de 8,6 à 9,2 % en raison d'une augmentation des taux de fret de près de 17 % et d'une hausse des prix de 9 % en 2005. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont

affiché une augmentation remarquable de 49 % en 2005, les tarifs de fret ayant progressé d'un taux moindre de 4 %, d'où une diminution du facteur fret de 6,5 % en 2004 à 5,7 % en 2005. Le prix du café de Colombie exporté vers l'Europe à partir des ports de l'Atlantique et du Pacifique a affiché une hausse importante d'environ 39 % en 2005, tandis que les taux de fret ont doublé sur ces deux routes, d'où une augmentation des ratios de fret de 3,1 % et 4,1 % respectivement.

#### D. ESTIMATIONS DU COÛT TOTAL DU FRET DANS LE COMMERCE MONDIAL

##### 1. Évolution de la valeur des importations et du coût du fret au niveau mondial

Le commerce mondial fait intervenir divers services, qu'il s'agisse des sources d'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions ou des transports, y compris les échanges d'informations qui s'y rapportent. En ce qui concerne le secteur du transport, le tableau 41 fournit des estimations du coût total du fret pour les importations et du pourcentage qu'il représente dans la valeur totale des importations par groupes de pays. En 2004, la valeur totale des importations (c.a.f.) au

niveau mondial a augmenté de 20,3 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a progressé de 16,7 %, dénotant la tendance à la hausse qui prévalait l'année dernière en matière de taux de fret. La part du coût total du fret dans la valeur des importations s'est établie à 3,6 % en 2003. En 2000, la part des coûts de fret dans la valeur des importations a été de 3,6 %, soit inférieure de 3,7 % à ce qu'elle était en 1990. La comparaison des coûts de fret liés aux importations entre les différentes régions montre que ceux-ci restent moins élevés pour les pays développés à économie de marché que pour les pays en développement, cette différence entre les deux groupes fluctuant légèrement. Pour 2004, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 17 %, tandis que le coût total du fret progressait de 22,8 %; ainsi, les coûts de fret en pourcentage de la valeur des importations ont augmenté pour s'établir à 3 % (2,9 % en 2003), contre 5,9 % (6,1 % en 2003) dans les pays en développement. Cette différence tient principalement à la structure globale des échanges, aux infrastructures régionales, aux systèmes logistiques, ainsi qu'aux stratégies de diffusion plus efficaces des chargeurs des pays développés à économie de marché.

Tableau 39

#### Indice des taux de fret des services de ligne, 2003-2005

(Chiffres mensuels: 1995 = 100)

Mois	Indice global			Indice trafic d'entrée			Indice trafic de sortie		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Janvier	96	93	96	91	88	89	101	98	101
Février	96	93	95	91	88	88	100	98	102
Mars	101	96	95	94	92	88	107	101	102
Avril	107	100	98	100	96	91	114	104	105
Mai	99	99	103	92	96	97	105	103	108
Juin	101	99	108	90	95	101	111	103	114
Juillet	103	100	108	97	97	102	107	103	115
Août	104	100	106	99	97	100	109	102	111
Septembre	104	100	106	99	98	100	108	102	112
Octobre	102	100	109	96	96	102	107	104	116
Novembre	100	96	111	96	90	104	105	101	118
Décembre	96	94	110	92	89	103	100	100	117
Moyenne annuelle	101	98	104	95	94	97	106	102	110

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED d'après l'indice des services de ligne du Ministère allemand des transports, évaluations mensuelles pondérées des taux de fret pour les cargaisons chargées ou déchargées par les navires de ligne, tous pavillons confondus, aux ports du secteur côtier allemand.

Tableau 40

## Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées

Denrée	Itinéraire	Taux de fret en pourcentage du prix <sup>a</sup>					
		1970	1980	1990	2003	2004	2005
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	8,9	15,5	8,3	7,5	8,0
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,8	21,2	29,0	27,6	30,5
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	2,7	6,7	3,3	3,7	4,0
Huile de coprah	Sri Lanka-Europe	8,9	12,6	n.d.	11,5	10,1	12,7
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	9,9	10,0	7,8	8,6	9,2
Café	Brésil-Europe	5,2	6,0	10,0	6,8	6,5	5,7
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)-Europe	4,2	3,3	6,8	3,9	2,3	3,1
Café	Columbie (ports du Pacifique)-Europe	4,5	4,4	7,4	4,8	2,6	4,1

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2005).

<sup>a</sup> Prix c.a.f. (coût, assurance et fret) pour le café (liaisons Brésil-Europe et Colombie-Europe) et l'huile de coprah. Pour les fèves de cacao (liaison Ghana-Europe), prix quotidiens moyens à Londres. Pour le thé, prix sur les marchés aux enchères du Kenya. Pour les autres produits, les prix sont f.a.b. Les taux de fret comprennent, le cas échéant, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire, ainsi qu'une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coprah). Pour la conversion des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités données dans le Bulletin mensuel des prix des produits de base, publié par la CNUCED. Pour calculer les taux de fret annuels, on a pris la moyenne des divers taux enregistrés pendant l'année, pondérés d'après leur durée d'application. Pour la période 1990-2005, les prix des produits ont été tirés du Bulletin mensuel des prix des produits de base (voir le site Web de la CNUCED).

## 2. Évolution au niveau régional

Dans les pays en développement, le coût total du fret a augmenté de 1,2 % seulement en 2004. À l'intérieur de ce groupe, les pays en développement d'Afrique ont enregistré une diminution minimale de ce type de coût, qui est passé de 10 % en 2003 à 9,9 % en 2004. Cela s'explique par l'amélioration continue des services de manutention dans les terminaux, qui ont compensé les insuffisances des infrastructures et la faiblesse des pratiques de gestion, notamment en matière de transport en transit, ainsi que la faible productivité des transports intérieurs.

Les pays en développement d'Asie comptaient pour 67,5 % dans la valeur des importations et 61,5 % dans les charges de fret de l'ensemble des pays en développement en 2004, contre 66,4 % et

65,4 % respectivement en 2003. Dans cette région, le facteur fret a varié d'environ 6,5 % depuis 1990.

Dans les pays en développement d'Amérique, le rapport coût du fret/valeur des importations est monté à 4,3 % en 2004 contre 4,1 % en 2003. La même année, les pays en développement d'Europe ont enregistré une hausse modeste des taux de fret, qui ont atteint 2,8 % en 2004, contre 2,6 % en 2003.

Les petits pays en développement insulaires d'Océanie ont continué à enregistrer les taux de fret les plus élevés de tous les pays: 15,4 % en 2004 contre 15,6 % en 2003. L'éloignement des grands partenaires commerciaux, les faibles quantités transportées, les frais élevés de collecte et de transbordement sont autant d'éléments qui contribuent à faire monter le coût du fret dans ces pays en développement insulaires.

Tableau 41

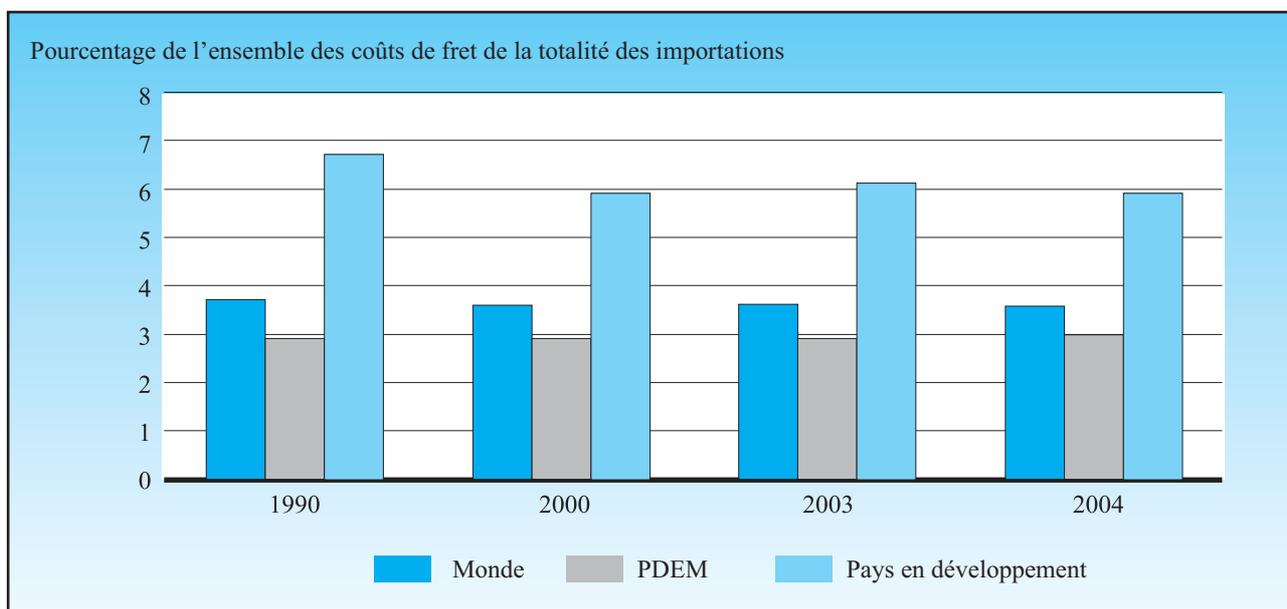
**Estimations du coût total du fret pour les importations  
dans le commerce mondial<sup>a</sup>, par groupes de pays**  
(En milliards de dollars)

Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
1990	Total mondial	108,4	3 610,7	3,7
	Pays développés à économie de marché	65,2	2 622,7	2,9
	Pays en développement – total	38,1	683,4	6,7
	<i>dont:</i>			
	Afrique	7,6	85,2	9,4
	Amérique	6,1	132,5	5,1
	Asie	22,7	434,7	6,9
2000	Total mondial	203,8	6 633,0	3,6
	Pays développés à économie de marché	119,9	4 483,9	2,9
	Pays en développement – total	68,6	1 457,0	5,9
	<i>dont:</i>			
	Afrique	8,2	100,4	9,8
	Amérique	16,1	389,2	4,2
	Asie	43,6	941,8	6,5
2003	Total mondial	232,0	7 684,8	3,6
	Pays développés à économie de marché	128,4	5 067,1	2,9
	Pays en développement – total	74,9	1 586,5	6,1
	<i>dont:</i>			
	Afrique	10,1	365,8	10,0
	Amérique	14,8	128,3	4,1
	Asie	49,0	1 053,3	6,7
2004	Total mondial	270,8	9 244,7	3,6
	Pays développés à économie de marché	157,7	5 928,4	3,0
	Pays en développement – total	75,8	1 945,2	5,9
	<i>dont:</i>			
	Afrique	9,9	151,5	9,9
	Amérique	18,1	432,4	4,3
	Asie	46,6	1 314,1	6,5

*Source:* Estimations établies par le secrétariat de la CNUCED à partir des données relatives aux importations de marchandises du *Manuel de statistiques 2005* de la CNUCED (tableau 1.1) et des données relatives au fret et aux assurances des *Statistiques de la balance des paiements sur CD-ROM* du FMI (janvier 2006).

<sup>a</sup> Les données figurant dans le présent tableau ne sont pas comparables à celles qui ont été publiées dans les numéros précédents en raison de modifications en matière de sources et de méthodologie. Les totaux mondiaux comprennent tous les pays, mais les agrégats régionaux pour les importations et les coûts de fret relatifs à ces dernières aux cours de ces dernières années peuvent être faussés parce que certains pays ont mis longtemps pour communiquer leurs rapports. Les estimations des coûts de fret provenant des données de la balance des paiements sont généralement considérées comme étant un peu inférieures aux coûts réels. Les estimations des coûts de fret en pourcentage de la valeur des importations sont des moyennes pondérées.

Graphique 8

**Estimations du coût total du fret pour les importations  
dans le commerce mondial par groupes de pays**

Source: Tableau 41.

## Chapitre 5

# DÉVELOPPEMENT DES PORTS

*Le présent chapitre traite du débit portuaire de conteneurs dans les pays en développement, de l'amélioration du rendement des ports, des changements institutionnels dans les ports et de questions de sûreté et de sécurité.*

### A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

Le tableau 42 fournit les chiffres les plus récents dont on puisse disposer sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période 2002-2004. Le taux de croissance mondiale du débit portuaire (nombre de mouvements mesurés en EVP) a connu une hausse impressionnante de 12,6 % en 2004, supérieure de près de 50 % à celle de l'année précédente (8,2 %), et qui témoigne de l'expansion continue du trafic de ligne en 2004. Le débit, en 2004, a atteint 336,9 millions d'EVP (contre 299,3 millions en 2003), au terme d'une croissance annuelle de 37,6 millions d'EVP.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 12,8 % avec un débit de 137 millions d'EVP, correspondant à 40,7 % du débit mondial total. Ce taux a été inférieur à celui de 2003 (15,5 %, ce qui était remarquable), année où le débit des pays en développement s'est monté à 121,5 millions d'EVP. Quelque 20 pays ont connu une croissance à deux chiffres en 2004 et 2003 sur un total de 56 dont le débit annuel dépasse les 100 000 EVP. Il s'agit des pays suivants: Malaisie, Émirats arabes unis, Brésil, Thaïlande, Arabie saoudite, Oman, Panama, Sri Lanka, Argentine, République islamique d'Iran, Bahamas, Pakistan, Guatemala, Honduras, Uruguay, Kenya, République-Unie de Tanzanie, Soudan, Qatar et Togo. Dans les pays en développement, le taux de croissance est irrégulier. Sa variation, d'une année à l'autre est due tantôt à de fortes fluctuations du trafic (comme dans le cas du transbordement) et tantôt à

une amélioration de la communication des données ou encore à l'absence de données pour certaines années.

On dispose des premiers chiffres concernant 2005 pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde; ces données figurent dans le tableau 43. Le débit des transports conteneurisés assurés par ces ports a atteint 186,1 millions d'EVP au terme d'une croissance à deux chiffres au cours des deux années précédentes. Il y avait 14 ports de pays et territoires en développement et de pays socialistes d'Asie sur cette liste, les 6 autres étant situés dans des pays à économie de marché: 3 en Europe et 3 aux États-Unis. On comptait 14 ports en Asie, dont 8 en Chine, 4 en Asie du Sud-Est, 1 en Asie occidentale et 1 en Asie orientale. Les ports chinois se sont adjugé 47 % du débit mondial en 2005.

Singapour a retrouvé la première place après six ans, avec un bon taux de croissance de 8,2 %, tandis que Hong Kong (Chine) est descendu en deuxième position en raison de sa modeste croissance de 2,3 %. Les ports de la Chine continentale ont continué d'enregistrer des résultats particulièrement bons: Shanghai et Shenzhen ont fait valoir des progressions exceptionnelles de 23,8 % et 18,7 % respectivement. Les trois ports suivants ont réussi à garder leur place dans la liste après avoir affiché des résultats mitigés en qui concerne la croissance du trafic: Busan, qui a enregistré une croissance modeste, Kaoshiung, qui a accusé une baisse, et Rotterdam, qui a fait valoir une croissance à deux chiffres. Hambourg et Doubaï ont rattrapé Los Angeles, qui est passé de la huitième à la dixième place en raison de sa médiocre croissance de 2,2 % comparée au taux à deux chiffres des deux autres ports. Sur les 10

autres ports, Ningbo et Tianjin ont gagné deux places chacun, tandis que Long Beach et Qingdao sont montés d'un cran chacun. D'autres ports ont reculé sur la liste (Tanjung Pelepas (de trois places), New York (de deux places) et Anvers, Port Klang et Laem Chabang (d'une place

chacun)). Le nouveau venu, Guangzhou, s'est installé d'emblée à la dix-huitième place.

Ces 20 premiers ports ont représenté 49,4 % du trafic portuaire conteneurisé en 2004 (contre 48,1 % en 2003).

Tableau 42

**Trafic conteneurisé dans les ports de 56 pays et territoires en développement en 2004, 2003 et 2002**  
(En EVP)

Territoire ou pays	2004	2003	2002	Variation en pourcentage 2004-2003	Variation en pourcentage 2003-2002
Hong Kong (Chine)	21 984 000	20 449 000	19 144 000	7,5	6,8
Singapour	21 311 000	18 441 000	16 986 010	15,6	8,6
République de Corée	14 299 364	13 049 534	11 719 502	9,6	11,3
Malaisie	11 264 389	10 210 145	8 751 567	10,3	16,7
Émirats arabes unis	8 661 636	6 955 202	5 872 244	24,5	18,4
Indonésie	5 566 596	5 176 982	4 539 884	7,5	14,0
Brésil	5 058 622	4 230 474	3 570 255	19,6	18,5
Thaïlande	4 855 827	4 232 685	3 799 093	14,7	11,4
Inde	4 266 910	3 916 814	3 208 384	8,9	22,1
Philippines	3 673 301	3 468 471	3 324 796	5,9	4,3
Arabie saoudite	3 185 699	2 440 327	1 958 566	30,5	24,6
Oman	2 515 546	2 264 826	1 415 498	11,1	60,0
Panama	2 428 762	1 991 659	1 344 785	21,9	48,1
Sri Lanka	2 220 573	1 959 354	1 764 717	13,3	11,0
Mexique	1 905 944	1 693 791	1 564 541	12,5	8,3
Malte	1 515 423	1 347 539	1 288 775	12,5	4,6
Chili	1 473 542	1 250 126	1 167 876	17,9	7,0
Égypte	1 422 236	1 579 530	1 336 044	-10,0	18,2
Jamaïque	1 360 623	1 137 798	1 065 000	19,6	6,8
Argentine	1 251 895	1 025 055	554 796	22,1	84,8
Iran (Rép. islamique d')	1 220 700	1 090 212	805 864	12,0	35,3
Bahamas	1 184 800	1 057 879	860 000	12,0	23,0
Pakistan	1 101 535	787 559	227 000	39,9	246,9
Colombie	1 073 081	995 203	960 723	7,8	3,6
Venezuela	920 884	582 769	780 657	58,0	-25,3
Guatemala	817 260	713 181	360 161	14,6	98,0
Costa Rica	734 088	669 259	602 568	9,7	11,1
Pérou	695 577	627 011	631 757	10,9	-0,8
Côte d'Ivoire	670 000	612 546	579 055	9,4	5,8

Tableau 42 (suite)

Territoire ou pays	2004	2003	2002	Variation en pourcentage 2004-2003	Variation en pourcentage 2003-2002
Équateur	564 093	521 550	500 471	8,2	4,2
Maroc	560 682	517 549	n.d.	8,3	n.d.
Honduras	555 489	470 567	413 843	18,0	13,7
République dominicaine	537 317	480 650	541 932	11,8	-11,3
Nigéria	512 610	588 478	n.d.	-12,9	n.d.
Uruguay	423 343	333 871	292 962	26,8	14,0
Kenya	404 352	330 748	278 059	22,3	18,9
Liban	389 876	305 933	298 876	27,4	2,4
Ghana	383 020	391 113	n.d.	-2,1	n.d.
Jordanie	358 723	302 927	277 307	18,4	9,2
Sénégal	331 191	281 330	n.d.	17,7	n.d.
Yémen	318 901	155 717	388 436	104,8	-59,9
Chypre	298 109	255 021	233 400	16,9	9,3
Maurice	290 118	381 474	198 177	-23,9	92,5
République-Unie de Tanzanie	260 000	204 000	178 154	27,5	14,5
Cuba	259 328	216 587	214 760	19,7	0,9
Angola	235 411	210 031	n.d.	12,1	n.d.
Soudan	205 511	156 607	129 093	31,2	21,3
Bahreïn	193 112	175 870	155 037	9,8	13,4
Réunion	193 008	170 092	162 636	13,5	4,6
Qatar	190 286	164 137	118 183	15,9	38,9
Togo	184 998	166 441	84 783	11,1	96,3
Djibouti	159 359	244 287	178 405	-34,8	36,9
Slovénie	153 347	126 237	114 863	21,5	9,9
Guam	140 803	148 158	140 990	-5,0	5,1
Guadeloupe	116 042	110 073	118 013	5,4	-6,7
Madagascar	105 100	94 867	n.d.	10,8	n.d.
Total	136 963 942	121 460 246	105 202 498	12,8	15,5
Autres déclarants <sup>a</sup>	698 709	2 591 745	1 861 831	-73,0	39,2
Total déclaré <sup>b</sup>	137 662 651	124 051 991	107 064 329	11,0	15,9
Total mondial	336 858 116	299 280 432	276 552 859	12,6	8,2

Source: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2006* et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

<sup>a</sup> Cette rubrique comprend des pays et des territoires en développement qui ont déclaré un trafic inférieur à 95 000 EVP par an ou pour lesquels les données étaient nettement insuffisantes.

<sup>b</sup> Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête de base, aucun d'eux ne comptant parmi les ports les plus importants; les omissions ne devraient pas faire varier les chiffres de plus de 5 à 10 % au total.

Tableau 43

**Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, 2005-2003**  
(En millions d'EVP et en pourcentage de variation)

Port	Millions d'EVP			Pourcentage de variation	
	2005	2004	2003	2005/2004	2004/2003
Singapour	23,19	21,33	18,41	8,72	15,86
Hong Kong (Chine)	22,43	21,93	20,82	2,28	5,33
Shanghai	18,04	14,57	11,37	23,82	28,14
Shenzhen	16,20	13,65	10,70	18,68	27,57
Busan	11,84	11,43	10,37	3,59	10,22
Kaoshiung	9,47	9,71	8,81	-2,47	10,22
Rotterdam	9,30	8,30	7,10	12,05	16,90
Hambourg	8,05	7,03	6,14	14,51	14,50
Doubaï	7,62	6,43	5,15	18,51	24,85
Los Angeles	7,48	7,32	6,61	2,19	10,74
Long Beach	6,71	5,78	4,66	16,09	24,03
Anvers	6,48	6,06	5,44	6,93	11,40
Quingdao	6,31	5,14	4,24	22,76	21,23
Port Klang	5,54	5,24	4,80	5,73	9,17
Ningbo	5,19	4,00	2,77	29,75	44,40
Tianjin	4,81	3,81	3,01	26,25	26,58
New York	4,80	4,45	4,04	7,87	10,15
Guangzhou	4,68	3,31	2,76	41,39	19,93
Tanjung Pelepas	4,17	4,02	3,50	3,73	14,86
Laem Chabang	3,81	3,62	3,18	5,25	13,84
Total	186,12	167,13	143,88	11,36	16,16

Source: *Containerisation International*, mars 2006, p. 67.

## B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2005, les principaux ports mondiaux ont enregistré des augmentations de trafic records. Shanghai a fait état de 443 millions de tonnes de marchandises, dépassant ainsi Singapour, qui a atteint 423 millions de tonnes. Ce dernier, toutefois, a conservé la première place pour ce qui est du tonnage des navires, avec 1 milliard 150 millions de tjb au terme d'une croissance de 10,5 %. En Europe, Rotterdam a affiché une augmentation de 5 % du trafic de marchandises pour atteindre 369 millions de tonnes et les 46

ports publics espagnols ont fait état d'un trafic record de 440,8 millions de tonnes. Par ailleurs, au cours de cette année, des records de productivité ont été observés à Busan (République de Corée) à un terminal à conteneurs géré par HPH. En juin, on a manutentionné 182 conteneurs à l'heure sur un navire à l'aide de quatre grues et appareils de levages doubles, et un nouveau record a été annoncé en octobre, avec la manutention de 260 conteneurs à l'heure sur le *KMTC Shanghai*.

La recherche de la productivité a poussé à l'utilisation de chariots cavaliers automatisés au terminal à conteneurs de Fisherman Island à Brisbane

(Australie). L'exploitant du terminal, Patrick, et l'équipementier, Kalmar, testaient ce système depuis 2000 et il a été finalement mis en service en décembre 2005. Le terminal de 25 hectares, comprenant trois postes d'amarrage, fonctionne sans arrêt avec 14 chariots cavaliers automatiques par tous les temps. L'amélioration de la productivité passait par un changement des pratiques commerciales et de la réglementation en Fédération de Russie. Les tarifs ferroviaires intérieurs applicables aux marchandises transportées en direction des ports de la Baltique ont été augmentés parallèlement à ceux applicables aux marchandises qui franchissent des frontières pour être dirigées vers les ports des États baltes. Il a également été décidé d'éliminer des droits relatifs aux services de manutention fournis dans les ports russes, ainsi que de prendre des dispositions pour donner des terminaux à bail de longue durée. Les autorités indonésiennes désireuses d'améliorer le fonctionnement des ports ont jugé nécessaire de revoir les avantages acquis et de réorganiser le système portuaire du pays. Les calculs ayant montré que les droits illégaux doubleraient les coûts des exportations par conteneur dans le principal port du pays, Tanjung Priok, il a été décidé que la première mesure à prendre était de publier les noms des coupables, cela devant être suivi de mesures correctives. Par ailleurs, 25 ports d'éclatement ont été désignés pour répondre aux besoins du trafic international sous la direction d'entreprises commerciales (Pelindo), un grand nombre de ports nationaux et régionaux étant chargés du trafic intérieur sous l'autorité des pouvoirs locaux.

En 2005, des mesures ont été prises dans plusieurs ports qui, d'une manière générale, ont réussi à ne pas renouveler les embouteillages qu'ils avaient connus au cours de l'année précédente. Les employeurs des ports de Los Angeles et de Long Beach ont convenu, après avoir consulté l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), d'y engager jusqu'à 5 000 travailleurs occasionnels. Par ailleurs, la mise à disposition d'une liste de 18 000 personnes qui souhaiteraient être embauchées pour un travail de manutention portuaire a donné l'assurance que les terminaux pourraient faire face de manière adéquate aux besoins du trafic maritime. Les mesures opérationnelles mises en œuvre dans ces ports au second trimestre ont été la réduction du temps d'entreposage en transit gratuit des conteneurs d'importation de cinq à quatre jours et de sept à six jours pour les conteneurs d'expor-

tation, ainsi que l'établissement du système PierPass grâce auquel environ 40 % du trafic routier lié à l'activité portuaire s'effectuerait de nuit et aux week-ends.

Ces mesures concernaient les transports terrestres aussi. Une grande entreprise de transport routier desservant plusieurs ports sur la côte ouest des États-Unis s'est employée à résoudre le problème du manque de chauffeurs routiers dû aux bas salaires offerts en proposant des prestations d'assurance maladie et en embauchant des chauffeurs syndiqués (c'est la première fois en vingt-quatre ans que la Teamsters Union parvenait à signer une convention collective). En outre, les deux principales compagnies ferroviaires, Union Pacific et Burlington Northern Santa Fe, ont déployé du matériel et du personnel roulant supplémentaire pour desservir les ports les plus importants de la côte ouest.

Sur la côte est des États-Unis, une mesure a été adoptée pour accroître l'espace disponible dans les dépôts des terminaux de Hampton Roads; elle a permis de réduire l'espace considérable qui était occupé par les châssis appartenant à tel ou tel transporteur maritime en obligeant ces derniers à prévoir un espace commun pour les entreposer. Cette mise en commun a permis de réduire le nombre d'inventaires, a contribué à restreindre aussi le temps d'immobilisation et d'entretien des transports routiers, et permet d'utiliser davantage les installations.

À Southampton (Royaume-Uni), un système de réservation obligatoire pour les véhicules a permis de diminuer le temps d'immobilisation de ces derniers à moins de trente minutes. Ce système comporte un droit de réservation de deux dollars non appliqué pendant les heures creuses, et une amende de 47 dollars pour les camions qui arrivent en retard. En agrandissant la surface et en ajoutant de nouvelles installations, on a amélioré l'aménagement des terminaux dans ce port. Dans un autre port du Royaume-Uni, Felixstowe, environ 400 travailleurs supplémentaires ont été embauchés peu après la mise service de nouvelles installations. Un effort couvrant la totalité des transports a été déployé au Royaume-Uni pour publier un guide des meilleures pratiques indiquant les mesures opérationnelles que pourrait adopter chaque partie impliquée dans les mouvements des marchandises entre le navire et leur destination pour lutter contre l'encombrement des ports. Ce guide, toutefois, reconnaît clairement que ces mesures n'entendent pas remplacer l'augmentation de capacité portuaire nécessaire au pays à moyen terme.

Les utilisateurs des ports étaient d'accord pour essayer des solutions alternatives destinées à éviter les encombrements. Aux États-Unis, MOL était en train de doubler la capacité du terminal de Oakland, sur la côte ouest, et de construire un terminal à Jacksonville, sur la côte est, pour mettre en place des services de transport entièrement maritimes en direction de l'Asie. Savannah, situé plus au nord, sur la côte est, a fait état d'un accroissement régulier du trafic au cours de l'année, lié aux flux d'importations asiatiques qui arrivent aux centres de distribution des principaux détaillants des États-Unis, sis autour du port. De l'autre côté de l'Atlantique, le terminal novateur mais très peu utilisé de Ceres-Paragon, à Amsterdam, a finalement réussi à obtenir deux destinations de desserte de la Grand Alliance, de sorte que les navires de NYK y font escale deux fois par semaine.

Des grèves ont porté atteinte à la capacité de certains ports à améliorer leurs résultats. Au cours du premier semestre, le travail de nuit et de week-end a été perturbé au Havre par le personnel que préoccupait la convention collective. À la fin septembre, le port de Marseille a été touché par une grève de 12 jours, qui a entraîné une annulation d'escale pour 155 navires et la mise en chômage technique de 1 750 ouvriers. Selon les estimations, les pertes ont été de 150 millions de dollars pour 1 200 entreprises. Le statut des grutiers, qui font actuellement partie du personnel de la régie portuaire, est remis en cause par les exploitants de terminaux à conteneurs qui construisent de nouveaux terminaux dans ces deux ports; c'était l'un des principaux motifs de cette action. Par ailleurs, en septembre, des préoccupations liées à des plans de privatisation ont causé une journée de grève dans les ports péruviens. En novembre, les terminaux de Sidney et de Melbourne ont fermé pendant le temps de travail d'une équipe, les ouvriers protestant contre un projet de loi relatif aux relations professionnelles. En République de Corée, les ports ont été fermés pendant une demi-journée pour protester contre le plan envisagé par le Gouvernement pour mettre fin au monopole du syndicat en matière de manutention portuaire.

D'autres actions revendicatives ont également perturbé le fonctionnement de plusieurs ports en 2005. En mai, les chauffeurs routiers de Mombasa (Kenya) ont bloqué les entrées du port pour s'opposer à un règlement qui les obligeait à retenir à l'avance les jours de chargement de sorte que ce

dernier soit limité à 210 camions par jour. En juin, environ 1 500 employés des entreprises chargées du transport des conteneurs entre le dépôt et la zone de groupage et de dégroupage de Bombay (Inde) ont cessé le travail, afin de protéger leur emploi en obtenant une modification des conditions des appels d'offres effectués par l'autorité portuaire de manière à ce que cette opération soit confiée à une seule entreprise. Le mois suivant, une grève de six semaines déclenchée par environ 1 000 propriétaires de camions indépendants et 46 entreprises de transport routier a paralysé le port de Vancouver (Canada). Les grévistes cherchaient à obtenir un accroissement de leurs revenus pour compenser la hausse du carburant. En août, les agents des douanes de Santos (Brésil) ont travaillé à mi-temps pendant quatre semaines pour s'opposer à la fusion de leur service avec celui d'autres agents fédéraux.

Le fonctionnement de certains ports a été gravement perturbé par des catastrophes naturelles. En 2005, la saison des cyclones dans les Caraïbes a été exceptionnellement destructrice, Katrina et Rita ayant causé de gros dégâts dans les villes et les ports du golfe du Mexique. Celui de la Nouvelle-Orléans a sérieusement souffert du fait, de Katrina, et les enquêtes effectuées peu après cette catastrophe ont indiqué qu'il lui faudrait trois ou quatre mois pour récupérer 75 % de sa capacité. Les premières mesures de réorganisation ont consisté à fournir des générateurs et à loger les travailleurs et leur famille sur des navires. Ensuite, il a fallu s'occuper des contrats de nettoyage et de relèvement. Plusieurs réseaux logistiques d'expéditeurs ont été complètement désorganisés par les ravages causés par Katrina dans plusieurs ports (20 % des conteneurs frigorifiques pour le transport des bananes étaient bloqués à Gulfport, qui a été sévèrement touché). Les coûts de reconstruction ont été estimés à 1 700 millions de dollars par l'administration maritime des États-Unis. Le trafic a été détourné vers d'autres ports et la planification préalable a été intensifiée à Houston et dans d'autres ports texans à l'approche de Rita, quelques semaines plus tard. Ce dernier a frappé Beaumont, Port Arthur et Lake Charles, causant également de graves pertes de marchandises à Houston. Les dégâts causés aux infrastructures des transports ont été éclipsés par les estimations concernant ceux qu'ont subis les plates-formes pétrolières en mer (5 milliards de dollars après Katrina et 3 milliards après Rita). Quelques semaines plus tard, le cyclone Beta s'abattait sur les installations portuaires des Caraïbes le long de la côte du Nicaragua. Le TT Club a préconisé une augmentation des primes d'assurance d'environ 25 %

et un recours accru à des réserves pour les installations exposées aux cyclones. Ailleurs, le manque de visibilité dû aux grands incendies de forêts en Indonésie a entraîné une suspension temporaire des activités de Port Klang (Malaisie) et de fortes pluies ont fait s'effondrer un poste d'amarrage chargé de sel à Cochin (Inde).

Au cours de cette année, il a été décidé de continuer à accroître la capacité de transport entre les ports du Havre et de Hambourg. En mars, les autorités néerlandaises ont fini par adopter le projet d'approfondissement du Scheldt. Cela permettra d'entreprendre les travaux de dragage en 2007 pour mettre à la disposition des transports maritimes à destination d'Anvers une profondeur de 13,1 mètres indépendamment des marées. Un autre investissement destiné à l'amélioration des liaisons entre ce port et le bassin de la Ruhr (le Rhin de fer, une ligne de chemin de fer qui traverse le territoire des Pays-Bas) est encore à l'étude. L'importance des chemins de fer pour accéder à l'intérieur des terres a été soulignée par l'inquiétude de Brème lors des négociations menées pour que DB (la compagnie nationale des chemins de fer allemands) ait une participation dans HHLA, l'exploitant du port de Hambourg. L'exploitant mondial Eurogate a reçu l'autorisation d'y aménager, à partir de 2006, un terminal d'une capacité de 1,4 million d'EVP par an. En juillet, un nouveau terminal pouvant traiter 1,4 million d'EVP par an a été mis en service au Deuganckdock (Anvers), sur la rive gauche du Scheldt. Ce terminal, exploité par Antwerp Gateway, avec P&O Nedlloyds comme principal actionnaire, aura une capacité finale de 3,5 millions d'EVP par an quand les travaux (d'un montant de plus de 600 millions de dollars) seront terminés. Une autre section du même bassin exploitée par PSA a été mise en service à la fin de l'année. Finalement, le Deuganckdock permettra de doubler la capacité de manutention de conteneurs d'Anvers, pour la faire passer de 6 à 13 millions d'EVP par an.

Au cours de cette année, Rotterdam a continué à mettre en œuvre les plans de développement de Maasvlakte 2, qui permettront d'agrandir l'espace de 1 000 hectares pour les conteneurs, l'industrie chimique et les activités de distribution et d'ajouter 12 kilomètres de postes de mouillage au port existant. L'investissement d'environ 2 milliards de dollars a déjà pris du retard et devrait assurer le relais lorsque les agrandissements réalisés grâce aux investissements actuellement

réalisés dans Euromax par ECT et P&O Nedlloyds pour ajouter une capacité de 1,5 million d'EVP par an au port existant, seront saturés, c'est-à-dire vers la fin de la décennie.

L'aménagement de nouvelles capacités portuaires s'est poursuivi sans relâche en Extrême-Orient. En Chine, le nouveau port maritime de Yangshan a été mis en service en novembre pour desservir Shanghai et la région du delta du Yang Tsé. Il comporte quatre postes d'amarrage dotés d'une capacité de 2,2 millions d'EVP et se trouve sur deux îles situées dans la baie de Hangzhou. Le port est relié au continent par une chaussée à six voies de 32 kilomètres financée par Shanghai International Port Group (SIPG) et Shanghai Port Container, qui en est également l'exploitant. Seize services d'expéditions maritimes conteneurisées en direction de l'Europe assurés par Maersk Sealand, OOCL, APL, Hapag Lloyd et CMA-CGM ont été déplacés des terminaux du fleuve Waigaoqiao, près de Shanghai, au nouveau port. Le développement de terminaux fluviaux, comme Jiangying dans la province de Jiuan-su, pourrait permettre de réduire les coûts d'exportation de 124 dollars par EVP, et ces terminaux sont considérés comme étant des compléments du nouveau port maritime. Selon les estimations, la seconde phase de développement, d'une taille et d'une capacité similaires, doit coûter 800 millions de dollars et s'achever en 2007, quelques exploitants de stature mondiale étant invités à participer aux investissements, à savoir HPH, APM Terminals et COSCO Pacific. Lorsqu'il sera terminé, en 2020, ce port devrait avoir une capacité de 20 millions d'EVP et être à l'abri du gros temps et des effets secondaires de la saison des typhons.

À Hong Kong (Chine), Modern Terminals a investi 154 millions de dollars dans la modernisation de ses postes d'amarrage pour pouvoir accueillir des porte-conteneurs de 12 500 EVP. À Kaohsiung (province chinoise de Taiwan), le plan d'expansion annoncé d'un montant de 2,8 milliards de dollars, auquel les investisseurs privés sont invités à participer à hauteur de 50 %, permettrait un accroissement de 2,5 millions d'EVP par an d'ici à 2008. Ce plan fait suite au renouvellement des baux par des compagnies de transport maritime comme Maersk Sealand, Hyundai Marine et Yang Ming. Plus au nord, Qingdao prenait contact avec des investisseurs, dont PSA, afin de financer, pendant les cinq prochaines années, l'expansion chiffrée à 3 milliards de dollars qui permettra de doubler sa capacité pour atteindre 12 millions d'EVP par an; et COSCO et China Shipping envisageaient de participer au développement de

Tianjin d'un coût de 3,5 milliards de dollars. Le nouveau port de Busan North (République de Corée) financé par Dubaï Port International et Samsung a été ouvert au trafic au début de 2006, avec deux ans d'avance sur le programme pour profiter de l'essor du trafic international et régional; il a également profité d'exonérations fiscales temporaires pour les marchandises y transitant estimées à 20 dollars par conteneur. Ce même port a également publié un appel d'offres pour procéder à une nouvelle extension de quatre postes d'amarrage. En Chine du Sud, il a été convenu d'un plan de coopération stratégique d'un montant de 1,2 milliard de dollars entre COSCO et l'administration provinciale de l'île de Hainan pour la création d'un centre maritime pivot pour le port, la logistique, les expéditions et les activités de réparation des navires. Plus au sud, ICTSI, un opérateur mondial des Philippines, a fait état d'un investissement de 60 millions de dollars à Manille pour améliorer la capacité de 0,4 % et la porter à 2 millions d'EVP grâce au redressement du commerce national après sa récente récession.

En Inde, la capacité du terminal à conteneurs était en expansion à Jawaharlal Nehru Port Trust (JNP), Maersk convertissant une ancienne installation à vrac en un troisième terminal à conteneurs dans le port. Au milieu de 2006, cela permettra d'ajouter 1,5 million d'EVP par an aux terminaux déjà déployés de JNP et P&O Ports-operated Nhava Sheva. Les plans d'expansion de JNP paraissent prometteurs après les contrôles effectués par plusieurs instances administratives et plusieurs offres fermes de la Japan Bank of International Cooperation and City Bank. Parmi les projets on note l'approfondissement et l'élargissement de la voie d'accès au port pour un budget estimé à 182 millions de dollars, une ligne de chemin de fer spéciale en direction de New Delhi, une chaussée à huit voies vers l'arrière-pays, et le pont marin Mumbai Trans Harbour de 22,5 kilomètres. Quelque 25 % environ de ce dernier seront financés par le Gouvernement, le reste devant l'être par les péages recueillis par l'entrepreneur choisi pour le construire et l'exploiter. Au cours de cette année également, le Gouvernement a autorisé la construction d'un second terminal à conteneurs à Chennai, en dépit du fait que l'exploitant du seul terminal existant n'en voyait pas la nécessité. Ailleurs dans le pays, des voix se sont élevées pour demander qu'on développe le port d'Azhikkal dans l'État du Kerala au motif qu'il convient d'équilibrer le

développement économique des régions, ainsi que pour de bonnes raisons commerciales.

En Malaisie et en Oman aussi, on augmentait la capacité des ports à conteneurs. À Klang, l'exploitant Westport a terminé son neuvième poste d'amarrage destiné à accueillir des navires d'une capacité de 8 000 à 9 000 EVP, et a accru la capacité totale de 1 million d'EVP par an, pour atteindre 5 millions d'EVP par an. À Tanjung, Pelepas était en train de construire deux postes d'amarrage supplémentaires devant être terminés en 2006, où ils seront au nombre de 10. À Salalah, la construction de deux postes d'amarrage supplémentaires d'une profondeur de 18 mètres a été autorisée, ainsi que celle d'une digue de 2,85 kilomètres. Elle devait démarrer immédiatement avec un investissement en coentreprise de 262 millions de dollars qui permettra d'accroître la capacité du port de 1 million d'EVP par an pour passer à 4 millions d'EVP par an en 2008. L'exploitant du port devait effectuer un investissement de 94 millions de dollars pour acheter du matériel. À Sohar, la deuxième phase du développement de ce port industriel était en cours, avec la construction d'une raffinerie pouvant produire 340 000 tonnes de propylène, d'une centrale électrique et d'une usine de désalinisation, d'une aciérie et d'une usine capable de produire 1,2 million de tonnes d'urée par an. Les infrastructures fournies par le Gouvernement, à savoir des digues, une voie d'accès et une darse d'une profondeur de 16 mètres, et 1,8 kilomètres de mur de quai, étaient déjà terminées.

Les investissements dans les ports d'éclatement ont également été importants. CMA-CGM, l'exploitant du port franc de Malte, a décidé d'accélérer son investissement de 47 millions de dollars en matériel pour pouvoir accueillir des navires d'une capacité allant jusqu'à 12 000 EVP, ledit investissement concernant aussi quatre grues à portique d'une envergure équivalente à 22 conteneurs, un revêtement supplémentaire de 7 hectares et une nouvelle porte. Freeport (Bahamas) a déjà une profondeur suffisante pour accueillir les plus grands navires en service, et vise à devenir aussi un centre de distribution (son autorité a convenu de donner à bail 20 hectares à un groupe chinois dont les marchandises pourraient être stockées et exposées). Au Panama, HPH investissait 200 millions de dollars pour l'extension de Cristobal et Balboa, aux deux extrémités du canal de Panama, des postes d'amarrage de 16 mètres de profondeur devant être construits dans ces deux ports. Le Gouvernement a dévoilé les plans d'un super-pivot qui sera situé sur la

côte pacifique du Panama, non loin de l'entrée du Canal. L'alternative la plus importante conférerait une capacité de terminal de 7,5 millions d'EVP pour un investissement de 947 millions de dollars, avec une mise en valeur de 112 hectares de terres. Les alternatives de moindre ampleur, comme celle qui générerait une capacité de 4,6 millions d'EVP, permettent de faire de modestes économies d'environ 50 millions de dollars sur l'investissement total. Ce plan prévoit que des investisseurs du secteur privé mettent en œuvre le projet, le Gouvernement étant responsable de l'accès à la terre et des relations de transport. Ailleurs, il a été demandé que la Scandinavie et les pays baltes soient desservis à partir d'un port d'éclatement qui doit être créé à Scapa Flow (îles Orcades, Écosse), et, en particulier, le port de Gdansk (Pologne) a obtenu 217 millions de dollars pour se doter d'un terminal à conteneurs de 0,5 million d'EVP en plus du terminal de 0,2 million d'EVP que HPH est en train de construire dans le port voisin de Gdynia. Dans ce dernier, le Baltic Container Terminal fonctionne déjà et sa capacité est en passe de s'accroître de 0,8 million d'EVP au maximum.

En Amérique du Sud, l'essentiel des investissements est venu du Brésil, sous l'effet de la loi «Reporto», adoptée à la fin de 2004, qui a provisoirement suspendu les taxes sur les produits manufacturés, à condition qu'ils soient importés dans le pays avant la fin de 2007. Au milieu de 2005, environ 100 millions de dollars de matériel portuaire avaient été commandés par les autorités et les exploitants portuaires. Deux exploitants de Santos ont passé pour 32 millions de dollars de commandes et les achats réalisés par les exploitants de Suape, Rio Grande do Sul et Paranagua ont été estimés à 16 millions de dollars pour chacun. Dans le cadre d'un programme de développement distinct, des investisseurs du secteur privé (le groupe local Batistella et la compagnie de transports maritimes Hamburg Sud) ont décidé de construire le port d'Itapoa dans la baie de São Francisco do Sul pour accueillir les expéditions de marchandises réfrigérées comme la viande, la volaille et les fruits en provenance, surtout, des États de Parana et de Santa Catarina. Actuellement, ces marchandises sont exportées à partir des ports de São Francisco do Sul et aussi d'Itajai, où Maersk Sealand a acheté une participation de 50 % dans le terminal à conteneurs Teconvi. Les investissements dans le nouveau port de Itapoa d'une profondeur de 16 mètres et d'une capacité de 0,3 million d'EVP par

an, qui sera prêt au milieu de 2006, ont été de 100 millions de dollars, financés à hauteur de 50 % par l'Inter-American Development Bank. Une route de 30 kilomètres reliant le port au réseau routier brésilien a été construite par l'État de Santa Catarina. À Buenos Aires (Argentine), deux exploitants (Exolgan et TRP, propriété de P&O) ont mis en service des grues à portique post-Panamax au cours du deuxième semestre, mais le premier navire de plus de 5 500 EVP qui est arrivé dans ce port n'a pu relâcher que chez ce dernier.

### C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

Au cours de cette année, certains pays ont adopté différentes dispositions institutionnelles pour les ports de commerce. À Port of Spain (Trinité), des offres pour un contrat de gestion du terminal à conteneurs de cinq ans ont été reçues pendant le second semestre, et au début de 2006, c'est Portia, une filiale de Mersey (l'exploitant du port de Liverpool), qui a emporté ce contrat. À Taomasina (Madagascar), le contrat de vingt ans d'exploitation et de développement de la partie est du port a été gagné par ICTSI. À Mersin (Turquie), PSA associé à un groupe local a versé 755 millions de dollars pour s'adjuger l'appel d'offres lancé aux fins de l'exploitation du port pendant trente-six ans. À Progreso (Mexique), un opérateur espagnol de Barcelone a commencé à exploiter le port dans le cadre d'une concession de vingt ans. À Callao (Pérou), un appel d'offres a été lancé pour la construction et l'exploitation du premier terminal à conteneurs à l'extrémité sud du port. En Israël, l'autorité portuaire nationale a été remplacée par une compagnie chargée de gérer et de développer les ressources du port. Cette compagnie est propriétaire des biens immobiliers des ports de Eliat, Ashod et Haïfa, où des sociétés d'exploitation distinctes ont été établies. En Colombie, l'ouverture de discussions avec les grands exploitants qui travaillent à Buenaventura, Barranquilla et Santa Maria afin de trouver de nouveaux investissements laissait présager la mise en place du système de propriété dans ces ports. Le système d'exploitation a été conservé en Afrique du Sud, où les plans destinés à inciter les entreprises du secteur privé à exploiter les terminaux de Durban et Coega ont été abandonnés.

Des différends entre les autorités portuaires et les exploitants mondiaux de terminaux sont apparus ou ont disparu à différents moments dans divers pays. Au début de l'année, la Tariff Authority for Major Ports (TAMP), qui régit les principaux ports de l'Inde, a décidé que les revenus des exploitants de terminaux du secteur privé seront alignés sur ceux des

installations similaires gérées par l'État. Cela a affecté un seul exploitant qui, il y a cinq ans, avait été autorisé à appliquer des tarifs supérieurs de 16 % à ceux des établissements gérés par l'État. Au milieu de l'année, le Ministère des transports maritimes de l'Inde a élaboré un projet de directives permettant aux entreprises nationales de répondre à des appels d'offres pour les terminaux à conteneurs et faire des offres inférieures au maximum de 5 % à l'offre la plus haute pour être placées à égalité avec elle. Ces directives ont également défini une entité indienne comme étant une entreprise dans laquelle les résidents indiens détiennent une participation majoritaire et ont demandé que les soumissionnaires gagnants conservent le système de la participation pendant la durée du contrat. À la fin de l'année, deux exploitants mondiaux chinois se sont vu interdire de soumissionner pour un terminal de Bombay pour des raisons de sécurité. Au Panama, les problèmes en attente de solution ont été résolus avec HPH, cette entreprise ayant convenu de dédommager l'État de la perte du loyer qui n'avait pas été payé pendant les trois dernières années en raison d'un décret controversé adopté par l'administration précédente, et de verser 102 millions de dollars pour les infrastructures reçues au titre du bail de cinquante ans. À l'avenir, HPH versera un droit de 9 dollars par EVP, similaire à celui qui est en vigueur pour deux autres exploitants.

Les activités de fusion et d'acquisition des exploitants mondiaux de terminaux se sont poursuivies sans relâche. Il en résulte que la liste des quatre plus importants opérateurs mondiaux de 2004 (HPH, PSA, APM Terminals et P&O Ports, dont le débit se monte globalement à 135 millions d'EVP, soit à peu près un tiers du trafic mondial) a toutes les chances de changer à la suite des événements de la fin de 2005. DP World, exploitant mondial de terminaux de Doubaï, a poursuivi la mise en œuvre de son plan audacieux d'expansion en novembre en proposant d'acheter P&O Ports pour 5,7 milliards de dollars. Quelques semaines plus tard, certains des investisseurs qui enchérissaient avec DP World ont réduit leur offre, et Temasek, la société mère de PSA, aurait augmenté sa part d'actions dans P&O Ports. Temasek a fait, pour P&O, une offre supérieure d'environ 6 % à celle de DP World, mais cette dernière a élevé la sienne de près de 11 % et, à la fin de janvier 2006, a finalement repris P&O Ports pour 6,8 milliards de dollars. En février, une forte opposition à cette transaction s'est manifestée aux

États-Unis pour des raisons de sécurité, car une vingtaine de terminaux de P&O Port sont situés sur le territoire de ce pays. Cette opposition s'est calmée lorsque DP World a indiqué qu'elle était disposée à céder ces terminaux à une entité américaine.

Au cours des semaines suivantes, on a observé diverses péripéties dans plusieurs pays. Au Royaume-Uni, des investisseurs australiens ont fait une offre de 554 millions de dollars pour PD Ports, qui est propriétaire du port de Teeside, et un autre investisseur, Peel, a fait une offre non précisée pour Mersey Docks and Harbour Co., qui est propriétaire du port de Liverpool et d'autres ports du Royaume-Uni de moindre importance. En Australie, l'exploitant de terminaux Patrick a été repris, pour la somme de 4,2 milliards de dollars, par Toll Holdings, qui est un conglomérat dont l'activité concerne la logistique; il s'agit du groupe de ce type le plus important d'Australie, et qui a des intérêts en Asie du Sud-Est. C'est à la fin du mois d'avril qu'a eu lieu la plus grosse transaction: PSA a acquis 20 % du capital de HPH au niveau mondial pour 4,4 milliards de dollars.

En plus de cette stricte activité de fusion et d'acquisition, ces opérateurs mondiaux ont également conclu des accords concernant des ports spécifiques, qui pourraient aussi concerner des compagnies maritimes. En juin 2005, HPH a confirmé qu'il avait vendu à PSA une participation de 20 % dans le terminal HIT de Hong Kong (Chine) pour 925 millions de dollars. Un mois plus tard, dans le même port, un accord est entré en vigueur entre DP World et HPH et Wharf Group, un autre opérateur, aux termes duquel le trafic excédentaire de DP World peut être traité dans les installations exploitées par les autres compagnies.

Les accords conclus par des opérateurs mondiaux avec des compagnies maritimes concernaient des participations dans des terminaux ou les services à fournir aux navires dans les terminaux. Comme exemple du premier type, on peut citer la participation de 10 % de CMA-CGM dans Antwerp Gateway cédée par COSCO et P&O Nedlloyds, qui ont gardé chacun 20 %, le reste du capital revenant à P&O Ports et Duisbourg avec 42,5 % et 7,5 % respectivement. Le groupement qui l'a emporté pour le Tangier Mediterranean Terminal, ainsi qu'il a été rendu public en octobre, constitue un autre exemple: l'opérateur Eurogate/Contship a fait cause commune avec les compagnies maritimes MSC et CMA-CGM, une participation minoritaire ayant été laissée à une compagnie locale. Les accords portant sur les services recherchés par les compagnies maritimes ont semblé

devenir plus importants en termes de temps et de couverture: on savait que K Line cherchait à conclure avec PSA un accord relatif aux services pour vingt ans couvrant tous ses terminaux dans le monde. Cela paraissait être une alternative au modèle de terminal spécialisé recherché par d'autres compagnies maritimes: pendant l'année, MSC a obtenu des terminaux spécialisés à Valence (Espagne) et a formé une coentreprise avec PSA pour l'exploitation d'un terminal à trois postes d'amarrage à Singapour. L'ex-Premier Ministre de Singapour a déclaré que les ports n'étaient plus en concurrence les uns avec les autres, mais avec des alliances ports/compagnies maritimes.

Certains considéraient que la fusion ou la coopération d'autorités portuaires voisines n'étaient pas sans intérêt. Au Canada, il a été demandé que Vancouver fusionne avec quatre autres ports. Dans le détroit de Gibraltar, il a été conseillé de resserrer la coopération entre Algésiras, Gibraltar et Tanger. Le problème des autorités de ports indépendants qui ont affaire aux compagnies maritimes a été illustré ailleurs. Il a été jugé que l'autorité du port du Pirée s'est rendue coupable d'abus de position dominante en accordant un contrat de dix ans à une grosse compagnie maritime qui avait ainsi évincé du marché une compagnie moins importante, laquelle avait fini par déposer son bilan. En conséquence, l'autorité portuaire s'était vu infliger une amende équivalant à 3 % de son chiffre d'affaires annuel par la Commission de la concurrence. Le port de Los Angeles a réglé une réclamation de la compagnie China Shipping en versant 22,2 millions de dollars. Cette réclamation concernait des retards dans la mise en service d'un terminal et la modification des navires pour leur permettre d'utiliser, à quai, les branchements électriques du port plutôt que les moteurs diesel. Cela était dû à des problèmes environnementaux: les retards avaient été causés par une action en justice engagée par des associations de défense de l'environnement qui soutenaient que toutes les expertises écologiques devaient être terminées avant que la construction ne soit autorisée, alors que l'utilisation des branchements électriques du port était une mesure destinée à faire baisser la pollution atmosphérique de la zone urbaine.

Dans les pays d'Europe occidentale, on estimait généralement que les retards et les coûts relatifs au processus de planification et d'autorisation du développement portuaire étaient

excessifs. L'extension de Maasvlakte 2 à Rotterdam est retardée d'au moins dix-huit mois pour des questions soulevées devant un tribunal administratif sur les conséquences de ce projet pour l'environnement. De même, le coût inhérent au processus de planification (c'est-à-dire le coût des enquêtes publiques, la production des documents officiels pour l'obtention du permis de construire et les frais de procédure) de 12 projets dans plusieurs pays s'est élevé à 700 millions de dollars; la facture du seul projet de Dibden Bay (Royaume-Uni) a été de 82 millions de dollars. Ces retards et ces coûts ont des conséquences négatives sur le renforcement, au cours des prochaines années, de la capacité, dont on a grand besoin dans la mesure où l'on estime que le taux d'occupation des terminaux à conteneurs de la région est déjà largement supérieur à 70 %. Un armateur bien connu a lancé un appel pressant aux représentants de ce secteur pour qu'ils se rendent plus visibles et convainquent les autorités de la nécessité de trouver rapidement de nouveaux investissements. En Allemagne, le port de Hambourg a proposé que des délais de rigueur soient imposés pour le dépôt des plaintes par les parties concernées, et que le nombre d'instances qui participent à la procédure d'autorisation soit réduit.

Alors que le renforcement de la capacité de traitement des conteneurs en Europe est de plus en plus urgent, la procédure d'autorisation des projets de développement des ports, au Royaume-Uni, a été mise à rude épreuve. Après le rejet du projet d'ABP pour Dibden Bay pour des raisons de protection de l'environnement, il restait trois projets à étudier: la mise en œuvre, financée par HPH, de la phase III à Felixstowe et Bathside Bay ainsi qu'à Harwich, et le projet concernant la London Gateway soutenu par P&O Ports. Ces programmes permettraient d'augmenter la capacité actuelle des ports de 6,8 millions d'EVP par an. Le projet de la London Gateway a reçu une approbation préliminaire en septembre 2005 et les autres ont été approuvés au cours des premiers mois de 2006. Ce processus ad hoc d'approbation a suscité quelques polémiques. Certaines parties ont insisté sur la difficulté de faire avancer tous ces projets en comparaison avec ceux d'autres ports européens qui bénéficient de fonds publics pour l'aménagement des infrastructures. D'autres ont exprimé des doutes sur le bien-fondé de la préférence marquée pour les projets de développement concernant le sud au détriment des régions du nord du Royaume-Uni qui sont plus pauvres. D'autres encore ont noté combien il est difficile de demander aux exploitants de financer l'infrastructure ferroviaire et routière pour rendre les

projets portuaires viables si des tierces parties devaient en profiter aussi. Pendant ce temps, les ports de Liverpool, Teeside et Bristol élaboraient leurs propres plans de développement. Celui de Bristol était particulièrement ambitieux, exigeant un investissement de 543 millions de dollars pour pourvoir aux besoins de porte-conteneurs de 12 000 EVP dans des installations permettant de traiter 1,5 million d'EVP par an. Le Gouvernement devait terminer en 2006 l'étude de la politique portuaire entreprise en 2005 après avoir conféré autant que faire se peut avec les parties concernées.

Pendant la plus grande partie de 2005, la Commission des transports du Parlement de l'Union européenne et les organes directement intéressés ont passé le projet de directive de l'UE sur les services portuaires au peigne fin. Certains se sont plaints de ce que cette deuxième version avait été élaborée sans que fussent étudiés d'assez près les motifs du rejet de la première version en 2003, et des efforts ont été déployés pour mettre au point une version modifiée répondant aux objections faites à l'égard des principaux points qui donnaient lieu à controverse, dont le droit des armateurs d'assurer eux-mêmes leur service et les procédures d'appel à la concurrence. En novembre, une version modifiée a été mise au vote à la Commission des transports, alors même que certains se demandaient s'il ne valait pas mieux la retirer; à l'issue d'un vote confus, il a été décidé de renvoyer la version non modifiée devant le Parlement. Le projet de directive sur les services portuaires a finalement été rejeté à une écrasante majorité par le Parlement de l'UE en janvier 2006.

La question du financement des infrastructures par le Gouvernement a été examinée au Canada.

Les amendements apportés à la loi de 1998 sur la marine ont ouvert la voie au financement direct par le Gouvernement fédéral des principaux projets concernant les infrastructures. En octobre, une contribution de 492 millions de dollars a été annoncée pour permettre d'éliminer les embouteillages sur les routes, les voies ferrées et aux frontières, causés par l'accroissement du trafic asiatique qui transite par le port de Vancouver. Aux États-Unis, le défaut de financement a conduit la Californie à proposer l'établissement d'un droit de 30 dollars par EVP consacré à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, de la qualité de l'air et de la sécurité des ports, mais cette suggestion a été reportée *sine die* en raison d'une forte opposition au fait que le secteur commercial remplace le secteur public en matière d'investissements. En Allemagne, la facture de la construction du port de JadeWaser a augmenté de 22 % à cause de la hausse du prix de l'acier et d'autres matériaux.

#### D. TAXES DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS

Des taxes de sécurité ont continué d'être appliquées dans plusieurs ports en 2005. Par exemple, Patrick Corp., exploitant portuaire australien, en prélève une de 3,70 dollars par conteneur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, pour payer des gardiens supplémentaires, des clôtures, l'éclairage et un circuit de télévision fermé. En mars, trois exploitants de terminaux de Shenzhen (Chine) ont annoncé qu'ils allaient imposer une taxe de 6 dollars par EVP chargé; plus tard, Modern Terminals, l'un des opérateurs de Hong Kong (Chine), a fait savoir qu'il appliquerait une taxe de 6,40 dollars par conteneur chargé à partir de mai 2005. Il a également été annoncé au milieu de 2006 qu'un droit de sécurité uniforme de 2,50 dollars serait prélevé sur tous les conteneurs de 20 pieds transitant par les ports chinois, et cela pendant trois ans.

## Chapitre 6

# TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

*Le présent chapitre contient des renseignements sur les faits nouveaux survenus dans le secteur des transports, de la facilitation du commerce et du transport multimodal, ainsi que sur l'état des principales conventions relatives aux transports maritimes.*

### A. NÉGOCIATIONS SUR LA FACILITATION DU COMMERCE À L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

Depuis 2004, les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sont en négociation pour clarifier et améliorer les articles V, VIII et X du GATT, qui traitent respectivement des questions de transit, des redevances et des formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation et de la transparence des règlements relatifs au commerce. En juillet 2004, dans «l'ensemble des résultats de juillet» (le «July Package») et son annexe D, les membres de l'OMC ont convenu des modalités à suivre pour le lancement de négociations sur la facilitation du commerce<sup>4</sup>.

*Propositions spécifiques concernant les technologies de l'information et de la communication*

Beaucoup des propositions techniques présentées au Groupe de négociation sur la facilitation des échanges en 2005 et au début de 2006 avaient trait aux technologies de l'information et de la communication (TIC). Pour ce qui est des documents électroniques et de la présentation informatisée des données, il a été indiqué que «pour parvenir à établir un ensemble de formulaires et de documents électroniques communs, il est essentiel d'harmoniser les documents d'importation et les données requises pour la mainlevée des marchandises sur la base des normes internationales fixées par l'Accord sur

l'évaluation en douane de l'OMC, la Convention sur le SH, la formule-cadre des Nations Unies, la Convention de Kyoto de l'OMD, etc.»<sup>5</sup>. Par ailleurs, «l'ensemble de données élaboré à partir du modèle de données de l'OMD, de l'EDIFACT de l'ONU (échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport) et de la formule-cadre des Nations Unies pourrait servir à cet égard de point de référence/de norme de base»<sup>6</sup>. Selon d'autres propositions, «dans les cas où les déclarations de marchandises et autres pièces justificatives sont présentées par voie électronique et authentifiées par des signatures ou des procédures électroniques, aucun autre original de ces documents ne sera demandé»<sup>7</sup>, et «les systèmes électroniques d'échange de données informatisées (EDI) devraient être substitués aux procédures sur support papier dans les douanes et, à terme, dans tous les autres services administratifs s'occupant d'importation et d'exportation»<sup>8</sup>.

En ce qui concerne la publication sur l'Internet des règlements relatifs au commerce, les propositions présentées à l'OMC comportent l'établissement de «mécanismes permettant de rendre publique l'information concernant les procédures douanières et d'y accéder par les voies officielles facilement et rapidement disponibles (y compris, dans la mesure du possible, sous forme électronique)»<sup>9</sup>. De même, il est suggéré que «tout renseignement ... devrait être rendu accessible par le membre concerné à toutes les parties intéressées par voie électronique sans frais ou à un coût correspondant au coût des services rendus», et que

«chaque membre devrait notifier aux autres membres par l'intermédiaire du secrétariat les moyens d'accéder aux renseignements publiés par voie électronique»<sup>10</sup>. La publication sur l'Internet est interprétée comme étant «une méthode à la disposition des membres pour satisfaire aux obligations actuelles en matière de publication au titre de l'article X du GATT de 1994»<sup>11</sup>.

En ce qui concerne l'automatisation, l'une des propositions est la suivante: «Automatiser les procédures des services douaniers et des autres organismes relatives à l'importation et à l'exportation, y compris la possibilité de présenter électroniquement les déclarations douanières et autres. De même, chercher à automatiser le paiement des redevances et autres droits et impositions.». La même proposition inclut aussi «le paiement automatisé des redevances et autres droits et impositions»<sup>12</sup>. Selon une autre proposition, «si l'automatisation est mise en place, dans les cas où des documents sur papier sont exigés dans le cas de procédures manuelles, les autorités douanières devraient en règle générale accepter des copies et ne pas accepter/demander seulement les originaux des documents, sauf dans des circonstances clairement définies. Avec la transmission automatisée des documents, il est toujours difficile, voire impossible d'identifier un document original s'il est imprimé ou photocopié.»<sup>13</sup>.

D'autres propositions relatives aux TIC concernent le guichet électronique unique. «Le recours par les membres à un guichet électronique unique pour la présentation en une seule fois et devant une seule autorité de tous les documents et renseignements se rapportant aux procédures d'importation et d'exportation est extrêmement important pour le bon déroulement des échanges, car il renforce la coordination entre organismes, permet une utilisation plus efficace des ressources publiques et privées et améliore le fonctionnement des organismes publics»<sup>14</sup>. «La mise en place d'un guichet unique ne signifie pas nécessairement l'application et l'utilisation de technologies de l'information et de la communication de pointe, bien que les échanges puissent être facilités si des technologies de l'information et de la communication utiles sont identifiées et adoptées»<sup>15</sup>.

Dans le cadre du commerce de transit, une proposition indique que «en règle générale, l'identification des marchandises s'effectue au moyen de scellements. Par ailleurs, outre les scellements classiques, des scellements

électroniques ont été conçus pour faciliter le repérage des camions de transport et suivre leurs itinéraires.»<sup>16</sup>.

#### *La Conférence ministérielle de Hong Kong (Chine)*

Dans la Déclaration ministérielle de l'OMC, adoptée le 18 décembre 2005 à Hong Kong (Chine), les ministres ont confirmé le mandat et les modalités des négociations sur la facilitation des échanges qui figurent à l'annexe D des résultats de juillet. Ils ont également repris à leur compte les recommandations incluses dans le rapport du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges, à savoir que les membres de l'OMC gardent à l'esprit la date butoir fixée pour la fin des négociations et la nécessité qui en découle de passer à la phase de rédaction d'un texte assez vite après la clôture de la Conférence ministérielle de Hong Kong pour permettre aux négociations basées sur ce texte d'aboutir en temps utile à une conclusion sur tous les aspects du mandat<sup>17</sup>.

Depuis le début de 2006, un grand nombre de propositions présentées au Groupe de négociation sur la facilitation des échanges ont effectivement résumé les problèmes couverts par des propositions antérieures. Beaucoup de ces récentes propositions ont été présentées par des groupes de pays qui avaient précédemment introduit le sujet séparément. Les négociations ont ainsi été largement «basées sur le texte», ce qui signifie que le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges ouvre maintenant le débat sur le libellé spécifique de certaines questions techniques. Au milieu de 2006, on comptait plus de 100 propositions faites.

#### *Traitement spécial et différencié, assistance technique et renforcement des capacités*

Plusieurs propositions faites au Groupe de négociation sur la facilitation des échanges pendant la première moitié de 2006 concernaient le «traitement spécial et différencié»<sup>18</sup>. L'annexe D des résultats de juillet indique que les résultats des négociations tiendront pleinement compte du principe du traitement spécial et différencié pour les pays en développement et les pays les moins avancés. L'étendue des engagements et le moment auquel ils seront contractés seront liés aux capacités de mise en œuvre des membres en développement et des membres les moins avancés. L'un des mécanismes proposés au Groupe de négociation sur la facilitation des échanges et qui vise à rendre le mandat de l'annexe D opérationnel comporte quatre

étapes principales: 1) l'auto-évaluation des capacités; 2) la notification; 3) le renforcement des capacités; et 4) la vérification de l'acquisition des capacités et le respect de l'obligation<sup>19</sup>. On espère, grâce à ce mécanisme, faire en sorte que les membres les moins avancés de l'OMC ne devront contracter des engagements que dans la mesure où ils seront en proportion du développement, des besoins financiers et commerciaux de chacun, ou de leurs capacités administratives et institutionnelles.

Dans l'annexe D, il est également reconnu que l'octroi d'une assistance technique et d'un soutien pour le renforcement des capacités est vital pour le développement des pays en développement et des pays les moins avancés afin de leur permettre de participer pleinement aux négociations et d'en tirer parti. Les organisations internationales compétentes, notamment le FMI, l'OCDE, la CNUCED, l'OMC et la Banque mondiale sont invitées à entreprendre un effort collectif à cet effet. Depuis 2005, la CNUCED, la Banque mondiale et l'OMC, en collaboration entre eux et avec le FMI, l'OCDE et l'OMD, organisent des programmes de renforcement des capacités pour accompagner le processus de négociations. Les commissions régionales des Nations Unies organisent également des séminaires et entreprennent des études relatives aux négociations de l'OMC dans leurs régions respectives<sup>20</sup>.

Ce mandat de l'annexe D reprend la recommandation du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges visant à ce que les organisations internationales compétentes soient invitées à continuer à aider les membres à identifier les besoins et les priorités des divers membres en matière de facilitation des échanges, ainsi que les coûts impliqués par les mesures possibles, leur importante participation ayant été dûment reconnue, et à ce qu'ils soient encouragés à poursuivre et à intensifier leurs efforts pour soutenir les négociations.

#### *Suspension des négociations*

En juillet 2006, «en raison de différends persistants», le Conseil général de l'OMC a appuyé la recommandation faite par le Directeur général de suspendre le cycle de négociations commerciales de Doha, ce qui a donc entraîné l'interruption des réunions du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges. Les membres de l'OMC n'ont pas vraiment pris la décision officielle de suspendre les discussions, au lieu de quoi le Président du Conseil général a simplement «pris note» des remarques du Directeur général, ce qui signifie qu'il serait possible

de reprendre les négociations en l'absence d'une décision officielle ad hoc, chaque membre pouvant exercer un droit de veto à ce sujet.

## **B. PROBLÈMES JURIDIQUES CONCERNANT LES TRANSPORTS: APERÇU DES FAITS RÉCENTS CONCERNANT LA SÛRETÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT MARITIME ET MONDIALE ET LES GENS DE MER**

### **1. Sûreté de la chaîne d'approvisionnement maritime et mondiale**

La sécurité de la chaîne d'approvisionnement maritime et mondiale figure toujours parmi les principales préoccupations internationales, et plusieurs organisations internationales poursuivent leurs travaux pour mettre au point des normes et des pratiques à recommander dans ces domaines. Les faits récents importants au plan international à ce sujet sont les suivants.

En janvier 2006, une **Conférence ministérielle de haut niveau sur la sécurité des transports internationaux** s'est tenue au Japon<sup>21</sup>. Ses membres ont reconnu, entre autres, que les actes de terrorisme faisaient peser une grave menace sur les transports maritimes internationaux, et qu'il fallait constamment se préoccuper des points vulnérables. À ce sujet, ils se sont félicités des actions entreprises par les organisations internationales compétentes, notamment l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale des douanes<sup>22</sup>, et ils ont invité ces organisations à envisager, en coopération les unes avec les autres, de mettre au point des mesures appropriées pour renforcer la sûreté du transport maritime de conteneurs dans la chaîne d'approvisionnement internationale. En outre, il a été recommandé à l'OMI d'entreprendre une étude et, si nécessaire, de faire des recommandations, pour améliorer la sécurité des navires autres que ceux qui sont déjà couverts par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS<sup>23</sup>. Il a été instamment demandé aux États de veiller à ce que leurs installations portuaires respectent constamment les prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. De plus, il a été décidé qu'il fallait mettre en commun les meilleures pratiques pour l'application de ces instruments, continuer à fournir aide et appui au renforcement des capacités et à promouvoir la coopération internationale dans l'éducation et la formation des officiers.

En ce qui concerne la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale, un fait

important a été l'adoption à l'unanimité, en juin 2005, du *Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial*<sup>24</sup> (ou *Cadre SAFE*), par le Conseil de l'**Organisation mondiale du commerce**<sup>25</sup>. Le Cadre SAFE repose sur deux «piliers», à savoir une mise en réseau des administrations douanières et des partenariats entre ces administrations et les entreprises, et il comporte quatre éléments principaux:

1. Une harmonisation des données préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmises par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit.

2. Un engagement de tout pays adoptant le Cadre à suivre une démarche cohérente en matière de gestion des risques afin de lutter contre les menaces en matière de sécurité.

3. Sur demande raisonnable du pays destinataire et sur la base d'une méthode comparable de ciblage des risques, le devoir pour l'administration douanière du pays d'expédition de réaliser une inspection des conteneurs et des marchandises à haut risque, de préférence en utilisant du matériel de détection non intrusif, tel que machines à rayon X et détecteurs de radiation.

4. Certains avantages que l'administration douanière doit offrir aux entreprises qui appliquent les pratiques conseillées et respectent les normes minimales en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Le *Cadre SAFE* repose sur les principes douaniers modernes figurant dans la Convention révisée de Kyoto<sup>26</sup>, qui est entrée en vigueur en février 2006, tels que la gestion des risques fondée sur l'information électronique préalable, l'utilisation des technologies modernes et le partenariat avec le secteur privé. Il est fondé sur les initiatives et les programmes existants relatifs à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui ont déjà été mis en place au niveau national, par exemple (et en particulier) aux États-Unis.

La mise en œuvre de ce cadre est destinée à aider les autorités douanières à améliorer leurs capacités d'évaluation et de gestion des risques et à adopter une approche sélective reposant sur le renseignement pour le ciblage des conteneurs fermés à inspecter, surtout à partir d'informations électroniques préalables fournies par des opérateurs économiques

impliqués dans la chaîne d'approvisionnement internationale. Elle a été conçue pour permettre aux autorités douanières d'améliorer leurs capacités à détecter et traiter les expéditions à haut risque avant leur arrivée, et donc à accroître l'efficacité du traitement administratif des marchandises en réduisant le délai de contrôle et de mainlevée.

Le *Cadre SAFE* fonde le principe de l'«opérateur économique agréé» (OEA), qui participe à la chaîne d'approvisionnement et est agréé parce qu'il répond à certains critères dont les grandes lignes sont indiquées dans les normes du pilier partenariat entre les administrations douanières et les entreprises du Cadre (annexe 2). Ces opérateurs devraient être autorisés à participer à des procédures simplifiées et rapides de communication d'un minimum d'informations. L'OMD est en train de mettre au point les prescriptions relatives à l'application du *Cadre SAFE*, y compris celles qui concernent la sécurité des marchandises et les OEA.

En juin 2006, 135 membres de l'OMD avaient exprimé leur intention de mettre le Cadre en œuvre. Beaucoup d'entre eux auront besoin d'un renforcement des capacités. Afin d'aider les pays en développement, notamment, à appliquer le *Cadre SAFE*, la Direction du renforcement des capacités de l'OMD a récemment lancé un programme très important dans ce domaine, baptisé COLOMBUS, dans le cadre duquel sont effectuées des missions de diagnostic et une évaluation des besoins, et un plan d'action a été élaboré, en vue d'identifier des donateurs disposés à financer des projets permettant aux administrations douanières de s'adapter au *Cadre SAFE*<sup>27</sup>. Actuellement, il n'est pas possible d'évaluer correctement les effets sur le commerce de la mise en œuvre du nouveau cadre pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Cela dépendra beaucoup de la capacité des PME, surtout dans les pays en développement, à se plier aux prescriptions, comme celles qui ont trait à l'utilisation de la communication électronique et des technologies modernes, ainsi qu'à l'agrément des OEA. Il faudra également que le statut des OEA puisse être reconnu par toutes les parties.

L'idée d'un cadre facultatif pour l'agrément d'«opérateurs sûrs» est débattue au niveau de l'**Union européenne**. Récemment, la Commission européenne a publié une communication<sup>28</sup> proposant un règlement de la CE relatif à l'introduction d'un programme de sûreté facultatif dans le cadre duquel les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement pourraient renforcer leur sécurité en échange de

certaines avantages, comme une procédure accélérée pour le traitement des marchandises à l'intérieur de l'UE et à ses frontières extérieures, et obtenir le statut d'«opérateur sûr». À cette fin, les États membres pourraient soit profiter de systèmes ou de procédures existants, soit créer un système spécifique pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui couvrirait le transport multimodal et suivrait la législation antiterroriste en vigueur en matière de transports maritimes et d'activités portuaires. Pour obtenir ce statut, l'opérateur devrait mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité et faire la démonstration qu'il couvre des secteurs tels que la protection des locaux, le contrôle des accès et les procédures régissant la gestion du personnel. Comme il est prescrit par le *Cadre SAFE* de l'OMD, chaque Membre serait tenu de reconnaître le statut d'«opérateur sûr» conféré par un autre État membre.

Il convient de noter que l'**Organisation maritime internationale** (OMI) a commencé à étudier les propositions visant à intégrer dans la législation internationale<sup>29</sup> des procédures appropriées pour la sécurité des marchandises fondées sur les normes du *Cadre SAFE* de l'OMD ou compatibles avec elles. Ainsi, les éléments essentiels des normes de l'OMD pourraient, en temps voulu, faire partie de la législation internationale relative au transport maritime des marchandises, comme la *Convention* de 1965 *visant à faciliter le trafic maritime international* (FAL), telle qu'amendée, et la *Convention* de 1974 *pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS), telle qu'amendée.

Les modifications de la Convention SOLAS, adoptées en 2002 par l'OMI, y compris notamment le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS) constituent toujours l'ensemble international de règles le plus important pour la sécurité des navires et des installations portuaires<sup>30</sup>. Le Code ISPS est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, et le Comité de la sûreté maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale a publié un certain nombre de circulaires d'instruction relatives à son application et au respect de ses prescriptions<sup>31</sup>. Très récemment, lors de sa quatre-vingt-unième session en mai 2006, le MSC a adopté un nouvel ensemble de circulaires d'instruction<sup>32</sup>, notamment les suivantes:

- MSC.1/Circ.1192, *Guide sur l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires*<sup>33</sup>;

- MSC.1/Circ.1193, *Guide sur l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les Administrations et aux fins de la sûreté du navire*;
- MSC.1/Circ.1194, *Mise en œuvre effective du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS*.

Quant au Code ISPS, il est à noter que le secrétariat de la **CNUCED** est en train d'effectuer une enquête de grande ampleur sur les expériences et les opinions des parties directement concernées par le nouveau régime de sûreté maritime, surtout pour ce qui est des coûts de mise en œuvre dudit Code. Ces parties sont les gouvernements, les armateurs et les exploitants de navires qui participent au trafic international, et les ports qui accueillent ces navires. Les résultats de cette enquête devraient être disponibles à la fin de 2006<sup>34</sup>.

En ce qui concerne les autres faits pertinents à relever à l'**OMI**, il convient également d'attirer l'attention sur les progrès réalisés dans le cadre de l'introduction des *systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance* (LRIT). En manière d'introduction, rappelons que la Convention SOLAS fait déjà expressément obligation<sup>35</sup> à certaines catégories de navires d'être équipés de *systèmes d'identification automatisés* (SIA). Il s'agit d'appareils de «reporting» électronique automatique à bord des navires qui communiquent les renseignements de base sur l'identité du navire, sa position, sa route et sa vitesse à d'autres émetteurs-récepteurs et à des services à terre. Les SIA utilisés actuellement sont capables de transmettre des informations jusqu'à une distance de 50 milles marins au large. Afin d'accroître de manière significative les capacités de suivi et de repérage des gouvernements contractants à la Convention SOLAS, il a été proposé d'introduire le LRIT.

Après de longues discussions<sup>36</sup>, le MSC a adopté, en mai 2006, une nouvelle réglementation pour le LRIT à inclure dans le chapitre V de la Convention SOLAS (Sûreté de la navigation), avec les spécifications de performance et de fonctionnement<sup>37</sup>. Le MSC a également décidé d'établir un Groupe de travail spécial en charge des aspects techniques du système.

Le LRIT sera une obligation absolue pour les navires faisant des voyages internationaux, plus particulièrement les navires à passagers (y compris

les engins à grande vitesse), les cargos (y compris les engins à grande vitesse) de 300 tonneaux de jauge brute et plus, et les unités mobiles de forage au large. La Convention SOLAS prévoit un accord multilatéral de partage, entre les États contractants, des informations sur l'identité, les coordonnées, la date et l'heure de la position des navires aux fins de sécurité, ainsi que de recherche et de sauvetage. Elle maintient le droit de l'État du pavillon à la protection des informations sur les navires battant ledit pavillon, s'il y a lieu, tout en permettant aux États côtiers d'accéder aux renseignements sur les navires croisant à une distance maximum de 1 000 milles marins de leur littoral<sup>38</sup>. Alors que le SIA est un système de diffusion, les données obtenues grâce au système LRIT ne seront accessibles qu'aux destinataires qui, selon le règlement, auront le droit de recevoir ces renseignements<sup>39</sup>. Des garde-fous ont été mis en place dans les dispositions réglementaires pertinentes pour protéger la confidentialité des données. Le règlement comporte un programme de mise en œuvre progressive pour les navires construits avant son entrée en vigueur prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2008, ainsi que certaines exemptions pour les navires qui opèrent seulement dans certaines zones et qui sont déjà équipés d'un SIA.

On s'efforce également, à l'OMI, d'inclure des dispositions relatives à la sûreté dans d'autres instruments juridiques internationaux, comme la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (Convention STCW) et le Code STCW<sup>40</sup>.

Enfin, il convient de noter que des amendements à la *Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* (Convention SUA)<sup>41</sup> et son protocole de 1988<sup>42</sup> ont été adoptés le 14 octobre 2005 sous l'égide de l'OMI. Lorsqu'ils seront largement et uniformément adoptés par les États parties de l'OMI, les Protocoles SUA de 2005<sup>43</sup> fourniront une base juridique pour l'arrestation, la détention et l'extradition des personnes en cas d'attaque terroriste contre des navires. Les principales modifications apportées par les protocoles de 2005 sont les suivantes:

- Un allongement de la liste des infractions déjà prévues par la Convention de 1988 et son Protocole. Les infractions figurant sur cette liste seront passibles, dans chaque État partie, de peines appropriées compte tenu de leur gravité;
  - L'inclusion dans la Convention de 1988 de dispositions relatives à la coopération et aux procédures à suivre si un État partie désire arraisonner en haute mer un navire battant pavillon d'un autre État partie, si le premier a de bonnes raisons de soupçonner qu'une infraction à la Convention a été commise ou est en passe de l'être. L'autorisation de l'État du pavillon est nécessaire avant l'arraisonnement;
  - L'inclusion dans la Convention de 1988 d'une disposition prévoyant qu'aucune infraction ne soit considérée comme étant un «délit politique» aux fins de l'extradition, et d'une disposition ayant trait aux conditions dans lesquelles une personne détenue peut être transférée dans un autre État partie<sup>44</sup>.
- Ces protocoles ont été ouverts à la signature le 14 février 2006 et le resteront jusqu'au 13 février 2007. Ils resteront ensuite ouverts à l'adhésion. L'Acte final de la Conférence a été signé par 71 États<sup>45</sup>.

## 2. Les gens de mer

Les transports maritimes emploient, au niveau mondial, une main-d'œuvre de près de 1,2 million de gens de mer, dont beaucoup de ressortissants de pays en développement. L'une des fonctions importantes de la réglementation qui régit leur activité est d'assurer leur sécurité et de garantir qu'ils bénéficient d'un traitement équitable<sup>46</sup>. À ce propos, il convient d'attirer l'attention sur une nouvelle convention internationale d'importance récemment adoptée sous l'égide de l'**Organisation internationale du Travail**.

Afin de mettre à jour et de regrouper plus de 65 normes internationales du travail qui avaient été mises au point au cours des 80 dernières années, une nouvelle *Convention du travail maritime* globale a été adoptée à la fin de la dixième session pour les questions maritimes de la Conférence internationale du travail de l'OIT, qui s'est tenue du 7 au 23 février 2006. Cette convention couvre l'essentiel de la navigation marchande au niveau mondial<sup>47</sup> et peut être considérée comme un instrument juridique très important, appelé à servir de référence pour tout ce qui concerne les normes du travail maritime. Elle représente une codification exhaustive des droits et obligations en matière sociale dans le secteur maritime et «elle apportera une réponse mondiale efficace aux problèmes d'une industrie véritablement mondiale»<sup>48</sup>.

La Convention comporte trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les *articles*, les *règles* et le *Code*. Les *articles* et les *règles* énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des États qui ratifient la Convention. Le *Code* comporte les détails de la mise en œuvre des *règles*. Il y a une partie A (normes obligatoires) et une partie B (directives facultatives).

Les *règles* et le *Code* comportent cinq parties, avec cinq titres:

- Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire;
- Titre 2: Conditions d'emploi;
- Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table;
- Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale;
- Titre 5: Respect et mise en application des dispositions.

Ainsi qu'il est clairement indiqué dans la note explicative attenante aux *règles* et au *Code* de la Convention du travail maritime<sup>49</sup>, cette dernière vise trois objectifs, à savoir:

- «Établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;
- Laisser aux membres (grâce aux dispositions du Code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
- Veiller (Titre 5), à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.».

Un certain nombre de droits et de principes fondamentaux sont énoncés dans l'article III de la Convention et doivent être respectés par chaque État contractant en vertu des dispositions de sa législation et de sa réglementation, à savoir:

«a) La liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;

b) L'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

c) L'abolition effective du travail des enfants; et

d) L'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.».

Les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer sont régis séparément par l'article IV de la Convention, qui prévoit que «tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées» ... «à des conditions d'emploi équitables» ... «à des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires» ... et «à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale».

Les États contractants sont priés de veiller, dans les limites de leur juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer soient pleinement respectés, le respect de ces droits étant assuré «par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures»<sup>50</sup>.

D'autres dispositions relatives au respect et à la mise en application sont énoncées dans l'article V et dans le titre 5 de la Convention<sup>51</sup>. Les États contractants sont priés, entre autres, de se doter «d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente Convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable»<sup>52</sup>. Les navires dépassant les 500 tonneaux de jauge brute affectés à des voyages internationaux ou à des liaisons entre des ports étrangers doivent être en possession d'un *certificat de travail maritime* et d'une *déclaration de conformité du travail maritime*<sup>53</sup>.

La Convention entrera en vigueur après avoir été ratifiée par 30 États membres de l'OIT représentant au moins 33 % du tonnage mondial. On considère qu'elle apporte une contribution importante à une activité maritime placée sous le signe de la qualité, et qu'elle est le «quatrième pilier» de l'environnement réglementaire maritime international, auprès des trois Conventions essentielles de l'OMI que sont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires<sup>54</sup>.

### C. PRODUCTION ET LOCATION DE CONTENEURS

Au cours des trois dernières années, la flotte de porte-conteneurs s'est développée à un rythme moyen de 9,6 % par an (voir le tableau 44). On prévoyait qu'elle passerait de 16,4 millions d'EVP à la fin de 2002 à 21,6 millions d'EVP à la fin de 2005. Le taux d'accroissement a été particulièrement élevé en 2004, atteignant alors le chiffre impressionnant de 10,4 %, pour ralentir en 2005 et descendre à 9 %. L'armement se répartit à peu près également entre les loueurs de conteneurs et les transporteurs maritimes. À la fin de 2005, la flotte de porte-conteneurs armée par les loueurs devait atteindre 9,8 millions d'EVP, soit environ 45 % de la flotte mondiale.

Au cours des deux dernières années, les transporteurs maritimes ont accru leurs flottes de porte-conteneurs à un rythme plus rapide (plus de 10 %) que les loueurs, ce qui correspond à la mise en service d'un nombre impressionnant de porte-conteneurs neufs pendant cette période. En 2003, toutefois, les loueurs avaient développé leurs flottes un peu plus vite que les transporteurs (9,6 % contre 9 %).

Les prix des conteneurs expliquent également le petit nombre d'achats de cellules neuves par les loueurs. Celui des conteneurs pour marchandises solides a augmenté de 50 % en 2004 en raison de la hausse des prix de l'acier et du bois, cette hausse s'étant poursuivie au premier semestre de 2005. Le prix d'un conteneur pour marchandises solides d'usage général de 20 pieds est monté à 2 050 dollars à la fin de 2004 et 2 300 dollars en juin 2005. De même, un conteneur frigorifique pour marchandises solides de grand volume de 40 pieds a atteint 18 600 dollars fin 2004, prix qui s'est maintenu pendant le premier trimestre de 2005 pour descendre légèrement à 18 400 dollars à la fin de juin 2005. Les prix des conteneurs étaient élevés à cause de la cherté des matériaux (l'acier

Corten coûtait 700 dollars la tonne à la fin de 2004, et n'a commencé à baisser qu'à la fin de 2005, où il est descendu à 500 dollars la tonne, son niveau le plus bas en deux ans). Cela a eu des répercussions sur les prix des conteneurs (voir le graphique 9), qui, au cours du deuxième semestre de 2005, se sont mis à la baisse pour tous les types. Ceux des conteneurs d'usage général ont chuté de 25 %, tandis que ceux des conteneurs frigorifiques n'ont perdu qu'un petit 5 %.

La demande de conteneurs de la part des loueurs s'est également beaucoup ralentie au cours du deuxième semestre de 2005 en raison de la baisse des prix de location. Celui d'un conteneur moyen d'usage général de 20 pieds est tombé à moins de 1 dollar par jour au premier trimestre de 2005 et cette baisse s'est poursuivie pendant l'année jusqu'au premier trimestre de 2006, où le tarif s'est établi à 0,57 dollar par jour. On a constaté une baisse des tarifs de location d'environ un tiers en 2005 pour tous les types de conteneurs, celle des conteneurs frigorifiques ayant été moins forte.

En 2005, la production de conteneurs a diminué de 16,2 % (voir le tableau 45). Près de 90 % des 2,48 millions d'EVP fabriqués en 2005 ont été des conteneurs pour marchandises solides. Malgré cette baisse de production, les fabricants avaient accumulé des stocks d'environ 0,8 million d'EVP au troisième trimestre de l'année en raison de la diminution des commandes de la part de loueurs découragés par la baisse des tarifs de location, en conséquence de quoi les réductions de production se sont situées surtout dans la deuxième moitié de l'année. C'est la Chine qui a dominé la production de conteneurs (le groupe CIMC à lui seul a fabriqué 51 % des cellules au niveau mondial en 2005). Singamas Holdings, un autre fabricant chinois, a assuré à peu près 20 % de la production mondiale. Les fabricants de conteneurs chinois disposent de beaucoup de capacité excédentaire pour augmenter leur production à court terme.

Tableau 44

#### Flotte mondiale de porte-conteneurs (En milliers d'EVP)

Fin de l'année	Flotte mondiale	Flotte des loueurs	Flotte des transporteurs maritimes
2002	16 425	7 635	8 790
2003	17 955	8 370	9 585
2004	19 830	9 105	10 725
2005	21 620	9 755	11 865

Source: *Containerisation International*, septembre 2005, p. 61.

Tableau 45

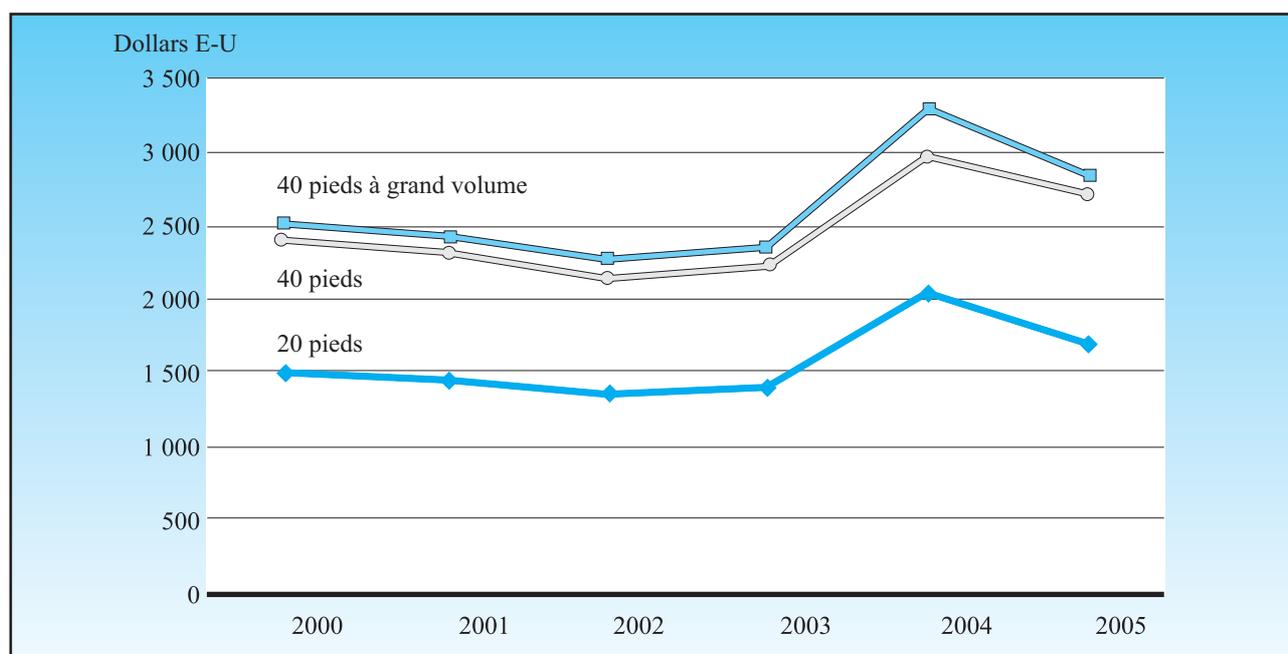
**Production de conteneurs**  
(En milliers d'EVP)

Types de conteneurs	Production 2004	Production 2005
Vrac sec	2 720	2 212
Conteneurs frigorifiques intégraux	145	160
Conteneurs-citernes	12	12
Types régionaux	83	96
Total	2 960	2 480

Source: *Containerisation International*, janvier 2006, p. 59.

Graphique 9

**Évolution des prix des conteneurs neufs**



Source: Secrétariat de la CNUCED, avec des données de *Containerisation International*, divers numéros.

## D. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

### *Transports ferroviaires et routiers*

En 2005, le trafic multimodal sur le réseau ferroviaire des États-Unis a progressé de 8 % et l'amélioration de la situation financière des sociétés de chemins de fer a généré des investissements destinés à renforcer la desserte des ports de la côte ouest. Union Pacific et BNSF ont accru leur parc de locomotives de 700 et 200

unités respectivement, à quoi s'ajoute l'embauche importante de 5 500 et 1 500 ouvriers pour renforcer la main-d'œuvre fortement diminuée par des départs en retraite anticipée au cours de l'année précédente. En outre, les trains-blocs ont été allongés d'un maximum de 2 500 m avant de gagner l'arrière-pays, mais cela a provoqué une réaction mitigée de la part des autorités portuaires, qui craignaient une saturation des terminaux. De plus, Canadian Pacific a décidé d'investir 128 millions de dollars pour développer son réseau ferroviaire en direction de Vancouver. Dans l'ensemble, ces mesures ont contribué à prévenir

l'accroissement des encombrements le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord pendant l'année. Ce développement se poursuivait plus au nord (CN ayant annoncé une modernisation de son réseau de voies ferrées à hauteur de 20 millions de dollars pour répondre aux investissements faits dans le terminal à conteneurs qui doit être mis en service par Port Rupert (Canada) en 2007).

Certains investissements ont également été destinés à la desserte de destinations sur la côte est de l'Amérique du Nord. Norfolk Southern a décidé d'investir 1,5 milliard de dollars pour la modernisation des infrastructures et des services: cette côte ne représente que 45 % du fret transporté par ladite compagnie, mais son trafic s'accroît plus vite que celui de la côte ouest.

Au cours du second semestre, un accord a été conclu sur la mise en application du US Highway Bill, qui va permettre de financer des investissements d'environ 286 milliards de dollars pour les transports pendant la période 2004-2009. Ce projet de loi, qui avait été différé depuis 2003 pour diverses raisons, est considéré comme étant crucial pour le financement de projets permettant de faire face à la croissance du trafic de marchandises, comme celui du nœud ferroviaire de Chicago.

En 2005 toujours, les compagnies de chemins de fer de l'Union européenne ont continué à regrouper leurs services transfrontières à la suite de la libéralisation partielle de 2003 (concernant environ 70 % du réseau de fret ferroviaire) et avant la libéralisation complète du trafic transfrontière en 2006. Railion, ex-Deutsche Bahn Cargo, qui avait auparavant fusionné avec les compagnies de transport ferroviaire de marchandises néerlandaise et danoise pour devenir la plus importante compagnie de ce type en Europe, a créé une filiale en Italie et un partenariat avec la SNCF (la compagnie française), acquérant également une part de 20 % dans la compagnie suisse de fret ferroviaire. On pense maintenant qu'elle transporte 40 % du fret transalpin. La SNCF envisage d'établir un itinéraire transalpin pour le transport du fret sur la rive gauche du Rhin pour faire concurrence à celui qui traverse l'Allemagne. Un groupe de cinq transporteurs indépendants (Rail4Chem) s'est créé et a lancé un service complet de transport ferroviaire de fret entre Rotterdam et la République tchèque, avec six trains de céréales par semaine. En Espagne, des plans ont

été annoncés pour le financement des infrastructures de transport, y compris les chemins de fer, à hauteur de 275 milliards de dollars pendant les dix prochaines années, en partenariat avec le secteur privé.

Le réseau ferroviaire européen présente encore des défauts, tels que des différences entre les pays en matière de systèmes d'alimentation, d'écartement des rails et de systèmes de signalisation, ainsi qu'en ce qui concerne les systèmes de fonctionnement et de sécurité, mais les mesures prises par les gouvernements et les compagnies ferroviaires permettent d'y remédier progressivement. En outre, un mémorandum d'accord concernant l'interopérabilité du réseau européen avec le réseau ferroviaire russe a été conclu dans le cadre du débat sur les transports entre la Fédération de Russie et l'Union européenne en octobre 2005.

Les activités prévues par les plans pour la création d'un réseau asiatique international intermodal présentés par la Conférence ministérielle sur l'infrastructure qui s'est tenue à Séoul (République de Corée) en novembre 2001 ont démarré (une réunion organisée sous l'égide de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)) s'est tenue à Bangkok, en novembre 2005, en vue de mettre au point un accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique. Ce réseau devrait être la cheville ouvrière du développement du réseau ferroviaire transasiatique qui répondra à une partie croissante de la demande de transports terrestres et de transports de transit stimulée par la croissance économique relativement forte de la Chine. Le texte final de cet accord sera présenté pour être adopté en avril 2006.

L'Accord sur le réseau du chemin de fer transasiatique couvre les lignes de chemin de fer d'importance internationale (dont il dresse l'inventaire) existantes dans les pays membres, à savoir: Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan, Turquie et Viet Nam. Il vise également à établir un réseau ferroviaire continu qui permette un mouvement efficace, fiable et économique des biens et des personnes.

La question de la liaison entre l'Europe et l'Asie et de ses conséquences sur le développement a fait l'objet

d'une réunion organisée par ONU/CEE, ONU/CESAP et 16 pays de la région Europe-Asie en juillet 2005 pour trouver un accord sur les principaux itinéraires de transports routiers, ferroviaires et par voie navigable. Cette réunion a été organisée dans le cadre d'un projet plus vaste relatif au renforcement des capacités pour développer les liaisons de transport interrégionales entre l'Europe et l'Asie, qui est financé par le Compte pour le développement des Nations Unies. Ce projet consiste à faire l'inventaire des liaisons de transport interrégionales entre l'Europe et l'Asie et puis à effectuer des études analytiques des temps et des coûts de transit sur les itinéraires retenus, en mettant en application les accords et les conventions internationaux en matière de transports et en renforçant les organes nationaux chargés d'élaborer et de mettre en œuvre le développement et les plans de facilitation des transports nationaux. Il prévoit aussi la diffusion des informations sur l'avancement de la mise en place de tel ou tel itinéraire et l'enseignement à en tirer, ainsi que la facilitation de la constitution de réseaux interinstitutions entre les parties prenantes au développement des transports entre l'Europe et l'Asie.

Cela étant, le bilan pour 2005 du Transsibérien n'est pas encourageant, car le trafic entre l'Extrême-Orient et l'Europe a baissé de 17 % pour descendre au-dessous de 90 000 EVP. Plusieurs raisons ont été avancées pour expliquer cette situation: les pertes de marchandises en cours de route, les retards liés aux formalités douanières et les matériels roulants ferroviaires défectueux. En outre, l'annonce d'une augmentation de tarif de 30 % à partir de 2006 a suscité de véhémentes protestations de la part des expéditeurs de fret en Fédération de Russie et en République de Corée.

Ailleurs, le projet de pont de chemin de fer de la Saudi Railway Organisation a avancé en août 2005, lorsqu'a eu lieu la sélection préalable des soumissionnaires pour la concession en vue de la construction, de l'exploitation et du transfert. Il s'agit d'une liaison ferroviaire entre les ports du golfe Persique et ceux de la mer Rouge à travers la péninsule arabique, qui comporte un grand centre de distribution et de logistique à Riyad. On estime à 2,5 milliards de dollars le coût de ce contrat qui doit être passé en 2006. Il faudra poser plus de 1 000 kilomètres de voies nouvelles et moderniser les lignes existantes sur 120 kilomètres.

## E. PRESTATAIRES DE SERVICES LOGISTIQUES

En plus des transports maritimes et terrestres, les chargeurs ont besoin d'autres services pour le trafic international, tels que les transports aériens, les entrepôts, les services de transit, de regroupement ou de dispersion des expéditions ou les deux, et le suivi électronique des expéditions. Tous ces services, ou bien certains d'entre eux, sont fournis par des entreprises de logistique, ou prestataires de services logistiques, comme on les appelle parfois, qui sont des intervenants puissants dans les transports internationaux. Chacune des compagnies ci-après (Nippon Express, Kuehne & Nagel, Schenker, DPL et Panalpina) aurait transporté plus de 0,5 million d'EVP en 2004 pour le compte de chargeurs. La même année, des entreprises figurant parmi les 10 plus importants prestataires de services logistiques du monde ont fait état d'un chiffre d'affaires supérieur à 4 milliards de dollars chacune, les deux premières ayant annoncé des recettes de 14,8 et 11,1 milliards de dollars respectivement. Les grandes compagnies maritimes de ligne ont des filiales qui exercent les mêmes activités et servent, pour l'essentiel, les intérêts de la compagnie mère.

Ces prestataires de services logistiques se développent depuis quelques années, surtout par le biais du rachat de concurrents de moindre importance. En 2005, en Europe, Kuehne & Nagel a absorbé ACR Logistics pour 525 millions de dollars et DPL a pris le contrôle d'Exel pour 6 milliards de dollars. Les opérations de transit font partie des principales activités de ces compagnies et ce sont habituellement celles qui sont exercées dans les pays en développement, souvent en concurrence avec les compagnies locales.

## F. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités techniques et commerciales de transport maritime. L'encadré 3 donne l'état des ratifications des conventions maritimes internationales adoptées sous les auspices de la CNUCED au 1<sup>er</sup> août 2006. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions ainsi que sur d'autres conventions pertinentes sont disponibles sur le site Web de l'ONU ([www.un.org/law](http://www.un.org/law)). Ce site établit également des liens avec, entre autres, les sites des organisations ci-après, qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles: l'Organisation maritime internationale ([www.imo.org/home.html](http://www.imo.org/home.html)), l'Organisation internationale du Travail ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).

Encadré 3		
États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1 <sup>er</sup> août 2006		
Titre de la convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo (République du), Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Libéria, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Zambie <b>(80)</b>
Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> novembre 1992	Albanie, Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Lesotho, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, Paraguay, République arabe syrienne, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Zambie <b>(32)</b>
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	Entrée en vigueur le 5 septembre 2004	Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Monaco, Nigéria, République arabe syrienne, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu <b>(11)</b>
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980	Pas encore entrée en vigueur – 30 Parties contractantes exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie <b>(11)</b>
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986	Pas encore entrée en vigueur – 40 Parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial, conformément à l'annexe III de la Convention	Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Mexique, Oman, République arabe syrienne <b>(14)</b>
Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999	Pas encore entrée en vigueur – 10 Parties contractantes exigées	Algérie, Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne <b>(7)</b>

Source: Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir [www.un.org/law/](http://www.un.org/law/).

## Chapitre 7

# EXAMEN DE L'ÉVOLUTION AU NIVEAU RÉGIONAL: AFRIQUE SUBSAHARIENNE

*Le présent chapitre propose un examen et une analyse du trafic mondial et intrarégional en Afrique depuis 2003, axés en particulier sur les pays subsahariens. Il couvre également l'évolution des transports et des services connexes, notamment en ce qui concerne les pays sans littoral.*

### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

L'Afrique compte 53 pays sur 30,3 millions de km<sup>2</sup>, pour une population de 885 millions d'habitants au 30 juin 2004. On peut considérer, en gros, que ces pays constituent trois groupes: les cinq pays (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie, correspondant au code 8.1 de l'annexe I) situés sur la côte nord du continent forment le premier groupe; le deuxième est l'Afrique australe (code 5 de l'annexe I), couvrant une bonne partie du sud du continent, dont les pays sont souvent considérés comme faisant partie d'un même groupe; le troisième groupe comprend les 47 autres pays situés entre les deux premiers groupes, et qui sont collectivement désignés sous l'appellation de pays africains subsahariens (correspondant à peu près exactement aux codes 8.2 et 8.3 de l'annexe I).

Les pays africains subsahariens constituent un groupe hétérogène avec des besoins très divers en raison de leur situation géographique. Il y a 24 pays côtiers (C), 16 pays sans littoral (PSL) et 7 pays insulaires (I) situés dans l'Atlantique et dans l'océan Indien. En matière d'économie, toutefois, beaucoup de ces pays ont des points communs. Quelque 34 pays africains subsahariens font partie des pays les moins avancés (PMA) (c'est-à-dire que leurs indicateurs économiques et de protection sociale sont faibles). En fait, ils représentent la majorité des 49 pays les moins avancés du monde.

Le tableau 46 présente la situation géographique et économique des pays africains subsahariens, avec l'augmentation moyenne de leur PIB pendant la période 1995-2004 et les augmentations annuelles moyennes de leur PIB entre 2001 et 2004, ainsi qu'une estimation de ce dernier pour 2005. Sont incluses dans ce tableau les mêmes données économiques d'autres pays en développement d'Afrique, de pays en développement et de pays développés.

La performance économique des pays en développement d'Afrique reste inférieure à celle de l'ensemble des pays en développement. Au cours de la période 2000-2004, il n'y a qu'en 2001 que l'augmentation annuelle moyenne du PIB des pays africains a été supérieure à celle de l'ensemble des pays en développement. Pour ce qui est des autres années et des prévisions pour 2005, on note d'importantes disparités à l'avantage de ces derniers. Les grands forums comme le G8 et l'Union africaine ont été marqués par une prise de conscience de la nécessité de remédier à cette situation.

Un certain nombre de mesures ont été prises afin de réduire cet écart au cours des années à venir. Le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), qui a établi que les infrastructures sont l'un des principaux paramètres de la croissance économique et de la lutte contre la pauvreté, a créé le Mécanisme de financement de la préparation de projets d'infrastructure (NEPAD-IPPF) et a désigné la Banque africaine de

développement pour être l'organisme chef de file en ce qui concerne l'appui technique. En 2004, deux projets d'interconnexion d'alimentation électrique, un oléoduc et un projet de télécommunication ont ainsi été approuvés. Puis, au milieu de 2005, des mécanismes souples de financement ont été mis en place avec la transformation du NEPAD-IPPF en un service multidonateur non lié chargé d'aider les gouvernements et les organes locaux à élaborer des projets d'infrastructures viables et à attirer des partenariats d'investissement public-privé. À la même époque, mais dans le cadre d'une autre initiative, la dette de 18 pays envers des institutions multilatérales de financement a été annulée. Cette décision portait sur 40 milliards de dollars, la majorité des bénéficiaires étant des pays africains, à savoir le Bénin, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Ghana, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Mozambique, le Niger, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, le Rwanda, le Sénégal et la Zambie.

La performance économique de tel ou tel pays, toutefois, peut fluctuer d'une année à l'autre pour un certain nombre de raisons, telles que les catastrophes naturelles, l'instabilité politique nationale ou internationale (7 des 16 missions de maintien de la paix des Nations Unies sont situées dans des pays d'Afrique subsaharienne), les déplacements de populations dus à cette instabilité, les conséquences des conflits armés dans ou avec des pays voisins, les variations des prix des principaux produits d'exportation et les niveaux annuels des investissements étrangers, notamment en ce qui concerne la prospection et l'extraction pétrolière. Au cours de ces dernières années, les mesures de réglementation en situation de crise, l'amélioration de la gouvernance nationale et un environnement international favorable semblent avoir réduit les fluctuations anarchiques de la croissance de la production annuelle dans la plupart des pays.

Tableau 46

**PIB réel des pays en développement d'Afrique subsaharienne**  
(Évolution annuelle en pourcentage)

Groupement de pays de la région	Type de pays		Évolution annuelle en pourcentage					
	Géographie	Économie	1995-2004	2001	2002	2003	2004	2005
Pays d'Afrique subsaharienne								
a) Afrique occidentale								
Bénin	C	PMA	5,2	5,0	6,4	5,5	2,7	3,9
Burkina Faso	PSL	PMA	5,3	5,7	4,6	8,0	4,8	3,5
Cap-Vert	I	PED	7,1	4,7	4,9	5,3	5,5	6,3
Côte d'Ivoire	C		1,5	0,0	0,0	0,0	1,7	1,0
Gambie	C	PMA	4,8	5,8	-3,2	6,7	7,1	4,7
Ghana	C		4,4	4,2	4,5	5,2	5,2	5,8
Guinée	C	PMA	3,7	3,8	4,2	1,2	2,6	3,0
Guinée-Bissau	C	PMA	-1,9	0,2	-7,2	0,6	1,0	2,3
Libéria	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Mauritanie	C	PMA	4,4	4,3	3,3	4,9	4,6	5,4
Mali	PSL	PMA	5,0	12,1	4,3	6,0	4,5	6,4
Niger	PSL	PMA	3,3	7,1	3,0	5,3	0,9	4,2
Nigéria	C		3,9	3,1	1,5	10,7	4,0	3,9
Sénégal	C	PMA	5,0	5,6	1,1	6,3	6,1	5,7
Sierra Leone	C	PMA	0,2	5,4	6,3	6,5	6,8	7,5
Togo	C	PMA	1,6	0,2	4,3	2,0	3,8	3,0
b) Afrique centrale								
Angola	C	PMA	6,5	5,2	13,0	5,3	11,2	14,7
Burundi	PSL	PMA	1,0	2,2	4,5	-0,5	5,4	5,0
Cameroun	C		5,0	5,3	6,5	4,5	4,8	2,8
Congo	C		2,8	2,9	5,4	0,8	4,0	9,2
Gabon	C		-0,4	1,9	-0,1	1,0	1,5	2,2
Guinée équatoriale	I	PMA	30,5	65,6	20,9	10,2	13,6	0,2
République centrafricaine	PSL	PMA	1,1	0,3	-0,6	-7,5	2,3	2,2

Tableau 46 (suite)

Groupement de pays de la région	Type de pays		Évolution annuelle en pourcentage					
	Géographie	Économie	1995-2004	2001	2002	2003	2004	2005
République démocratique du Congo	PSL	PMA	-1,4	-1,1	3,1	5,6	6,3	6,6
Rwanda	PSL	PMA	7,6	6,7	9,3	0,7	3,8	4,0
Sao Tomé-et-Principe	I	PMA	3,2	4,0	4,1	4,5	6,5	3,2
Tchad	PSL	PMA	6,4	8,7	9,7	11,9	31,0	5,9
c) Afrique australe								
Botswana	PSL		5,9	8,5	2,2	6,7	4,5	3,8
Lesotho	PSL	PMA	2,3	3,2	3,5	3,3	3,0	0,8
Malawi	PSL	PMA	2,6	-4,1	1,8	4,4	4,9	2,1
Mozambique	C	PMA	8,6	13,1	8,7	7,9	8,4	7,7
Namibie	C		3,2	0,6	2,5	3,7	3,5	3,6
Swaziland	PSL		2,8	1,8	3,6	2,2	1,5	2,0
Zambie	PSL	PMA	3,0	4,9	3,3	4,3	3,5	5,0
Zimbabwe	PSL		-3,3	-2,7	-4,4	-10,4	-5,0	-7,1
d) Corne de l'Afrique et Afrique orientale								
Djibouti	C	PMA	1,7	1,9	2,6	3,5	4,1	3,2
Érythrée	C	PMA	1,1	9,2	0,7	3,0	1,8	0,8
Éthiopie	PSL	PMA	4,2	7,7	1,6	-3,9	11,6	7,3
Kenya	C		1,4	1,1	1,1	1,7	2,3	4,7
Ouganda	PSL	PMA	6,2	6,4	4,7	6,3	5,9	5,9
Rép.-Unie de Tanzanie	C	PMA	6,7	6,2	7,2	7,1	6,3	6,9
Somalie	C	PMA	–	–	–	–	–	–
Soudan	C	PMA	5,2	6,4	6,5	6,1	7,3	8,0
e) Pays africains de l'océan Indien								
Comores	I	PMA	0,9	2,3	2,3	2,1	1,8	2,8
Madagascar	I	PMA	2,7	6,0	-12,7	9,6	6,0	6,3
Maurice	I		5,1	5,3	1,7	4,2	4,5	3,6
Seychelles	I		2,2	-1,9	0,3	-5,4	-2,0	-2,8
Pays de la côte nord de l'Afrique								
Algérie	C		3,5	2,1	4,0	6,9	4,5	4,8
Égypte	C		4,3	3,2	3,1	4,1	4,8	4,8
Jamahiriya arabe libyenne	C		2,0	3,3	-0,2	5,6	2,8	4,3
Maroc	C		3,5	6,3	3,2	5,2	3,5	1,0
Tunisie	C		4,9	4,9	1,7	5,6	5,8	5,0
Afrique du Sud	C		2,8	2,7	3,6	2,8	3,7	4,3
Afrique subsaharienne			3,5	3,8	3,5	4,0	4,7	4,1
Pays en développement d'Afrique			3,6	3,7	3,3	4,6	4,6	4,5
Pays en développement			4,1	2,8	3,9	5,0	6,4	6,4
Pays développés			2,5	1,2	1,2	2,0	3,1	2,5

Source: Manuel de statistiques 2005, tableau 7.2, de la CNUCED. Les données de 2005 proviennent de la base de données Weo du FMI.

Plusieurs de ces facteurs ont affecté la performance économique des pays d'Afrique occidentale qui ont obtenu, dans l'ensemble, des résultats encourageants entre 2001 et 2004 (12 pays sur 15 ont enregistré une évolution annuelle positive en pourcentage), malgré les conséquences défavorables de l'appréciation de l'euro sur les pays de la zone franc. Ceux du Ghana, en particulier, semblent manifester une tendance à l'accélération. Le gazoduc de l'Afrique de l'Ouest de 590 millions de dollars situé au large des côtes, qui relie la région du Delta au Nigéria, à Takoradi au Ghana, dont la construction a démarré en 2005 pour fournir assez d'énergie au Ghana et à ses voisins, a suivi les très fortes hausses du prix du pétrole de 90 % en 2003. L'invasion de criquets pèlerins qui a détruit de vastes étendues de terres cultivées dans la région et a anéanti jusqu'à un tiers de la production de céréales du Mali en 2004 est en partie responsable des résultats médiocres du Niger cette année-là et a provoqué des poches localisées de malnutrition avancée dans ce pays. C'est le Bénin qui a enregistré le taux de croissance le plus bas en 2004 sur fond d'inflation en hausse et de fermeture de frontière de la part du Nigéria. Les fortes augmentations de production de la Sierra Leone qui se poursuivent depuis 2002 sont le signe d'un redressement après la grave crise économique des années précédentes. Après le bilan médiocre de 2002, le Nigéria, pays le plus important d'Afrique subsaharienne au plan économique, a réussi à faire valoir un taux de croissance élevé malgré les violences dans le nord et le sud du pays et les grèves dans l'industrie pétrolière vitale. Deux pays ont enregistré une baisse de la production sur un an. La plus inquiétante a été celle de la Guinée-Bissau en 2002, ce qui semble indiquer que la crise a atteint son apogée cette année-là; la faible croissance enregistrée l'année suivante a coïncidé avec les élections qui ont entraîné le rétablissement d'un gouvernement civil et s'est poursuivie de façon plus encourageante en 2004. La crise politique a été responsable des résultats négatifs de la Côte d'Ivoire en 2000, 2002 et 2003. Malgré les affrontements avec les forces de maintien de la paix, on a constaté une reprise en 2004 et les prévisions sont également positives pour 2005. La normalisation n'était encore qu'une perspective au Libéria, où l'on ne recueille même pas de données depuis de nombreuses années.

En Afrique centrale, 7 pays sur 11 ont enregistré une augmentation de la production chaque année entre 2001 et 2005. La fin de la guerre en Angola et les accroissements de production pétrolière

expliquent les résultats de 2004 et les prévisions à deux chiffres pour 2005. En 2005, précisément, l'Angola a conclu neuf accords de coopération avec la Chine, y compris en ce qui concerne le développement d'une raffinerie et de réseaux de télécommunication, ainsi que l'approvisionnement à long terme de la Chine en pétrole et en gaz. Les taux de croissance annuelle impressionnants de la production du Tchad et de la Guinée équatoriale sont dus aux activités pétrolières et aux activités connexes. En 2004, l'oléoduc qui permet au Tchad d'exporter le pétrole du bassin de Doba via les ports du Cameroun était pleinement opérationnel, et la manne pétrolière, en Guinée équatoriale, s'est fait sentir dans les plans de construction d'un nouvel aéroport et d'une nouvelle capitale, ainsi que d'une centrale électrique fonctionnant au gaz. Les accords de paix de 2003 mettant fin à la guerre du Congo et établissant un gouvernement de transition pour deux ans n'ont pas empêché des affrontements sporadiques dans les régions orientales au cours des années suivantes et ont même perturbé les États voisins du Rwanda et du Burundi, mais ils ont autorisé une croissance positive depuis 2004. La stabilité du Congo depuis mai 2003, lorsque les combats ont cessé dans la région de Pool, a rendu possible la conclusion des accords de 2004 permettant d'extraire du magnésium en utilisant la technique écologique du puits d'eau de mer et de construire des hauts-fourneaux à magnésium et à aluminium à Kouilou sur la côte atlantique. Par la suite, ce projet a été retardé lorsqu'il a fallu y ajouter des plans pour la construction d'un barrage destiné à produire de l'énergie qui devait, à l'origine, être fournie par un pays voisin. Le taux annuel relativement modeste de croissance de la production de Sao Tomé-et-Principe devrait s'élever grâce à la production pétrolière en mer. Ce pays a conclu un accord avec le Nigéria sur la création d'une zone de développement commune en mer et sur le partage clair des bénéfices selon des proportions convenues.

En Afrique australe, la croissance annuelle de la production presque positive jusqu'en 2004 et les prévisions positives pour 2005 s'expliquent par les bonnes récoltes et l'accroissement des investissements dans de nombreux pays. La plupart des pays ont poursuivi leur croissance économique soutenue, malgré l'inflation au Malawi en 2004, le Botswana, État sans littoral, se classant en tête des pays africains en matière de gestion des affaires publiques pour cette année. La seule exception à ces perspectives d'évolution favorables est le Zimbabwe, dont l'économie est en baisse depuis

cinq ans et qui est maintenant un importateur net de céréales.

En Afrique orientale, et dans la corne de l'Afrique, le Soudan, l'Ouganda et la République-Unie de Tanzanie ont obtenu de bons résultats.

Afin de répondre à la demande d'électricité pour son économie en pleine croissance, la République-Unie de Tanzanie a terminé, à la fin de 2004, l'exécution du projet de centrale électrique au gaz naturel de Songas, qui permet d'alimenter la capitale en électricité à partir d'une usine de traitement sur l'île de Songo et grâce à un pipeline de 225 km qui va jusqu'à Dar es-Salaam. Par ailleurs, ce pays a élaboré des plans pour le développement économique des environs du lac Victoria, notamment en vue d'utiliser ses eaux pour l'irrigation, mais il a été jugé que cela constituait une menace pour la subsistance des pays situés le long du Nil. Après négociations, il a été convenu de mettre à jour le traité de 1903 avant d'entreprendre toute action. Au Soudan, les perspectives d'un accroissement de la production pétrolière se sont améliorées avec l'accord conclu pour mettre fin au conflit armé dans le sud du pays en mai 2004. Bien qu'il ait été fait état d'une agitation dans les provinces de l'ouest pendant les mois suivants, des plans de coentreprise avec des partenaires indiens étaient en cours d'exécution pour le développement de raffineries à Khartoum et à Port-Soudan, et la construction d'un oléoduc pour l'exportation des produits pétroliers, ainsi que d'un nouveau port. L'agitation civile se poursuit dans les régions du nord de l'Ouganda, dont les provinces du sud bénéficient d'importants décaissements de donateurs. Dans cette région, des résultats négatifs sur un an ont été enregistrés par l'Érythrée en 2000

et l'Éthiopie en 2003. Ces deux pays ont maintenu la trêve en dépit du fait que l'Éthiopie a rejeté la décision de la Cour internationale de Justice qui, en 2004, a attribué à l'Érythrée une ville qu'ils se disputaient âprement. La sécheresse qui a affecté 15 millions de personnes est responsable du recul de l'économie éthiopienne en 2003. La récolte exceptionnelle de l'année suivante n'a pas concerné la totalité du pays, les populations qui vivent près de la frontière nord avec la Somalie ayant beaucoup souffert d'une sécheresse locale, laquelle a conduit à la décision de les réinstaller dans de meilleures régions du pays. En 2004 également, l'Érythrée a dû avoir recours à l'aide alimentaire en raison d'une invasion de criquets pèlerins, tandis qu'une tentative était faite de développer des mines d'or et de cuivre récemment découvertes. Le calme n'était pas revenu en Somalie bien qu'elle ait convenu d'un gouvernement de transition basé au Kenya, et que, comme celle du Libéria, son économie ne fût pas structurée. Au Kenya, le Gouvernement élu en 2003, a été surtout occupé à rendre l'économie plus transparente.

La performance économique des pays insulaires de l'océan Indien a subi les effets des cyclones, qui ont touché deux fois Madagascar en 2004, et des problèmes structurels aux Seychelles.

Il pourrait être trompeur de se fier au taux annuel global positif de croissance du PIB des pays africains, surtout au vu de l'objectif de l'ONU pour le Millénaire qui consiste à réduire la pauvreté de moitié d'ici à 2015. Comme le montre le tableau 47, selon les chiffres de 2004 et les estimations pour 2005, la plupart des pays affichent des taux annuels de croissance inférieurs à 7 % (chiffre jugé nécessaire pour atteindre cet objectif).

Tableau 47

**Nombre de pays dont le taux annuel du PIB a été positif en 2004 et 2005**

Marge de croissance du taux annuel du PIB	2004	2005
De 0,0 à 3,9 %	20	22
De 4,0 à 6,9 %	23	21
Plus de 7 %	8	6
Total	51	49

## B. STRUCTURE DES ÉCHANGES

Au cours de la période 1990-1999, la valeur des exportations de l'Afrique a gagné 10,5 % pour atteindre 116,6 milliards de dollars, et celle des importations a augmenté de 29,1 % pour s'établir à 128,1 milliards de dollars. Pendant ces cinq dernières années, les exportations ont crû de 56 % pour se situer à 231,7 milliards de dollars, alors que les importations ont progressé de 58,6 % (à 204,8 milliards de dollars). Ces chiffres apparaissent dans le tableau 48. Cette différence est due essentiellement à la hausse des prix des produits d'exportation, notamment le pétrole brut. Dans l'ensemble, la part de l'Afrique dans les échanges mondiaux est modeste et paraît stable. En 1994, elle représentait 2,2 % de la valeur des exportations et 2,4 % de celle des importations. Dix ans plus tard, en 2004, ces valeurs étaient respectivement de 2,5 % et 2,2 %. Les premiers chiffres disponibles pour 2005 semblent marquer la poursuite de cette tendance.

La répartition des échanges des trois groupes de pays les plus importants du continent est indiquée au tableau 49. En 2004, les pays africains subsahariens se sont adjugé 45,5 % des exportations africaines et 41,4 % des importations; pour les pays d'Afrique du Nord, la part des exportations (34,6 %) a été plus importante que celle des importations (31,7 %), et l'Afrique australe a assuré 19,9 % des exportations et 27 % des importations. Ces parts sont, en gros, restées stables pendant cette période.

Le tableau 50 indique la destination des exportations africaines en termes de valeur. En 2004, le marché européen, en particulier celui de l'Union européenne, en a absorbé environ 40 %, contre 18 % pour celui de l'Amérique du Nord. La part du Japon, de la Chine et d'autres pays asiatiques a été de 15 %, à peu près, c'est-à-dire égale, *grosso modo* à celle du Moyen-Orient, de l'Amérique latine et des autres pays. Le reste (environ 10 %) est allé sur les marchés intra-africains.

Tableau 48

### Trafic de marchandises en Afrique

Année	Milliards de dollars		Croissance annuelle en pourcentage		Part mondiale en pourcentage	
	Exportations	Importations	Exportations	Importations	Exportations	Importations
1990	105,5	99,2			3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	129,1	27,4	0,8	2,4	2,0
2001	137,9	134,0	-7,1	3,8	2,4	2,2
2002	140,1	136,6	1,6	1,9	2,2	2,2
2003	175,1	162,8	25,0	19,2	2,4	2,2
2004	231,7	204,8	32,3	25,8	2,6	2,3

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir des *Statistiques du commerce international 2002* de l'OMC, appendice, tableaux A4 et A5, et des *Statistiques du commerce international 2005* de l'OMC, appendice, tableau A2.

Tableau 49

**Composition du trafic africain par blocs de pays**

Année	Milliards de dollars				Pourcentages				
	Afrique (toute)	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique australe	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique australe		
2002	Exportations	140,1	62,3	48,1	29,7	44,4	34,3	21,2	100,0
	Importations	136,8	56,8	50,7	29,3	41,5	37,1	21,4	100,0
2003	Exportations	175,2	76,5	62,2	36,5	43,7	35,5	20,8	100,0
	Importations	162,8	70,0	52,7	40,1	43,0	32,4	24,7	100,0
2004	Exportations	231,7	105,4	80,2	46,0	45,5	34,6	19,9	100,0
	Importations	204,8	84,8	64,8	55,2	41,4	31,7	27,0	100,0

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir des *Statistiques du commerce international 2005* de l'OMC, appendice – Échanges par régions et par certaines économies, tableaux A6 et A7.

Tableau 50

**Destination des exportations africaines en valeur**

Marchés de destination pour les exportations	Milliards de dollars			Pourcentages		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Total exportations	140,1	175,1	231,7	100,0	100,0	100,0
Union européenne	65,9	78,3	90,7	47,0	44,7	39,1
Amérique du Nord	20,9	31,0	43,2	14,9	17,7	18,6
Japon	4,2	4,8	7,0	3,0	2,7	3,0
Chine	4,5	7,2	13,5	3,2	4,1	5,8
Autres pays d'Asie	12,5	14,0	18,2	9,0	8,0	7,9
Amérique latine	2,9	3,7	6,8	2,0	2,1	2,9
Moyen-Orient	2,6	2,9	3,3	1,9	1,7	1,4
Pays d'Afrique	15,5	18,9	23,1	11,1	10,8	10,0
Autres	11,0	14,3	25,9	7,9	8,2	11,2

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir des *Statistiques du commerce international 2005*, de l'OMC, appendice, tableau A2.

La répartition des exportations africaines en direction de l'Union européenne en 2004 s'est établie comme suit: pétrole brut, gaz et produits pétroliers 43,7 % de l'ensemble, dont 32,1 % correspondant à des produits manufacturés et 16,2 % à des produits agricoles. Les pourcentages correspondants des exportations africaines en Amérique du Nord sont respectivement de 76 %, 14,3 % et 3,1 %. Par ailleurs, en 2004, la part des

combustibles dans les exportations africaines vers la Chine s'est montée à 64,7 %, contre 16,3 % pour les produits manufacturés et également 16,3 % pour les produits agricoles. La même année, la proportion des combustibles dans les exportations au Japon s'est révélée beaucoup moins importante (43,7 %), tandis que celle des produits manufacturés et des produits agricoles a été de 16,3 % pour chacune de ces catégories.

Les exportations de l'Afrique subsaharienne aux États-Unis ont augmenté, passant de 13,9 milliards de dollars en 2002 à 29,9 milliards de dollars en 2004, surtout grâce aux pays exportateurs de pétrole: celles du Nigéria ont presque triplé en 2004, pour atteindre 16,2 milliards de dollars, tandis que celles de la Guinée équatoriale ont plus que doublé pour s'établir à 1,2 milliard de dollars et celles de l'Angola ont progressé d'un tiers (à 4,5 milliards de dollars). Les petits producteurs de pétrole ont enregistré des augmentations plus impressionnantes (de 5,7 à 756 millions de dollars pour le Tchad et de 182,1 à 857,6 millions de dollars pour le Congo). La diversification des exportations des pays africains subsahariens en direction du marché des États-Unis est grandement facilitée par la loi de 2000 sur la croissance et les potentialités de l'Afrique, grâce à laquelle les produits de consommation africains sont achetés par les principaux détaillants américains. Le potentiel de croissance des exportations de produits agricoles, toutefois, semble dépendre des décisions de l'OMC. Au début de 2005, cette organisation s'est prononcée contre les subventions des États-Unis aux producteurs nationaux de coton et, se félicitant de cette décision, quatre pays producteurs de coton d'Afrique occidentale ont à nouveau réclamé l'élimination totale de ces subventions. Globalement, la part des exportations des pays subsahariens aux États-Unis a représenté 28,4 % du total et a été de très loin supérieure à celle des importations en provenance de ces derniers (seulement 6,4 % des 5,4 milliards de dollars enregistrés en 2004).

Le tableau 51 fait apparaître les principaux groupes africains en matière d'échanges ainsi que leur part dans les exportations et les importations à l'intérieur du groupe et avec le reste de l'Afrique. Dans l'ensemble, les échanges entre pays du groupe et avec le reste de l'Afrique restent faibles et non diversifiés. L'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) arrive en tête pour ce qui est des exportations à l'intérieur du groupe (14,2 %), suivie de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (9,4 %) et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA) (9,3 %). Les échanges commerciaux avec le reste de l'Afrique restent modestes, l'UEMOA se classant première pour les exportations (16,1 %), suivie de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

(12,5 %) et de l'Union du fleuve Mano (UFM) (6,2 %). La part des importations de ces groupes avec le reste de l'Afrique s'est élevée à 38,1 % pour la CEPGL, 16,2 % pour la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), 14,1 % pour la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) et 13,4 % pour l'UEMOA. En 2004, les échanges de ces groupes avec le reste du monde ont été plus importants (en moyenne, plus de 85 % sont destinés à des pays extérieurs à l'Afrique ou en proviennent).

### C. TRANSPORTS MARITIMES

En 2005, la flotte marchande africaine, y compris les registres de libre immatriculation (le Libéria), comptait 98 563 000 de tpl, soit 10,3 % de la flotte mondiale (voir le tableau 52). Sans les registres de libre immatriculation, ce chiffre est de 5 537 000 de tpl, ce qui équivaut à 2,1 % de la flotte des pays en développement et 0,6 % de la flotte mondiale. On constate une longue diminution des parts de la flotte africaine dans la flotte mondiale: avec les registres de libre immatriculation la proportion est passée de 24,3 % à 10,7 % entre 1980 et 2000, et sans ces registres, de 1,1 % à 0,8 % pendant la même période.

En 2005, la flotte marchande des pays d'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie) et d'Afrique australe totalisait 3 229 millions de tpl, ce qui équivaut à 58,3 % de la flotte marchande africaine sans le principal registre de libre immatriculation, le reste revenant à celle des pays africains subsahariens. Ces pays, toutefois, ont accru leur tonnage, qui est passé de 1 773 millions à 2 308 millions de tpl au cours de ces trois dernières années, et leur part dans la flotte marchande africaine, sans le principal registre de libre immatriculation, est passée de 33 % en 2002 à 41,7 % en 2005. Ce sont les pays de l'océan Indien qui ont enregistré la plus forte augmentation en doublant presque leur tonnage pendant cette période.

La flotte marchande africaine sans le principal registre de libre immatriculation se répartit également entre différentes catégories de navires, à l'exception des porte-conteneurs cellulaires qui ne représentent que 3,4 % du total.

Tableau 51

## Échanges intra-africains des principaux groupes en 2004

	Pourcentage des exportations		Pourcentage des importations	
	Intragroupe	Autres pays d'Afrique	Intragroupe	Autres pays d'Afrique
Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) Burundi, République démocratique du Congo, Rwanda	1,2	12,5	1,0	38,1
Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Zambie, Zimbabwe	6,2	5,3	4,3	8,5
Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Tchad	1,0	2,8	2,4	16,2
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Togo	8,2	4,3	9,4	3,6
Union du fleuve Mano (UFM) Guinée, Libéria, Sierra Leone	0,4	6,2	0,1	5,0
Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA) Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie, Zimbabwe	8,8	3,4	9,3	2,4
Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad	1,2	2,5	3,3	14,1
Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo	14,2	16,1	9,5	13,4
Union du Maghreb arabe (UMA) Algérie, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Mauritanie, Tunisie	2,4	1,3	3,1	1,4

Source: Estimations du secrétariat de la CNUCED à partir de données du Fonds monétaire international et de l'ONU DAES; *Manuel de statistiques 2005* de la CNUCED, tableau 1.4 («Commerce interne des groupements régionaux et commerciaux»).

Tableau 52

**Flotte africaine**  
(En milliers de tpl)

	Année	Total	Navires- citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte- conteneurs	Autres
Total mondial	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2002	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
	2005	959 964	354 219	345 924	96 218	111 095	52 508
Flotte africaine y compris les registres de libre imma- trication	1980	165 622	108 085	45 295	7 540	798	3 903
	1990	106 494	57 877	31 677	7 515	2 230	7 195
	2000	86 383	38 189	23 432	6 356	8 011	10 395
	2002	82 422	38 634	20 769	5 421	11 569	6 030
	2005	98 563	51 219	20 913	4 298	16 710	5 423
Flotte africaine sans les registres de libre immatriculation	1980	7 644	3 615	549	2 573	241	667
	1990	7 268	2 406	1 040	2 095	226	1 501
	2000	6 321	1 572	1 257	1 735	428	1 329
	2002	5 406	1 215	1 337	1 447	139	1 269
	2005	5 537	1 527	1 275	1 270	189	1 275
Libéria	1980	157 978	104 470	44 746	4 967	557	3 236
	1990	99 226	55 471	30 637	5 420	2 004	5 694
	2000	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
	2002	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
	2005	93 026	49 692	19 637	3 028	16 521	4 148
Afrique du Nord	1980	4 820	3 093	262	967	1	498
	1990	5 415	1 952	1 040	1 276	10	1 137
	2000	4 309	981	1 236	1 062	92	938
	2002	3 575	490	1 186	896	108	895
	2005	3 115	588	1 054	570	154	749
Afrique australe	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2002	59	4	0	0	30	25
	2005	114	10	0	0	30	74
Afrique subsaharienne	1980	1 985	459	0	1 416	0	110
	1990	1 554	453	0	819	0	282
	2000	1 644	586	21	673	74	290
	2002	1 773	721	151	551	2	349
	2005	2 308	929	221	701	5	452
Afrique occidentale	1980	1 309	277	0	966	0	66
	1990	1 102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2002	871	594	0	99	0	178
	2005	825	487	13	82	0	242

Tableau 52 (suite)

	Année	Total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres
Afrique centrale	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155		0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2002	214	23	29	101	2	60
	2005	225	75	29	61	0	60
Afrique orientale	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2002	235	31	0	185	0	19
	2005	207	24	0	153	0	30
Océan Indien	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2002	452	73	122	165	0	93
	2005	1 051	342	179	405	5	120

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

À la fin de 2005, l'âge moyen de la flotte marchande des pays en développement d'Afrique, y compris le principal registre de libre immatriculation, était de 11,8 ans, plus bas donc que l'âge moyen de la flotte marchande au niveau mondial qui était de 12,2 ans (voir le tableau 53). Cependant, l'âge moyen de cette flotte, compte non tenu du principal registre de libre immatriculation, était beaucoup plus élevé (20,5 ans). Dans les deux cas, ce sont les porte-conteneurs qui étaient les plus jeunes (6,9 ans et 12,3 ans respectivement), alors que les navires de charge classiques étaient les plus âgés (17,3 ans et 22,1 ans respectivement). Il n'est pas possible de comparer l'âge moyen en 2005 avec les âges indiqués dans le même tableau pour 2002, car l'âge moyen pour cette dernière année est celui de la seule flotte des pays d'Afrique subsaharienne. Pour tel ou tel pays, par contre, il est effectivement possible d'effectuer des comparaisons entre les chiffres de 2005 et ceux de 2002.

Les dernières estimations concernant le total des marchandises chargées et déchargées dans les ports africains oscillent autour de 860 millions de tonnes par an, la part des pays subsahariens étant supérieure à un tiers, soit 300 millions de tonnes. Le continent africain représente donc 6,1 % des marchandises chargées et déchargées dans le monde, et l'Afrique subsaharienne presque 2,1 %.

Les mouvements des marchandises chargées et déchargées dans les pays subsahariens sont considérablement déséquilibrés, car les premières se montent à 230 millions de tonnes par an, alors que les secondes, inférieures de plus des deux tiers, n'atteignent que 70 millions de tonnes par an. Le pétrole brut exporté par les pays producteurs d'Afrique occidentale, notamment le Nigéria, le Gabon, l'Angola et récemment la Guinée équatoriale, et dont la quantité est estimée à près de 200 millions de tonnes, constitue l'essentiel des marchandises chargées. La plus grande partie du reste est du vrac sec, bauxite de Guinée et minerai de fer de Mauritanie, oscillant autour de 15 millions de tonnes par an. Le reliquat du tonnage chargé et environ 90 % des marchandises déchargées consistent en fret mixte dont le transport est de plus en plus conteneurisé. Les produits pétroliers raffinés, comme l'essence, représentent à peu près 10 % du fret déchargé.

Le fret mixte est transporté en grande partie par des services de transport maritime conteneurisés. Il existe également des services d'appui pour cette catégorie de fret qui desservent de nombreux ports, ainsi que des services spécifiques pour certains types de ports. Par exemple, le trafic des boutres est situé dans la corne de l'Afrique et en Afrique orientale, tandis que d'autres trafics spécialisés comme celui des grumes et des bois d'œuvre dominant en Afrique occidentale.

Tableau 53

**Répartition par âge de la flotte africaine**  
(Pourcentage du tonnage total de port en lourd)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Total monde	Toutes catégories	24,2	21,2	16,8	10,6	27,1	12,2	12,6
	Navires-citernes	31,6	22,0	19,7	12,4	14,3	10,0	11,6
	Vraquiers	19,7	21,6	16,6	10,2	32,0	13,1	12,7
	Navires de charge classiques	8,6	13,9	10,6	9,6	57,4	17,5	17,0
	Porte-conteneurs	32,1	28,3	17,3	8,2	14,0	9,4	9,1
	Autres	18,2	14,5	11,2	8,8	47,3	15,3	16,0
	Flotte marchande des pays en développement d'Afrique (dont principaux pays de libre immatriculation)	Toutes catégories	23,5	21,0	20,8	12,5	22,3	11,8
Navires-citernes		25,6	17,9	23,8	16,7	16,0	11,2	10,8
Vraquiers		9,7	25,8	21,9	10,5	32,2	14,0	11,9
Navires de charge classiques		1,9	23,4	10,0	12,6	52,1	17,3	14,0
Porte-conteneurs		46,1	27,7	15,6	4,5	6,2	6,9	6,7
Autres		9,6	12,3	14,7	7,1	56,2	17,2	12,4
Flotte marchande des pays en développement d'Afrique (sans les pays de libre immatriculation)	Toutes catégories	2,9	8,5	5,6	5,4	77,6	20,5	22,1
	Navires-citernes	7,7	1,5	1,4	0,0	89,4	21,4	22,9
	Vraquiers	0,6	22,1	15,1	0,0	62,2	18,0	21,8
	Navires de charge classiques	0,8	1,8	1,9	10,7	84,7	22,1	21,3
	Porte-conteneurs	0,0	54,8	8,8	17,7	18,7	12,3	23,5
	Autres	2,6	3,8	4,1	9,4	80,1	21,2	20,5
Algérie	Toutes catégories	0,9	0,0	1,4	0,0	97,7	23,2	n.d.
	Navires-citernes	0,0	0,0	14,6	0,0	85,4	21,8	n.d.
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	n.d.
	Autres	1,7	0,1	1,2	0,0	97,0	23,0	n.d.
	Angola	Toutes catégories	0,0	5,0	0,0	6,6	88,5	22,3
Navires-citernes		0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Vraquiers		—	—	—	—	—	—	0,0
Navires de charge classiques		0,0	0,0	0,0	13,4	86,6	22,6	23,0
Porte-conteneurs		—	—	—	—	—	—	0,0
Autres		0,0	8,1	0,0	4,3	87,6	21,9	19,3
Bénin		Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires-citernes	—	—	—	—	—	—	0,0
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	—	—	—	—	—	—	0,0
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Cameroun	Toutes catégories	0,0	2,0	0,0	0,9	97,2	23,1	21,0
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	24,8	0,0	10,6	64,6	18,7	20,6
Cap-Vert	Toutes catégories	0,0	2,9	2,9	3,0	91,2	22,5	22,1
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	4,9	4,8	0,4	90,0	22,1	21,9
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	11,6	88,4	22,7	21,1
Comores	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	2,3	97,7	23,3	23,4
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	4,8	95,2	23,2	22,9
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Autres	0,2	0,0	0,9	1,1	97,8	23,3	21,9
Congo	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	–	–	–	–	–	–	0,0
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Congo (République démocratique du)	Toutes catégories	0,0	0,0	3,0	0,0	97,0	23,2	23,1
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	3,5	0,0	96,5	23,1	23,1
Côte d'Ivoire	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	1,1	98,9	23,4	23,5
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	–	–	–	–	–	–	0,0
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	1,5	98,5	23,4	23,5

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Djibouti	Toutes catégories	0,0	2,7	0,0	0,0	97,3	23,1	21,6
	Navires-citernes	—	—	—	—	—	—	0,0
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	0,0	14,5	0,0	0,0	85,5	21,1	18,7
Égypte	Toutes catégories	1,6	22,2	13,6	4,8	57,9	17,6	n.d.
	Navires-citernes	0,2	0,0	0,2	0,0	99,6	23,4	n.d.
	Vraquiers	0,0	38,1	26,0	0,0	35,9	14,2	n.d.
	Navires de charge classiques	1,8	4,6	4,7	19,4	69,5	20,6	n.d.
	Porte-conteneurs	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	n.d.
	Autres	15,1	1,8	7,1	8,1	67,9	18,6	n.d.
Érythrée	Toutes catégories	0,0	1,4	0,5	0,0	98,0	23,2	23,1
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	0,0	12,8	4,8	0,0	82,5	20,8	20,0
Éthiopie	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	18,6	81,4	22,3	16,3
	Navires-citernes	—	—	—	—	—	—	12,0
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	18,6	81,4	22,3	16,5
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	—	—	—	—	—	—	0,0
Gabon	Toutes catégories	0,0	9,5	0,0	18,9	71,6	20,7	19,5
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	14,1	0,0	12,9	73,0	20,3	18,7
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	0,0	6,3	0,0	29,5	64,1	20,5	19,5
Gambie	Toutes catégories	40,1	4,7	0,0	0,0	55,2	14,1	18,2
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Vraquiers	—	—	—	—	—	—	0,0
	Navires de charge classiques	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0
	Porte-conteneurs	—	—	—	—	—	—	0,0
	Autres	0,0	30,7	0,0	0,0	69,3	18,4	18,2

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Ghana	Toutes catégories	0,0	0,2	0,6	10,4	88,7	22,7	23,0
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	22,8
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,3	0,8	13,5	85,4	22,5	23,0
Guinée	Toutes catégories	0,0	0,9	0,0	2,1	97,1	23,2	23,2
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,9	0,0	2,2	96,9	23,2	23,2
Guinée-Bissau	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1	23,1
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0	23,0
Guinée équatoriale	Toutes catégories	0,0	5,9	0,0	29,7	64,3	20,6	22,1
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	24,2	0,0	0,0	75,8	19,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	40,5	59,5	20,9	21,6
Jamahiriya arabe libyenne	Toutes catégories	0,1	8,7	9,8	24,9	56,6	19,3	n.d.
	Navires-citernes	0,0	67,6	0,0	0,0	32,4	12,3	n.d.
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	n.d.
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	30,5	69,5	21,5	n.d.
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	n.d.
	Autres	0,2	0,2	36,8	24,0	38,8	17,6	n.d.
Kenya	Toutes catégories	5,0	0,9	10,1	11,3	72,7	20,4	20,7
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7	14,7
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	12,0	2,1	2,1	27,1	56,8	18,6	19,5

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Madagascar	Toutes catégories	0,0	0,6	6,2	2,5	90,7	22,5	22,3
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	5,4	0,0	94,6	22,9	23,0
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	3,1	15,5	12,2	69,3	20,4	19,1
Maroc	Toutes catégories	0,4	10,6	7,5	26,2	55,3	19,1	n.d.
	Navires-citernes	0,0	51,5	48,5	0,0	0,0	9,4	n.d.
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	n.d.
	Navires de charge classiques	0,0	2,1	9,8	8,6	79,6	21,5	n.d.
	Porte-conteneurs	0,0	30,5	14,6	29,2	25,7	14,9	n.d.
	Autres	0,7	1,7	1,4	30,8	65,4	20,9	n.d.
Maurice	Toutes catégories	11,0	5,1	30,9	8,7	44,3	16,2	14,4
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0
	Navires de charge classiques	0,0	23,0	0,0	31,8	45,2	17,6	14,9
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,3	45,5	2,9	51,2	18,0	19,1
Mauritanie	Toutes catégories	0,0	5,1	0,2	15,2	79,4	21,6	20,7
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	5,2	0,3	15,7	78,8	21,6	20,6
Mozambique	Toutes catégories	0,0	32,4	1,9	10,1	55,6	17,3	15,3
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	7,5	92,5	23,0	22,6
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	52,7	3,2	11,8	32,4	13,7	10,8
Nigéria	Toutes catégories	0,7	1,7	1,1	0,1	96,4	22,9	23,1
	Navires-citernes	0,0	1,3	1,3	0,0	97,4	23,1	23,5
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	21,4
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	3,6	3,9	0,9	0,3	91,3	22,0	20,2

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
République-Unie de Tanzanie	Toutes catégories	0,0	0,7	0,0	0,1	99,2	23,4	23,2
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	16,2	0,0	2,0	81,8	20,7	21,5
Sao Tomé-et-Principe	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,1
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	21,0
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	23,5
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Sénégal	Toutes catégories	1,4	1,5	0,0	8,3	88,8	22,4	22,2
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	19,3
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	1,6	1,7	0,0	9,3	87,5	22,3	22,4
Seychelles	Toutes catégories	78,8	6,0	0,3	2,6	12,2	5,4	10,9
	Navires-citernes	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	16,3	11,6	0,0	72,1	19,5	19,1
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	1,8	29,7	0,0	14,2	54,4	17,3	16,3
Sierra Leone	Toutes catégories	0,0	0,0	0,1	7,2	92,7	23,0	22,9
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	27,2	72,8	21,7	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	1,0	25,9	73,2	21,7	20,7

Tableau 53 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2005	Âge fin 2002
Somalie	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Sainte-Hélène	Toutes catégories	0,0	51,6	0,0	0,0	48,4	15,0	23,5
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	–	–	–	–	–	–	0,0
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	51,6	0,0	0,0	48,4	15,0	23,5
Soudan	Toutes catégories	3,3	0,0	0,0	0,0	96,7	22,8	23,5
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	40,0	0,0	0,0	0,0	60,0	14,9	23,1
Togo	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	4,2	95,8	23,2	23,4
	Navires-citernes	–	–	–	–	–	–	0,0
	Vraquiers	–	–	–	–	–	–	0,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	0,0
	Autres	0,0	0,0	0,0	5,9	94,1	23,1	23,4
Tunisie	Toutes catégories	0,1	12,7	0,2	0,4	86,6	21,3	n.d.
	Navires-citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Porte-conteneurs	–	–	–	–	–	–	n.d.
	Autres	0,2	36,3	0,7	1,2	61,6	17,3	n.d.

Note: L'âge de la flotte à la fin de 2002 ne concerne que les pays d'Afrique subsaharienne.

Le trafic de conteneurs entre l'Afrique et l'Europe est le plus important pour le continent, ayant atteint 3,3 millions d'EVP en 2004; le trafic correspondant entre l'Afrique et l'Amérique du Nord n'a représenté qu'un dixième de ce volume. En outre, le volume de trafic le plus important est très déséquilibré du fait que le flux de conteneurs en direction du nord ne représente qu'un tiers du total. Le trafic conteneurisé entre l'Afrique et l'Asie se développe vite, en particulier avec l'Afrique subsaharienne. Les transports internationaux, pour cette sous-région, sont dominés par deux transporteurs maritimes, à savoir Delmas, une filiale de Bolloré, et Maersk, dont les parts sont respectivement de 30 % et de 25 %. À côté d'eux, on trouve un certain nombre d'autres entreprises de transport maritime de moindre importance, dont Gold Start Line de Hong Kong (Chine) qui se spécialise dans le trafic intra-asiatique et se développe rapidement sur les deux côtes de l'Afrique subsaharienne. À la fin de 2005, cette compagnie a lancé des services directs de Chennai (Inde) à l'Afrique occidentale via la Réunion. Toutefois, les principales compagnies de transport maritime conteneurisé au niveau mondial ont continué à absorber d'importants volumes d'échanges en Afrique subsaharienne en 2005 avec le rachat de tous les services de ligne de Bolloré par CMA-CGM pour 600 millions de dollars. Les principaux transporteurs maritimes ont souvent recours à de grands ports d'éclatement pour couvrir le trafic (par exemple, Maersk utilise Algésiras (Espagne) et Salalah (Oman), et MSC Las Palmas (Espagne). À l'extrémité sud, malgré l'engorgement et la faible productivité de Durban, ce port est utilisé par d'autres transporteurs.

Le tableau 54 fait apparaître le flux de trafic sur la liaison conteneurisée entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe. Les chiffres de 2003 et 2004 sont des chiffres réels, tandis que ceux de 2005 ne sont que des estimations. Le déséquilibre des

échanges est une des principales caractéristiques de cet itinéraire, le flux en direction du sud représentant à peu près 66 % du trafic total.

Sur la côte est et dans l'océan Indien, les principales caractéristiques de ces dernières années ont été l'apparition du transbordement et les mesures subséquentes pour pallier les embouteillages qui s'intensifiaient (voir le tableau 55). Le transbordement est devenu une activité particulièrement importante à Port-Louis lorsque plusieurs compagnies se sont entendues pour en faire un port d'éclatement, en conséquence de quoi sa part dans le débit total est passée de 11 % à 54 % en tout juste deux ans. En 2004, les retards d'accostage étaient montés en flèche pour atteindre vingt heures par navire et le taux d'occupation des postes d'accostage était supérieur à 80 %. En raison de cet engorgement, il a fallu prendre des mesures correctives, telles que l'achat de matériels de manutention supplémentaires, la restructuration des opérations dans les terminaux et l'adoption d'un programme de guichets d'accostage. Dans le cas de Djibouti, la part des activités de transbordement n'était que de 44 %, mais cela a été jugé inacceptable par le principal client, PIL, qui est retourné à Aden, de sorte qu'en 2004 cette part était tombée à 3 % seulement. Une proportion importante du débit de ce port concerne du fret en transit pour l'Éthiopie qui n'a pas de littoral. Le trafic de transbordement a progressé à Dar es-Salaam, passant de 15 % du débit portuaire en 2002 à 22 % deux ans plus tard, sans que la qualité du service en souffre.

Le développement du transbordement ne peut être considéré indépendamment de l'implication des exploitants de terminaux à conteneurs spécialisés dans les activités de manutention. À Maurice, il y avait une entreprise de manutention du secteur public, tandis que HPH opérait à Dar es-Salaam et DPI à Djibouti.

Tableau 54

**Trafic de conteneurs entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe**  
(En milliers d'EVP)

Année	Vers le sud	Vers le nord
2003	534	278
2004	532	281
2005	556	286

Source: *Containerisation International*, septembre 2005, p. 5.

Tableau 55

**Débit total et débit de transbordement dans certains ports et pour certaines années**  
(En milliers d'EVP)

Description	Dar es-Salaam	Port-Louis	Djibouti
Débit de 2002	167	176	177
Transbordement	25	20	67
Pourcentage de transbordement	15	11	38
Débit de 2003	204	319	241
Transbordement	37	146	105
Pourcentage de transbordement	18	46	44
Débit de 2004	256	410	157
Transbordement	56	221	5
Pourcentage de transbordement	22	54	3

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de la présentation faite par l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (AGPAEA) au World Bank Transport Forum, mars 2005, Washington DC.

Tableau 56

**Les 20 premiers ports à conteneurs d'Afrique en 2004**  
(En millions d'EVP)

2004 Position	Port	Pays	EVP		Évolution en pourcentage
			2004	2003	
1	Durban	Afrique du Sud	1 717	1 511	13,6
2	Damietta	Égypte	1 263	955	32,2
3	Abidjan	Côte d'Ivoire	670	613	9,4
4	Le Cap	Afrique du Sud	570	533	6,9
5	Casablanca	Maroc	492	448	9,8
6	Lagos	Nigéria	444	486	-8,7
7	Mombasa	Kenya	404	331	22,3
8	Tema	Ghana	340	350	-2,9
9	Dakar	Sénégal	331	281	17,7
10	Port Elizabeth	Afrique du Sud	323	274	17,6
11	Port-Louis	Maurice	290	381	-23,9
12	Dar es-Salaam	Rép.-Unie de Tanzanie	260	204	27,5
13	Luanda	Angola	235	210	12,1
14	Port-Soudan	Soudan	206	157	31,2
15	Port Réunion	Réunion	193	170	13,5
16	Lomé	Togo	185	166	11,1
17	Djibouti	Djibouti	159	244	-34,8
18	Sokhna	Égypte	155	122	27,2
19	Toamasina	Madagascar	105	95	10,8
20	East London	Afrique du Sud	60	56	7,3
Total des 20 premiers			8 402	7 587	10,7
Total de tous les ports africains			11 239	9 661	16,3
Part des 20 premiers dans le trafic des ports africains			74,8	78,5	

Source: Containerisation International Yearbook, 2006.

Le tableau 56 montre les 20 premiers ports à conteneurs africains en 2004 et leur débit pour cette même année et les précédentes. Ces ports représentent les trois quarts du débit total de conteneurs des ports africains. Sur les 31 pays côtiers et insulaires, 16 figurent sur cette liste, l'Afrique du Sud et l'Égypte y étant mentionnées à plusieurs reprises (avec quatre ports et deux ports respectivement). Bien que de nombreux ports africains aient enregistré d'importantes augmentations de débit au cours de ces dernières années, leur débit global reste modeste par rapport au débit mondial total (environ 3,3 %).

La plus grande partie du débit de conteneurs, en Afrique, est traitée dans des terminaux qui relèvent du secteur public (88,2 % en 2003 et 83,9 % en 2004). La part des opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs dans le reste a continué à croître (de 5,4 % en 2003 à 11 % en 2004). En 2004 encore, une ventilation par opérateur fait apparaître les parts suivantes: SSA Marine 2,3 %, DPI 2 %, APM Terminals 1,4 %, HPH 0,5 % et P&O Ports 0,2 %.

Les gouvernements ont continué à s'efforcer d'améliorer l'efficacité opérationnelle et les investissements dans le cadre du système selon lequel l'autorité portuaire régit les activités et conserve les droits de propriété du port, les opérations commerciales étant reprises par des opérateurs du secteur privé. Ceci est apparu en Afrique occidentale avec la concession du terminal à conteneurs Vridi à Abidjan qui a été accordée en mars 2004 à SEDV (une filiale de Bolloré) et, celle de deux terminaux à conteneurs à Lagos en 2005 (en avril, l'exploitation du terminal Apapa a été accordée à Maersk et celle du terminal de Tin Can Island à Bolloré associé à Gold Star Lines en septembre). Les entreprises à terre de Bolloré, comme les terminaux portuaires, les expéditions, les sociétés de transport et les entreprises des transports routier et ferroviaire n'ont pas été cédées à CMA-CGM et sont des intervenants importants dans plusieurs ports de la région, comme Douala (Cameroun), Cotonou (Bénin) et Tema (Ghana).

L'Afrique du Sud a adopté l'autre approche en 2005. Les ports de ce pays souffraient du manque d'investissements et de l'opposition syndicale au changement du mécanisme institutionnel en vigueur. Transnet, le holding qui englobe les entreprises de transport au niveau national, y compris les ports, a été autorisé à investir 8,8

milliards de dollars au maximum pour remettre en état les voies ferrées et les ports pendant les cinq années à venir avec l'aide de réserves et de prêts obtenus sur les marchés financiers.

Les réajustements des taux annoncés par l'Europe West Africa Trade Agreement (EWATA) pendant cette période donnent une indication de l'évolution des tarifs du fret entre 2003 et 2005. Cet accord, qui a été conclu pour les transporteurs maritimes à la fin de 1999 conformément à la règle 4056/86 de l'UE, régit une grande partie du trafic international de l'Afrique subsaharienne. En 2003, il a été procédé à un réajustement des taux de 350 euros en avril et en octobre pour les conteneurs de 20 pieds expédiés vers le sud. En 2004, il y en a eu un en mars et un en octobre pour les conteneurs de 20 pieds expédiés vers le sud. Celui de mars a fluctué entre 100 et 300 euros selon le port de destination, tandis que celui d'octobre a été de 200 euros pour tous les ports. En octobre, on a procédé à des réajustements des taux pour les marchandises classiques expédiées vers le nord de 7,50 euros par tonne de fret. En 2005, des réajustements de 150 euros et 250 euros ont été annoncés pour janvier et juillet respectivement pour les conteneurs de 20 pieds voyageant vers le sud. Les tarifs des marchandises classiques expédiées vers le nord ont également été réajustés aux mêmes moments à raison de 5 euros et 12 euros par tonne de fret respectivement.

#### **D. INDICE DE CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES POUR LES PAYS AFRICAINS**

L'accès à des services de transport maritime réguliers et fréquents est une aide indispensable et un facteur déterminant de compétitivité pour la nation. En 2004, le secrétariat de la CNUCED a mis au point une mesure spécifique au trafic maritime de ligne conteneurisé (*l'Indice de connectivité des transports maritimes*) pour pouvoir quantifier ce facteur de compétitivité d'un pays. Cet indice est établi grâce à la prise en considération de neuf éléments et va de 100 à zéro. Les pays dont il est élevé bénéficient de services réguliers et fréquents qui les placent au centre des activités commerciales internationales, tandis que ceux qui affichent un indice plus faible sont à la périphérie de ces activités. Ainsi, cet indice permet de mesurer la connectivité d'un pays aux échanges internationaux. L'encadré 4 décrit l'indice de connectivité des transports maritimes, ainsi que la manière dont il est élaboré.

## Encadré 4

**Indice de connectivité des transports maritimes de ligne**

L'Indice de connectivité des transports maritimes de ligne concerne le trafic conteneurisé et est obtenu à partir de données mises à disposition par *Containerisation International Online* ([www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk)). Il a été calculé pour la première fois en juillet 2004 pour 162 pays, et a été mis à jour en juillet 2005 pour rendre compte de l'évolution annuelle des services de transport maritime de ligne.

Neuf facteurs, ou variables, sont pris en compte pour ce calcul. Chacun appartient aux ports d'un pays donné: 1) le nombre de porte-conteneurs déployés sur les services de ligne à partir ou à destination des ports du pays; 2) la capacité de charge de conteneurs mise en œuvre, mesurée en EVP; 3) le nombre de navires déployés par habitant; 4) la capacité de transport de conteneurs déployée par habitant; 5) le nombre de compagnies maritimes de ligne qui desservent les ports du pays; 6) le nombre de services de ligne fournis par les compagnies maritimes; 7) la taille maximum des navires déployés; 8) la taille moyenne des navires déployés; et 9) le nombre moyen de navires exploités par compagnie maritime de ligne.

Chaque variable a été normalisée pour faire en sorte que toutes aient la même valeur maximale de 100 et une valeur minimum de 0. Il est évident que cet indice est de zéro pour les pays sans littoral. En un deuxième temps, la valeur moyenne de chaque variable est calculée pour chaque pays et le chiffre 100 est affecté à la plus haute valeur moyenne en 2004, qui est l'année de référence.

Un grand nombre de navires et une grande capacité de transport déployée indiquent que les expéditeurs d'un pays donné ont plus de possibilités de charger leurs exportations conteneurisées et sont mieux connectés aux marchés étrangers. En prenant en compte la population du pays, il est possible de distinguer le cas particulier des pays qui sont peu peuplés et ont une faible base nationale de services de transport, mais bénéficient d'une importante connectivité de transports maritimes en raison de leur situation de centres de transbordement. Plus le nombre de compagnies maritimes desservant les ports d'un pays donné est important et plus le nombre de services de ligne fournis est important, meilleur est l'accès de ce pays aux marchés internationaux. La pertinence de la taille des navires déployés par les compagnies maritimes est justifiée par les économies d'échelle qui peuvent être réalisées – plus les navires sont grands et plus bas sont les taux de fret dont bénéficient les négociants d'un pays donné grâce aux économies d'échelle que peuvent faire les compagnies maritimes.

Le tableau 57 indique l'indice de connectivité des pays africains pour 2004 et 2005. Les trois pays les mieux classés, et donc ceux dont la connectivité est la meilleure, sont l'Égypte, l'Afrique du Sud et la Côte d'Ivoire, alors qu'à l'autre extrémité, on trouve Sao Tomé-et-Principe, l'Érythrée et la Somalie.

Un certain nombre de pays, dont les deux premiers, ont amélioré leur indice entre 2004 et 2005. Celui de l'Égypte est passé de 41 à 47 et celui de l'Afrique du Sud de 27 à 29. L'Égypte bénéficie du canal de Suez et, en raison de la récente mise en service d'installations portuaires de transbordement, également d'escales supplémentaires de navires utilisés sur la liaison Asie-Europe en plein essor. L'Afrique du Sud dispose d'une large base de services de transport grâce à sa propre économie et à celle des pays voisins. Quelque 14 autres pays

africains ont également amélioré leur indice de connectivité des transports maritimes en 2005 (Angola, Cap-Vert, Djibouti, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Mauritanie, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Soudan et Tunisie), les meilleurs résultats ayant été enregistrés par Djibouti, la Guinée-Bissau, le Kenya et la Mauritanie. La hausse de l'indice de ces pays est due à la croissance récente des échanges au niveau mondial et à l'amélioration des services de transport maritime grâce au réaménagement des ports et à la participation du secteur privé à la manutention. Les concessions accordées aux exploitants mondiaux de terminaux, y compris les opérateurs affiliés à des compagnies maritimes de ligne, ont contribué à l'amélioration des résultats et ont attiré non seulement les compagnies mères, mais également d'autres compagnies maritimes. Dans d'autres cas,

d'autres facteurs sont intervenus. Au Ghana, la progression de l'indice a été due en partie à une amélioration de la capacité déployée par les compagnies maritimes pour faire face au trafic qui a été détourné de la Côte d'Ivoire voisine, tandis qu'à Djibouti, elle a reflété une augmentation du nombre d'escales pour répondre à l'augmentation des échanges commerciaux de l'Éthiopie, pays sans littoral.

D'autres pays ont enregistré une baisse de l'indice de connectivité. Celui de la Côte d'Ivoire est descendu de 25 à 20 en raison de pertes d'activités au profit des pays voisins. Néanmoins, cet État a conservé sa place en haut du tableau grâce à la vigueur du trafic local et de l'activité de transbordement. Neuf autres pays ont vu leur indice baisser en 2005 (Comores, Congo, Guinée équatoriale, Érythrée, Madagascar, Maurice, Sénégal, Somalie et Togo), les chutes les plus importantes étant celles des Comores, de l'Érythrée, de Madagascar et de la Somalie. Le déclin radical de Maurice est imputable à la saturation de 2004 qui conduit certaines compagnies maritimes, comme MOL et P&O Nedlloyd, à modifier leur planning – la dernière nommée à remplacer le transbordement à Port-Louis par un service direct de Singapour aux îles de l'océan Indien. Enfin, l'indice de 12 pays est resté stable en 2004 (Algérie, Bénin, Cameroun, Gabon, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Maroc, Mozambique, Namibie, Nigéria, République démocratique du Congo et Sierra Leone).

Il convient de relativiser l'écart entre l'indice des pays les mieux classés et celui de ceux qui occupent le bas du tableau 57, car il ne concerne que les services de transport maritime de conteneurs. Néanmoins, en raison de la prédominance du commerce extrarégional dans l'ensemble des échanges des pays africains et de la grande valeur des marchandises transportées en conteneur, cet indice permet d'obtenir une bonne évaluation de la capacité de ces pays à participer aux segments les plus rentables des échanges internationaux.

## E. TRANSPORTS INTÉRIEURS

Le réseau de transports intérieurs, en Afrique, couvre environ 2 060 000 de kilomètres: il s'agit surtout du réseau routier, le réseau ferroviaire ne représentant que 4 % du total, pourcentage légèrement supérieur à celui de l'Amérique latine et des États-Unis (autour de 3,5 % dans les deux cas). La densité des réseaux de transport routier et ferroviaire en Afrique, toutefois, est beaucoup plus

faible, ces réseaux ne couvrant respectivement que 65 et 2,7 km par km<sup>2</sup> de territoire, soit une densité correspondant à peu près au dixième de celle relevée aux États-Unis. En outre, un quart seulement du réseau routier est goudronné, la qualité des routes variant considérablement d'un pays à l'autre.

Les couloirs de transport sont une caractéristique importante des échanges internationaux des pays africains subsahariens, car ils relient les pays sans littoral aux ports des pays côtiers de transit (voir la carte). En Afrique occidentale, les ports de mer sont reliés aux pays sans littoral par plusieurs couloirs. Il y en a qui relient Dakar (Sénégal) à Bamako (1 250 km), Abidjan (Côte d'Ivoire) à Ouagadougou (1 176 km) pour continuer jusqu'à Bamako (74 km), Tema (Ghana) à Ouagadougou (990 km), Lomé (Togo) à Ouagadougou (990 km) puis à Bamako (1 081 km), Lomé (Togo) à Niamey (1 240 km) et Cotonou (Bénin) à Niamey (1 060 km); ce dernier peut être associé au transport ferroviaire. On trouve des liaisons ferroviaires dans deux couloirs, à savoir Dakar-Bamako (1 250 km) et Abidjan-Ouagadougou (1 249 km).

Les flux de trafic, dans ces couloirs, varient selon les événements dans les pays côtiers de transit. Depuis le début de la présente décennie, la crise politique intérieure a fait diminuer considérablement la part d'Abidjan dans le trafic de transit. En 2003, elle n'était que de 6 % (voir le tableau 58), et les difficultés de circulation sur les itinéraires terrestres qui traversent la Côte d'Ivoire ont obligé le trafic à passer par le port de Tema, au Ghana voisin, dont la part dans ce trafic de transit s'est élevée à 22 % en 2003. Cela a également conduit à élaborer un plan de 250 millions de dollars pour agrandir le petit port de Takoradi afin d'empêcher les engorgements de devenir ingérables dans les ports du Ghana.

En Afrique centrale, toutefois, la République centrafricaine et le Tchad sont tributaires d'un seul pays de transit (le Cameroun). Environ 80 % du trafic routier en direction de ces deux pays ne transite que par deux couloirs: Douala-Ngaoundere-Bangui (1 500 km) et Douala-Ngaoundere-N'Djamena (2 100 km). Comme les routes de ces couloirs sont en mauvais état, le mouvement des marchandises souffre de longs retards – il leur faut cinq jours pour aller de Douala à Bangui pendant la saison sèche et jusqu'à dix jours pendant la saison des pluies. Il existe d'autres itinéraires de moindre importance qui traversent d'autres pays côtiers, comme le Congo, le Gabon et le Nigéria.

Tableau 57

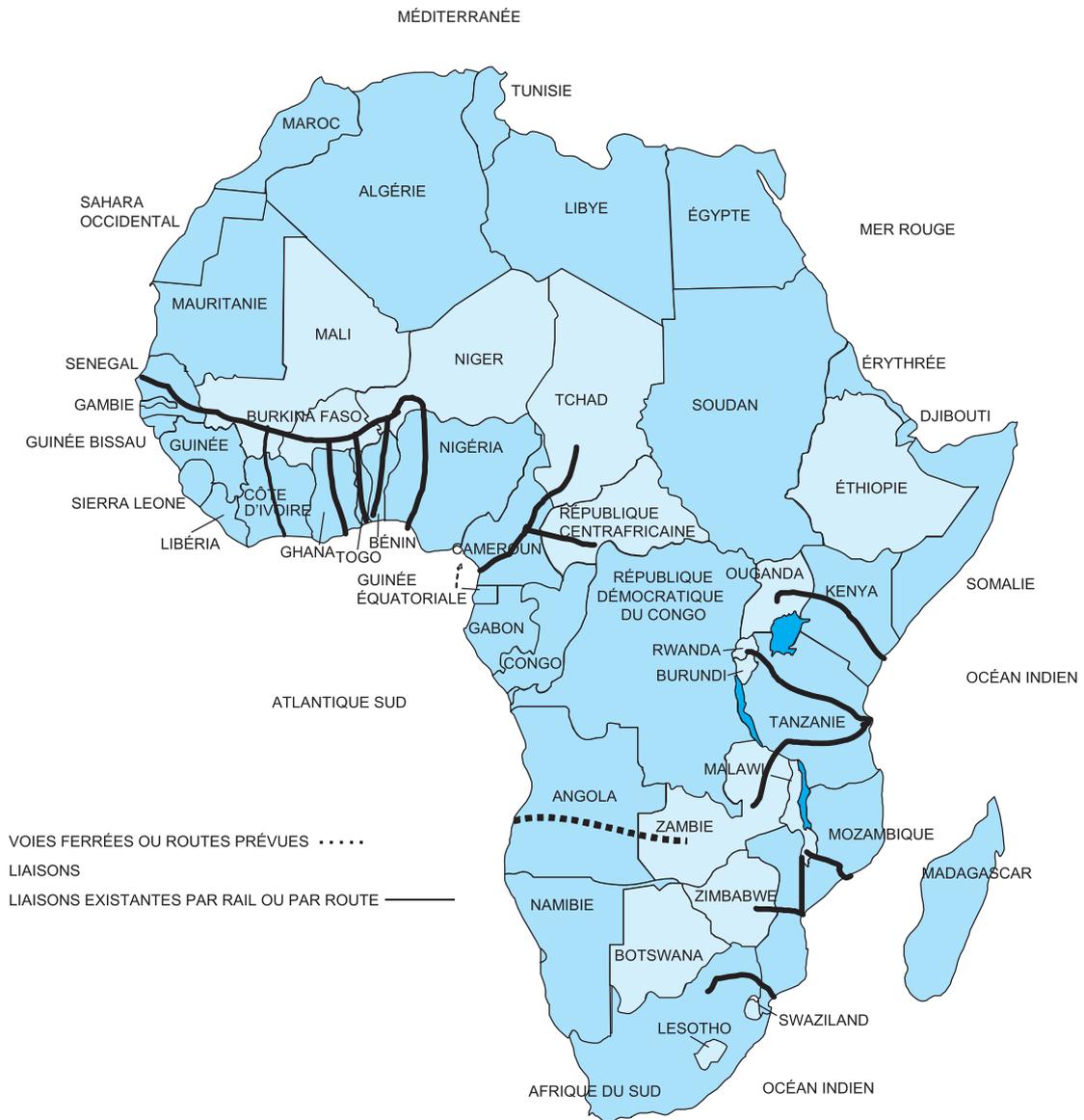
## Connectivité des transports maritimes de ligne d'Afrique, 2004-2005

Pays	Indice de 2005	Indice de 2004
Égypte	47	41
Afrique du Sud	29	27
Côte d'Ivoire	20	25
Ghana	19	18
Maurice	19	25
Nigéria	18	18
Gabon	18	18
Togo	18	19
Sénégal	18	19
Djibouti	18	15
Bénin	17	17
Angola	16	15
Cameroun	16	16
Congo	16	18
Mauritanie	15	10
Guinée	14	11
Namibie	14	14
Kenya	12	9
Seychelles	12	11
République-Unie de Tanzanie	12	11
Gambie	12	10
Libéria	11	11
Sierra Leone	11	11
Maroc	11	11
Algérie	11	11
Guinée équatoriale	11	12
Comores	11	14
Soudan	10	9
Mozambique	10	10
Madagascar	10	12
Guinée-Bissau	9	4
Tunisie	9	8
Jamahiriya arabe libyenne	8	8
Cap-Vert	6	4
République démocratique du Congo	5	5
Sao Tomé-et-Principe	4	3
Somalie	3	6
Érythrée	3	6

Source: CNUCED, *Transport Newsletter* n° 27, first quarter 2005, p. 4; CNUCED, *Transport Newsletter* n° 29, third quarter 2005, p. 7.

Graphique 10

Afrique subsaharienne: différents couloirs de transport intérieurs



Note: Les couloirs sont seulement esquissés.

Tableau 58

**Trafic de transit dans les ports d'Afrique occidentale en 2003**  
(En milliers de tonnes métriques)

Pays sans littoral	Trafic international	Trafic international dans différents ports					
		Dakar	Abidjan	Tema	Takoradi	Lomé	Cotonou
Burkina Faso	1 126	0	28	330	29	703	37
Niger	1 083	0	0	78	30	175	800
Mali	1 584	653	177	423	97	221	14
Total	3 793	653	204	831	156	244	851
Pourcentage par port		17	6	22	4	29	22

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir du Summary of Port Statistics – Michael Luguje, Université maritime mondiale, mémoire intitulé «A comparative study of import transit corridors of landlocked countries in West Africa», 2004.

Plus au sud, les couloirs sont en cours d'élaboration, car une importante modernisation à moyen terme du réseau ferroviaire est en cours de planification. Le prêt de 2 milliards de dollars consenti par la Chine à l'Angola pour lui permettre de développer ses infrastructures couvre, entre autres, la remise en état de la voie ferrée du Benguela, qui traverse le pays pour relier les provinces du sud du Congo riches en ressources minières au port de Lobito. Par ailleurs, la Zambie a signé un mémorandum d'accord avec une compagnie privée pour la construction d'une liaison ferroviaire entre les nouvelles mines de Kansanshi et Lumwana, dans sa province du nord-ouest et la ligne du Benguela.

En Afrique orientale, ce sont également les couloirs de transport routier qui sont prépondérants. On estime que 25 % seulement des marchandises conteneurisées sont transportées par chemin de fer entre Mombasa (Kenya) et les trois pays sans littoral que sont l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi, cette proportion étant de 43 % en ce qui concerne le couloir tanzanien à partir de Dar es-Salaam. Néanmoins, on s'est efforcé d'améliorer la productivité ferroviaire dans cette région. En 2003 et 2004 le tarif de transport des conteneurs de 20 pieds entre Mombasa et Embakasi (le port sec proche de Nairobi) a baissé de 60 dollars pour s'établir à 390 dollars par unité et des plans ont été élaborés pour permettre à trois trains-blocs d'atteindre Kampala (Ouganda) en moins de cinquante-quatre heures. La part des chemins de fer devrait s'accroître à l'avenir à la suite des investissements qui seront faits par les opérateurs ferroviaires du secteur privé.

La procédure de concession pour engager ces opérateurs ferroviaires a été longue dans bien des pays en raison d'un certain nombre de facteurs, y compris la promulgation des lois. À la fin de 2003, il a été décidé que les trois réseaux de chemins de fer d'Afrique orientale (Kenya, Ouganda et République-Unie de Tanzanie) seraient privatisés séparément, bien qu'un processus commun soit à l'étude. L'un des problèmes à résoudre avant toutes choses était dû à un programme de réduction de la main-d'œuvre. Pour ce qui est de la République-Unie de Tanzanie, environ 9 100 travailleurs étaient concernés et le coût de la réduction d'effectif était estimé à 41 millions de dollars. Au Kenya, il a été nécessaire de modifier la loi sur les chemins de fer. Au milieu de 2004, le Kenya et l'Ouganda ont signé un mémorandum d'accord sur les modalités de la concession, car ils avaient en vue un seul concessionnaire pour la ligne Mombasa (Kenya)-Kampala (Ouganda) pour vingt-cinq ans. La longueur totale des voies concernées était de 1 920 km sur les 2 064 km du réseau kényan, plus trois sections en Ouganda (270 km sur la grande ligne Malaba-Kampala, la ligne secondaire de Port Bell et les 161 km de la ligne Tororo-Soroti. La concession a été accordée pour une durée de vingt-cinq ans pour les trains de marchandises et de sept ans pour les trains de voyageurs. Un long délai avait été prévu pour attirer un assez grand nombre de soumissionnaires et d'actionnaires, y compris les intérêts locaux. Au milieu de 2005, les soumissionnaires retenus ont fait leur offre, un groupement indien et un groupement sud-africain ayant répondu à l'appel d'offres pour la Tanzanie et pour l'association Kenya-Ouganda. L'adjudicataire de la concession du Kenya et de l'Ouganda devrait

reprendre la ligne au cours du premier semestre de 2006, tandis que, pour ce qui est de la République-Unie de Tanzanie, le gagnant officiel attend qu'il soit statué sur l'objection soulevée par un autre soumissionnaire.

Plus au sud, au Mozambique et au Malawi, d'autres facteurs devraient être pris en compte. Les travaux de remise en état de la ligne allant de Maputo (Mozambique) à la frontière sud-africaine dépendaient de la certification que cette ligne n'était pas minée; le certificat a été reçu à la fin de 2003. Puis, en 2005, des négociations ont eu lieu avec Spoornet, l'opérateur ferroviaire sud-africain, en vue de la mise en sous-traitance de cette ligne. En ce qui concerne la ligne du nord reliant Nacala (Mozambique) à la frontière du Malawi, une coentreprise a été établie à la fin des années 90 entre CFM (la compagnie nationale des chemins de fer) et CDN, un ensemble d'autres groupes locaux du secteur public et du secteur privé avec un investisseur ferroviaire américain, et des négociations se sont poursuivies pendant un certain nombre d'années, dont la partie la plus difficile a été la recherche de fonds.

Pendant ce temps, une proposition de concession a été lancée en 2000 pour les chemins de fer du Malawi, et c'est CEAR qui l'a emporté, un opérateur qui comptait parmi ses associés ceux de la coentreprise mozambicaine. CEAR devait exploiter pendant vingt ans les 707 km du réseau de voies ferrées du Malawi, sur lesquels sont transportés les voyageurs et les marchandises (combustibles, maïs, ciment, etc.) jusqu'aux grands marchés de Lilongwe et Blantyre. Les investisseurs, toutefois, se sont rendu compte que ce réseau avait un potentiel important, car il peut relier entre eux les deux pays voisins, le Mozambique et la Zambie. Ainsi, les ports de Nacala et de Beira, au Mozambique, pourraient desservir la Zambie à travers le Malawi, à condition que la liaison ferroviaire de 26 km entre Mchinji (Malawi) et Chipata (Zambie) soit disponible.

En 2004, CDN a obtenu 29,6 millions de dollars d'un organisme fédéral de financement des États-Unis pour la rénovation de 77 km de voies ferrées entre Cuamba (Mozambique) et Entrelagos (Malawi), qui relieront entre eux les réseaux de CEAR et de CDN et permettront au Malawi d'avoir accès à la mer à Nacala. Cela a effectivement permis de lancer la concession de quinze ans de CDN au début de 2005. Par ailleurs, USAID a consenti, en 2004, une subvention permettant d'effectuer une étude de faisabilité pour la ligne reliant Mchinji à

Chipata, dont le coût est estimé à 30 millions de dollars. Plus tard, la même année, la Banque mondiale a accordé un prêt de 110 millions de dollars à CFM pour lui permettre de moderniser 900 km de voies ferrées reliant le port de Beira à la frontière du Malawi.

La remise en état et l'amélioration, y compris impliquant leur vente, d'autres voies ferrées étaient à différents stades d'étude entre 2003 et 2005. En 2004, une autre étude a été effectuée grâce à un prêt de la Banque mondiale en vue de la cession de la ligne TAZARA qui relie Dar à la Zambie privée de littoral. La même année, des parties intéressées sud-africaines ont fait une étude technique de la ligne qui relie Khartoum à Port-Soudan en tant que condition préalable à l'achat des matériels roulants ferroviaires. Ajoutons que l'appel d'offres pour la concession de la ligne allant du port de Djibouti à Addis-Abeba (Éthiopie) a attiré une demi-douzaine de parties intéressées. Au Swaziland, le cadre juridique permettant de donner à bail les chemins de fer a été adopté au milieu de 2005, après la mise en service de la ligne de 111 km modernisée grâce à un financement italien.

En outre, l'amélioration du cadre institutionnel et des procédures documentaires contribue à permettre de tirer profit du potentiel des couloirs existants, comme le montre le projet pilote d'assistance technique mis en œuvre par la CNUCED dans le couloir TransCaprivi qui relie Walvis Bay (Namibie) à Lusaka (Zambie).

## F. TRANSPORTS AÉRIENS

Le fret aérien joue un rôle important pour la compétitivité des produits africains sur les marchés mondiaux. En 2004, les 84 aéroports à fret africains ont traité environ 1,4 million de tonnes de fret, soit 2 % du trafic de fret des aéroports au niveau mondial.

Le tableau 59 donne une liste des 20 principaux aéroports africains en 2004, ainsi que le taux de croissance du fret manutentionné en comparaison avec l'année précédente. On a enregistré une croissance à deux chiffres pour 12 aéroports, ce qui témoigne du dynamisme de ce trafic. C'est celui de Johannesburg qui est arrivé en tête avec 262 523 tonnes de fret, mais le trafic n'y a progressé que de 2,6 %, ce qui est modeste. L'Europe est le premier partenaire commercial de l'Afrique avec à peu près 70 % du total des flux entrants et des flux sortants, et cela devrait encore se développer davantage à la suite de l'élargissement de l'Union européenne.

Tableau 59

## Principaux aéroports à fret d'Afrique

Position	Aéroport	Fret en tonnes	Pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente
1	Johannesburg	262 523	2,6
2	Le Caire	218 606	24,6
3	Nairobi	183 470	10,2
4	Kinshasa	70 861	37,3
5	Lagos	66 042	19,0
6	Entebbe	48 585	32,7
7	Casablanca	48 193	7,5
8	Accra	46 918	1,6
9	Brazzaville	43 994	100,9
10	Saint-Denis	32 305	8,8
11	Addis-Abeba	26 033	24,6
12	Alger	23 947	8,3
13	Tunis	21 516	3,0
14	Dakar	20 165	22,4
15	Lusaka	18 465	12,1
16	Mwanza	17 863	30,4
17	Luanda	17 158	3,1
18	Tananarive	16 326	10,6
19	Libreville	14 400	8,7
20	Dar es-Salaam	14 376	16,5

Source: Conseil international des aéroports 2004 ([www.airports.org](http://www.airports.org)).

## G. COÛTS DES TRANSPORTS ET CONSÉQUENCES DE CES COÛTS SUR LA FACTURE DES IMPORTATIONS

### Facteur coût pour le commerce d'importation

Le tableau 60 fournit des estimations du coût total des services de transport des importations, ainsi que les coûts des services de transport en pourcentage de la valeur totale des importations pour divers groupes de pays. En 2004, ces coûts de transport pour les pays africains en développement ont représenté 9,9 % de la valeur des importations, ce qui est considérablement plus

élevé que ceux de la moyenne de l'ensemble des pays en développement (5,9 %) et près du triple de la moyenne mondiale.

Cette moyenne régionale masque des différences entre les zones d'échanges. C'est le facteur coût du commerce d'importation pour les pays d'Afrique du Nord qui est le plus bas (8,8 %), suivi de celui des pays d'Afrique australe (9 %) et d'Afrique centrale (9,5 %). Les pays d'Afrique occidentale ont atteint 10,9 %, et ceux de la corne de l'Afrique et d'Afrique orientale 12,6 %. Le facteur coût moyen de transport du fret d'importation pour les pays subsahariens d'Afrique a été de 10,3 %.

*Facteur coût pour le commerce d'importation de certains pays sans littoral*

Les pays en développement sans littoral d'Afrique ont continué à souffrir des coûts de transport excessivement élevés, comme l'indique le tableau 61. Les coûts élevés du transport des importations ont fait monter les prix à la consommation des produits importés, et les coûts élevés du transport des exportations ont nui à leur

compétitivité sur les marchés étrangers. On définit les coûts de transport comme étant les coûts directs et indirects liés au transport des marchandises depuis le point de chargement jusqu'à leur destination. Les principaux éléments qui expliquent les coûts élevés des services de transport pour les pays en développement sans littoral sont l'inefficacité de ces services et de leur gestion, le déséquilibre des trafics, les infrastructures d'ensemble inadéquates et la réglementation inefficace ou trop contraignante.

Tableau 60

**Estimations du coût du fret pour les importations des pays africains, 2004**  
(En milliards de dollars)

Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
2004	Total mondial	270,8	9 244,7	3,6
	Pays développés à économie de marché	157,7	5 928,4	3,1
	Pays en développement <i>dont:</i>	75,8	1 945,2	5,9
	Afrique <i>dont:</i>	9,9	151,5	9,9
	Afrique du Nord	4,0	68,7	8,8
	Afrique australe	0,8	13,5	9,0
	Afrique occidentale	2,3	32,1	10,9
	Corne de l'Afrique et Afrique orientale	1,9	22,9	12,6
	Afrique centrale	0,9	14,3	9,5
	Afrique subsaharienne	5,9	82,8	10,3

*Source:* Statistiques des importations basées sur les données relatives aux importations de marchandises du *Manuel de statistiques 2005* de la CNUCED (tableau 1.1); les chiffres relatifs au fret et aux assurances proviennent de *Balance of Payments Statistics on CD-ROM* (janvier 2006) du FMI; les estimations du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations sont des moyennes pondérées fondées sur l'importance des économies. Ce tableau n'est pas comparable à ceux du numéro précédent de l'*Étude sur les transports maritimes*, les sources et la méthodologie étant différentes.

Tableau 61

**Estimations du coût du fret pour les importations de certains pays  
africains sans littoral, pour certaines années**  
(En millions de dollars)

Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
	Afrique australe			
2002	Malawi	101,0	695	14,5
2000	Zambie	108,6	993	10,9
	Afrique occidentale			
2001	Burkina Faso	92,5	656	14,1
2003	Mali	275,8	1 130	24,4
2003	Niger	117,3	490	23,9
	Afrique orientale			
2003	Burundi	20,9	157	13,3
2004	Rwanda	61,0	284	24,1
2004	Ouganda	288,3	1 657	17,4

Source: Les chiffres des importations de marchandises sont basés sur les données du *Manuel de statistiques 2005* de la CNUCED (tableau 1.1); les chiffres relatifs au fret et aux assurances proviennent de *Balance of Payments Statistics on CD-ROM* (janvier 2006). Ce tableau n'est pas comparable à ceux du précédent numéro de l'*Étude sur les transports maritimes*, les sources et la méthodologie n'étant plus les mêmes.

## Notes

<sup>1</sup> Les totaux communiqués par BP Statistical Review of World Energy, juin 2005, comprennent le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables asphaltiques et les gaz naturels liquéfiés (GNL) – le contenu liquide des gaz naturels quand il est recueilli séparément.

<sup>2</sup> Mesurée à une température de 15 °C et à une pression de 1 013 mbar.

<sup>3</sup> Voir [www.vhss.de/englisch/hax.html](http://www.vhss.de/englisch/hax.html).

<sup>4</sup> Le texte et ses annexes sont disponibles sur le site Web de l'OMC [www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/draft\\_text\\_gc\\_dg\\_31july04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/draft_text_gc_dg_31july04_e.htm). Pour trouver des renseignements et des liens plus détaillés, en ce qui concerne ces propositions, voir le traitement de ce point dans le Partenariat mondial pour la facilitation du commerce et des transports, [www.gfptt.org/topics/wto](http://www.gfptt.org/topics/wto).

<sup>5</sup> TN/TF/W/45.

<sup>6</sup> TN/TF/W/46.

<sup>7</sup> TN/TF/W/92.

<sup>8</sup> TN/TF/W/45.

<sup>9</sup> TN/TF/W/30.

<sup>10</sup> TN/TF/W/32.

<sup>11</sup> TN/TF/W/89.

<sup>12</sup> TN/TF/W/30.

<sup>13</sup> TN/TF/W/36.

<sup>14</sup> TN/TF/W/70.

<sup>15</sup> TN/TF/W/100.

<sup>16</sup> TN/TF/W/39.

<sup>17</sup> Voir [http://www.wto.org/french/thewto\\_e/minist\\_e/min05\\_e/final\\_text\\_e.htm#tradfa](http://www.wto.org/french/thewto_e/minist_e/min05_e/final_text_e.htm#tradfa) pour ce qui est de la Déclaration ministérielle.

<sup>18</sup> Voir, notamment, les propositions TN/TF/W/81, TN/TF/W/82 et TN/TF/W/95.

<sup>19</sup> TN/TF/W/81, disponible sur le site Web de l'OMC <http://docsonline.wto.org/DDFDocuments/t/tn/TF/W81.doc>.

<sup>20</sup> Voir également le programme des séminaires et des autres initiatives sur [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org).

<sup>21</sup> Cette Conférence a eu lieu à Tokyo les 12 et 13 janvier 2006. Elle avait pour objectif un échange de vues et de renseignements sur la sûreté des transports internationaux dans les secteurs des transports aériens, terrestres et maritimes, et une discussion sur les questions à traiter de façon coordonnée et en collaboration au niveau mondial. Pour plus de renseignements, voir <http://www.mlit.go.jp/english/>.

<sup>22</sup> Pour plus de détails, voir *Ministerial Statement on Security in International Maritime Transport*.

<sup>23</sup> Il s'agit des amendements apportés à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), 1974, qui a été adoptée en 2002. Pour obtenir des renseignements à ce sujet, voir le site Web de l'OMI: [www.imo.org](http://www.imo.org). Prière de voir également CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2005*, p. 84.

<sup>24</sup> Pour plus de renseignements, voir [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).

<sup>25</sup> L'OMD comptait alors 166 États membres. Au moment où nous écrivons ces lignes, elle en compte 169.

<sup>26</sup> *Convention révisée de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières*, telle qu'amendée, juin 1999.

<sup>27</sup> Voir le discours du Secrétaire général adjoint de l'OMD à la onzième Conférence des chefs d'administration de la région Asie-Pacifique, 4 avril 2006, Beijing (Chine), ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)).

<sup>28</sup> Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le renforcement de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement*, COM (2006), 79, 27 février 2006.

<sup>29</sup> Voir *Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD)*, document MSC 81/5/4, 9 février 2006. Voir également *Mesures pour renforcer la sûreté maritime*, Rapport du Groupe de travail sur la sûreté maritime (Part I), MSC 81/WP.5, du 17 mai 2006. Le Comité de la sûreté maritime, lors de sa quatre-vingt-unième session, en mai 2006, a débattu du transport d'unités de transport fermées et de conteneurs transportés par des navires, et a renvoyé la question devant le Groupe de travail sur l'interface navire/port du Comité de la simplification des formalités pour qu'il en poursuive l'étude et procède à l'élaboration de projets de modifications de la Convention SOLAS.

<sup>30</sup> Pour avoir une vue d'ensemble des responsabilités des gouvernements, des installations portuaires, des armateurs et des exploitants de navires en vertu du Code ISPS, prière de se reporter à *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, par. 80 à 86. Voir également CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2005*, p. 84.

<sup>31</sup> Ces circulaires du MSC peuvent être consultées sur le site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)). Voir également CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2005*, p. 87.

<sup>32</sup> Parmi les autres circulaires adoptées, figurent MSC.1/Circ.1188, *Directives sur la formation des agents de sûreté de l'installation portuaire et la délivrance de certificats*; MSC.1/Circ.1189, *Directives sur la fourniture de renseignements aux fins d'identifier les navires lorsqu'ils transmettent des alertes de sûreté du navire*; MSC.1/Circ.1190, *Régime provisoire pour la mise en conformité des navires spéciaux avec les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime*; et MSC.1/Circ.1191, *Nouveau rappel de l'obligation d'informer les États du pavillon des mesures qui ont été imposées en ce qui concerne le contrôle et le respect des dispositions*. La liste entière de toutes les circulaires concernées figure dans MSC.1/Circ.1194.

<sup>33</sup> Cette circulaire est une version révisée de la circulaire MSC/Circ.1131.

<sup>34</sup> Les renseignements sur les résultats d'une autre enquête effectuée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), et qui attire l'attention de la MSC, entre autres, sur les problèmes des gens de mer désireux d'obtenir un congé à terre à la suite de la mise en application du Code ISPS, se trouvent dans le document de l'OMI MSC 81/5/8, proposé pour examen à la quatre-vingt-unième session du MSC (10-19 mai 2006).

<sup>35</sup> Convention SOLAS, chap. V/19.

<sup>36</sup> La question des LRIT a été étudiée par le Comité de la sécurité maritime (MSC) et par le Sous-Comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (COMSAR). Pour un surcroît d'information, voir le rapport du COMSAR au Comité de la sécurité maritime (COMSAR 10/16, sect. 10, dont un extrait est publié dans le document MSC 81/5/Add.1, et les annexes 17 et 18) et *Mesures pour renforcer la sûreté maritime*, rapport du Groupe de travail sur la sûreté maritime (Part II), MSC 81/WP.5/Add.1. Prière de voir également le site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>37</sup> Résolutions MSC.202(81), MSC.210(81) et MSC.211(81).

<sup>38</sup> Veuillez noter qu'il a été souligné que cette règle «ne créait ni n'affirmait de nouveaux droits des États sur les navires au-delà de ceux qui existaient déjà en vertu du droit international, en particulier en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et elle ne modifiait ni n'affectait les droits, la compétence, les devoirs ni les obligations des États eu égard au droit de la mer»; voir la note du Secrétaire général qui doit être examinée par le Conseil lors de sa quatre-vingt-seizième session, document C 96/7/Add.1 du 30 mai 2006.

<sup>39</sup> Alors qu'il n'est pas encore possible, au point où nous en sommes, de connaître avec précision les coûts pour les États désirant recevoir des renseignements émanant du système LRIT, il est fait référence à diverses possibilités de redevances dans COMSAR 10/16 (MSC 81/5/Add.1) par. 10.50.

<sup>40</sup> Pour trouver un aperçu d'autres amendements à la Convention SOLAS ainsi qu'aux codes et directives obligatoires adoptés par le MSC lors de sa quatre-vingt-unième session en mai 2006, prière de se reporter au site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>41</sup> *Convention pour la suppression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, 1988 (Convention SUA).

<sup>42</sup> *Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental*, 1988 (Protocole SUA).

<sup>43</sup> *Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, 1988; et *Protocole de 2005 au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental*, 1988 (Protocole SUA).

<sup>44</sup> On peut trouver des renseignements supplémentaires sur le site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>45</sup> Le Protocole de 2005 portant amendement au Protocole à la Convention SUA doit être adopté par 12 États membres pour pouvoir entrer en vigueur. Le Protocole de 2005 au Protocole de la Convention SUA doit être adopté par trois États membres seulement, mais son entrée en vigueur est subordonnée à celle des amendements à la Convention SUA.

<sup>46</sup> Il convient également de remarquer qu'un Groupe de travail spécial d'experts mixte OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer (qui s'est réuni du 13 au 17 mars 2006) a adopté un projet de résolution comportant des directives sur le traitement équitable des gens de mer à observer en cas d'accident maritime. Elles ont été adoptées par le Comité juridique de l'OMI à sa quatre-vingt-onzième session en mai 2006, et transmises au Conseil d'administration de l'OIT pour examen et approbation un peu plus tard la même année. Ces directives ont pour objectif de faire en sorte que les gens de mer soient traités de façon équitable à la suite d'un accident maritime, pendant l'enquête effectuée par les pouvoirs publics et leur détention assurée par ces derniers, et que cette détention ne soit plus nécessaire. Pour ce qui est du texte de ces directives, voir le document de l'OMI LEG 91/12 du 9 mai 2006.

<sup>47</sup> Pour les définitions et le champ d'application, voir l'article II de la Convention. Cette dernière s'appliquera à tous les navires affectés à des activités commerciales à l'exception des navires affectés à la pêche et des navires de construction traditionnelle (tels que les boutres et les jonques). «Navire» y désigne aussi «tout bâtiment ne navigant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire». La Convention s'applique à tous les gens de mer, définis comme suit: «les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire» auquel la présente Convention s'applique.

<sup>48</sup> Voir Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quatorzième session (questions maritimes), 2006, Rapport II, Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime, p. 8.

<sup>49</sup> Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quatorzième session (questions maritimes), 2006, Rapport I(1B) *Projet de convention du travail maritime consolidée*, p. 12.

<sup>50</sup> Article IV 5) de la Convention.

<sup>51</sup> Il y a, toutefois, deux domaines principaux dans lesquels l'application peut se faire avec souplesse; voir les alinéas 3) et 4) de l'article VI qui permettent d'assurer la mise en œuvre de dispositions détaillées de la partie A du Code «*par la voie de dispositions ... qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A*». Voir également la note explicative attenante aux règles et au Code, Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quatorzième session (questions maritimes), 2006, Rapport I(1B), *Projet de convention du travail maritime consolidée*, p. 12.

<sup>52</sup> Article V 2) de la Convention. Voir également la règle 5.1.4 (Inspection et mise en application).

<sup>53</sup> Article V 3) de la Convention.

<sup>54</sup> Voir le communiqué de presse de l'OIT ILO/06/07 du 23 février 2006.



## Annexe I

Classification des pays et territoires<sup>a, b, c, d</sup>

Code 1	Canada	États-Unis
Code 2	Allemagne Autriche Belgique Danemark Espagne Féroé (les îles) Finlande France Gibraltar Grèce Irlande Islande	Israël Italie Luxembourg Monaco Norvège Pays-Bas Portugal Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Suède Suisse Turquie
Code 3	Japon	
Code 4	Australie	Nouvelle-Zélande
Code 5	Afrique du Sud	
Code 6	Albanie Arménie Azerbaïdjan Biélorus Bulgarie Estonie Fédération de Russie Géorgie Hongrie Kazakhstan Kirghizistan	Lettonie Lituanie Ouzbékistan Pologne République de Moldova République tchèque Roumanie Slovaquie Tadjikistan Turkménistan Ukraine
Code 7	Chine République démocratique populaire de Corée	Viet Nam
Code 8-8.1	<i>Afrique du Nord</i> Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie

## Annexe I (suite)

Code 8.2	<i>Afrique de l'Ouest</i>	
	Angola	Guinée équatoriale
	Bénin	Libéria
	Burkina Faso	Mali
	Cameroun	Mauritanie
	Cap-Vert	Nigéria
	Congo	République démocratique du Congo
	Côte d'Ivoire	Sainte-Hélène
	Gabon	Sao Tomé-et-Principe
	Gambie	Sénégal
	Ghana	Sierra Leone
	Guinée	Togo
	Guinée-Bissau	
Code 8.3	<i>Afrique de l'Est</i>	
	Burundi	Mozambique
	Comores	République-Unie de Tanzanie
	Djibouti	Réunion
	Érythrée	Seychelles
	Éthiopie	Somalie
	Kenya	Soudan
	Madagascar	Ouganda
	Malawi	Zambie
	Maurice	
Code 9-9.1	<i>Caraïbes et Amérique du Nord</i>	
	Anguilla	Jamaïque
	Antigua-et-Barbuda	Martinique
	Aruba	Montserrat
	Bahamas	République dominicaine
	Barbade	Saint-Kitts-et-Nevis
	Bermudes	Sainte-Lucie
	Caïmanes (les îles)	Saint-Pierre-et-Miquelon
	Cuba	Saint-Vincent-et-les Grenadines
	Dominique	Trinité-et-Tobago
	Grenade	Turques et Caïques (les îles)
	Groenland	Vierges britanniques (les îles)
	Guadeloupe	Vierges américaines (les îles)
	Haïti	
Code 9.2	<i>Amérique centrale</i>	
	Belize	Honduras
	Costa Rica	Mexique
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panama

## Annexe I (suite)

Code 9.3	<i>Amérique du Sud – Région côtière Nord</i>	
	Antilles néerlandaises	Suriname
	Guyane française	Venezuela
	Guyana	
Code 9.4	<i>Amérique du Sud – Région côtière Ouest</i>	
	Chili	Équateur
	Colombie	Pérou
Code 9.5	<i>Amérique du Sud – Région côtière Est</i>	
	Argentine	Falkland (Malvinas) (les îles) <sup>e</sup>
	Bolivie	Paraguay
	Brésil	Uruguay
Code 10-10.1	<i>Asie occidentale</i>	
	Arabie saoudite	Koweït
	Bahreïn	Liban
	Chypre	Oman
	Émirats arabes unis	Qatar
	Iran (République islamique d')	République arabe syrienne
	Iraq	Yémen
	Jordanie	
Code 10.2	<i>Asie du Sud-Est</i>	
	Bangladesh	Maldives
	Bhoutan	Myanmar
	Brunéi Darussalam	Pakistan
	Cambodge	Philippines
	Hong Kong (Chine)	République de Corée
	Inde	Singapour
	Indonésie	Sri Lanka
	Macao (Chine)	Thaïlande
	Malaisie	
Code 11	Bosnie-Herzégovine	Malte
	Croatie	Monténégro
	ex-République yougoslave de Macédoine	Serbie
		Slovénie
Code 12	Christmas (Australie) (île)	Polynésie française
	Fidji	Samoa
	Guam	Samoa américaines (les)
	Îles Salomon	Tonga
	Kiribati	Tuvalu
	Nauru	Vanuatu
	Nouvelle-Calédonie	Wake (île de)
	Papouasie-Nouvelle-Guinée	

Annexe I (*suite*)

## Notes

<sup>a</sup> Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.

<sup>b</sup> Les groupes de pays ou de territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette étude se répartissent comme suit:

Pays développés à économie de marché: codes 1, 2, 3, 4 et 5;  
Pays d'Europe centrale et orientale et républiques de l'ex-Union soviétique: code 6;  
Pays socialistes d'Asie: code 7;  
Pays et territoires en développement: codes 8, 9, 10, 11 et 12;

*dont:*

En Afrique: codes 8.1, 8.2 et 8.3;  
En Amérique: codes 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5;  
En Asie: codes 10.1 et 10.2;  
En Europe: code 11;  
En Océanie: code 12.

<sup>c</sup> Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct comprenant: les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria, Malte, le Panama et Vanuatu.

<sup>d</sup> Les statistiques de trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports: c'est pourquoi les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.

<sup>e</sup> Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

## Annexe II

**Trafic maritime mondial<sup>a</sup> par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 2000 et 2003-2005**  
*(En millions de tonnes)*

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises	Marchandises déchargées			Total des marchandises
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Pays développés à économie de marché									
Amérique du Nord	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	328,8	953,3
	2003	22,1	68,0	420,4	510,5	500,7	132,2	362,6	995,5
	2004	22,1	68,3	468,3	558,7	523,0	140,0	413,8	1 076,8
	2005	22,2	72,9	502,8	597,9	537,7	144,2	442,2	1 124,1
Europe	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	2000	59,9	44,5	1 103,3	1 207,7	419,6	103,4	1 494,7	2 017,7
	2003	62,7	41,4	1 057,5	1 161,6	433,7	103,3	1 498,7	2 035,7
	2004	63,2	41,6	1 059,9	1 164,7	434,1	103,5	1 499,9	2 037,5
	2005	63,5	41,8	1 065,1	1 170,4	438,4	104,5	1 514,9	2 057,8
Japon	1970	–	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	–	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	–	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2003	0,0	4,2	163,4	167,6	215,0	32,5	562,6	810,1
	2004	0,0	4,3	167,1	171,4	215,0	32,5	578,3	825,8
	2005	0,0	4,3	185,5	189,8	215,0	32,5	584,7	832,2
Australie et Nouvelle-Zélande	1970	–	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	–	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	2000	10,7	2,5	514,7	527,9	32,1	6,7	30,0	68,8
	2003	10,9	2,7	546,7	560,3	32,4	6,7	38,8	77,9
	2004	11,0	2,7	593,7	607,4	32,7	6,8	46,1	85,6
	2005	11,2	2,8	604,4	618,4	33,1	6,8	47,9	87,8
Afrique du Sud	1970	–	–	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	–	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	–	–	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2003	0,0	0,0	148,6	148,6	15,4	0,9	23,7	40,0
	2004	0,0	0,0	163,4	163,4	15,4	0,9	23,4	39,7
	2005	0,0	0,0	171,6	171,6	15,3	0,9	23,5	39,7

## Annexe II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises	Marchandises déchargées			Total des marchandises
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Total partiel	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	2000	85,8	110,5	2 316,4	2 512,7	1 180,4	281,5	2 416,1	3 877,9
	2003	95,7	116,3	2 336,6	2 548,6	1 197,2	275,6	2 486,4	3 959,2
	2004	96,3	116,9	2 452,4	2 665,6	1 220,2	283,7	2 561,5	4 065,4
	2005	96,9	121,8	2 529,4	2 748,1	1 239,5	288,9	2 613,2	4 141,6
Pays d'Europe centrale et orientale <sup>d</sup>	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	2000	91,8	44,2	156,0	292,0	8,0	2,0	75,5	85,5
	2003	116,9	43,9	177,3	338,1	10,2	3,1	66,2	79,5
	2004	124,3	44,4	178,9	347,6	10,3	3,1	66,8	80,2
	2005	132,3	44,9	181,0	358,2	10,5	3,2	67,4	81,1
Pays socialistes d'Asie <sup>e</sup>	1970	–	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	2000	17,0	5,5	250,0	272,5	70,0	22,3	289,6	381,8
	2003	18,9	12,3	365,5	396,7	86,5	29,5	446,0	562,0
	2004	20,7	14,6	429,8	465,1	102,9	34,1	524,5	661,5
	2005	22,2	16,4	478,4	517,0	115,3	37,7	583,9	736,9
Pays et territoires en développement									
Pays en développement d'Afrique									
Afrique du Nord	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	2000	125,6	32,7	35,6	193,9	49,8	8,5	75,9	134,2
	2003	125,6	34,6	36,4	196,6	46,5	7,4	79,7	133,6
	2004	128,1	35,3	37,2	200,6	47,4	7,6	81,4	136,4
	2005	130,2	35,8	38,0	204,0	49,3	7,9	84,3	141,5
Afrique de l'Ouest	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	2000	173,0	1,8	19,9	194,7	4,0	4,1	38,4	46,5
	2003	175,3	1,5	19,6	196,4	3,3	4,0	39,4	46,7
	2004	184,8	1,6	20,3	206,7	3,6	4,1	40,9	48,6
	2005	196,3	1,6	19,6	217,5	3,7	4,2	42,1	50,0

## Annexe II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises	Marchandises déchargées			Total des marchandises
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Afrique de l'Est	1970	–	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	–	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	–	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	2000	0,0	0,0	7,2	7,2	0,7	4,8	19,0	24,5
	2003	0,0	0,0	9,2	9,2	0,7	5,1	20,2	26,0
	2004	0,0	0,0	9,3	9,3	0,7	5,2	20,4	26,3
	2005	0,0	0,0	9,3	9,3	0,7	5,2	20,5	26,4
Total partiel: Pays en développement d'Afrique	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	2000	298,6	34,5	62,7	395,8	54,5	17,4	133,3	205,2
	2003	300,9	36,1	65,2	402,2	50,5	16,5	139,3	206,3
	2004	312,9	36,9	66,8	416,6	51,7	16,9	142,7	211,3
	2005	326,5	37,4	66,9	430,8	53,7	17,3	146,9	217,9
Pays en développement d'Amérique									
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Nord	1970	–	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	2000	91,6	28,8	41,4	161,8	33,0	36,4	72,1	141,5
	2003	110,8	31,2	61,9	203,9	33,2	34,8	83,2	151,2
	2004	115,5	26,1	64,7	206,3	33,4	36,0	84,5	153,9
	2005	125,2	43,4	65,3	233,9	35,1	37,8	86,1	159,0
Amérique du Sud: Côte Nord et côte Est	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	47,3	12,0	75,4	134,6
	2003	113,4	71,1	375,7	560,2	48,2	8,0	82,4	138,6
	2004	119,2	71,9	382,5	573,6	49,2	8,1	84,2	141,5
	2005	122,4	73,0	392,6	588,0	52,7	8,6	91,7	153,0
Amérique du Sud: Côte Ouest	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	2000	39,3	3,4	84,4	127,1	15,1	5,3	64,0	84,4
	2003	24,7	2,1	108,6	135,4	15,6	5,3	32,4	53,3
	2004	29,7	2,1	118,1	149,9	15,7	5,8	34,1	55,6
	2005	30,2	2,2	119,9	152,3	15,9	5,9	34,6	56,4

## Annexe II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises	Marchandises déchargées			Total des marchandises
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Total partiel: Pays en développement d'Amérique	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	95,5	53,7	211,5	360,6
	2003	248,9	104,4	546,2	899,5	97,0	48,1	198,0	343,1
	2004	264,4	100,1	565,3	929,8	98,3	49,9	202,8	351,0
	2005	277,8	118,6	577,8	974,2	103,7	52,3	212,4	368,4
Pays en développement d'Asie									
Asie occidentale	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	4,9	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	2000	854,7	105,7	63,3	1 023,7	7,0	8,7	121,7	137,4
	2003	848,9	108,7	70,3	1 027,9	9,4	8,6	129,5	147,5
	2004	899,1	111,7	72,7	1 083,5	9,5	8,9	130,0	148,4
	2005	934,5	113,9	72,7	1 121,1	9,9	9,3	140,6	159,8
Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	2000	59,1	101,6	554,7	715,4	306,3	148,1	740,3	1 194,7
	2003	60,9	106,7	693,9	861,5	296,7	147,2	824,6	1 268,5
	2004	61,6	107,2	743,1	911,9	308,0	152,1	883,8	1 343,9
	2005	62,2	109,9	761,7	933,8	313,9	155,5	914,9	1 384,3
Total partiel: Pays en développement d'Asie	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	2000	913,8	207,3	618,0	1 739,1	313,3	156,8	862,0	1 332,1
	2003	909,8	215,4	764,2	1 889,4	306,1	155,8	954,1	1 416,0
	2004	960,7	218,9	815,8	1 995,4	317,5	161,0	1 013,8	1 492,3
	2005	996,7	223,8	834,4	2 054,9	323,8	164,8	1 055,5	1 544,1
Pays en développement d'Europe	1970 <sup>f</sup>	..	–	–	..	–	0,3	0,7	1,0
	1980 <sup>f</sup>	–	–	0,1	0,1	–	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2003	0,0	2,3	16,6	18,9	6,9	2,2	10,9	20,0
	2004	0,0	2,3	16,8	19,1	6,9	2,2	11,0	20,1
	2005	0,0	2,3	16,9	19,2	7,0	2,2	11,1	20,3

## Annexe II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises	Marchandises déchargées			Total des marchandises
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Pays en développement d'Océanie (n.d.a.)	1970	–	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	–	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	–	0,3	8,0	8,3	–	2,3	3,6	5,9
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2003	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,1	5,4	11,5
	2004	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,2	5,4	11,6
	2005	4,2	0,1	2,1	6,4	0,0	6,2	5,5	11,7
Total partiel: Pays en développement	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	2000	1 470,1	337,6	1 098,2	2 905,9	469,8	235,9	1 222,3	1 928,1
	2003	1 463,7	358,3	1 394,3	3 216,3	460,5	228,7	1 307,7	1 996,9
	2004	1 542,1	358,3	1 466,8	3 367,2	474,4	236,2	1 375,7	2 086,3
	2005	1 605,2	382,2	1 498,1	3 485,5	488,2	242,8	1 431,4	2 162,4
Total mondial	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	2000	1 664,7	497,8	3 820,6	5 983,2	1 728,2	541,7	4 003,4	6 273,3
	2003	1 695,2	530,8	4 273,7	6 499,7	1 754,4	536,9	4 306,3	6 597,6
	2004	1 783,4	534,2	4 527,9	6 845,5	1 807,8	557,1	4 528,5	6 893,4
	2005	1 856,6	565,3	4 686,9	7 108,8	1 853,5	572,6	4 695,9	7 122,0

Sources: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données émanant de pays déclarants et 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> Pour la composition des groupes, voir l'annexe I.

<sup>c</sup> Y compris, entre autres, le GNL, le GPL, le naphtha, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd, et autres.

<sup>d</sup> Y compris l'ex-Union soviétique.

<sup>e</sup> Estimation.

<sup>f</sup> La Yougoslavie a été classée dans les pays en développement d'Europe à partir de 1986. Les données de 1970 et de 1980 concernant ce pays ont été prises en compte sous «Pays développés à économie de marché: Europe».



## Annexe III a)

**Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays  
et par types de navires au 1<sup>er</sup> janvier 2006**  
(En milliers de tjb)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Total: Monde <sup>d</sup>	665 506	201 517	190 647	91 536	95 374	86 432
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	181	6	0	0	27	147
Allemagne	11 538	513	156	387	9 933	549
Australie	1 884	247	463	141	7	1 025
Autriche	34	0	0	30	4	0
Belgique	4 059	1 600	1 216	79	322	841
Canada	2 742	531	1 068	115	16	1 012
Danemark	8 291	1 648	261	456	4 801	1 125
Espagne	2 902	608	27	394	197	1 676
États-Unis	40 324	20 191	6 449	2 624	6 340	4 720
Finlande	1 475	320	54	432	10	659
France	5 643	2 609	172	235	1 044	1 583
Gibraltar	1 144	322	3	524	212	83
Grèce	30 773	16 291	10 341	367	1 934	1 839
Irlande	367	6	61	115	5	180
Islande	185	0	0	1	0	183
Israël	741	16	0	4	712	9
Italie	11 597	3 267	1 735	2 226	824	3 545
Japon	12 758	2 533	2 575	1 921	425	5 305
Luxembourg	558	160	54	65	84	194
Nouvelle-Zélande	246	52	12	28	0	154
Norvège	17 528	6 328	2 784	3 780	48	4 589
Pays-Bas	7 189	423	163	2 920	1 651	2 033
Portugal	1 238	519	100	263	38	318
Royaume-Uni	19 538	5 709	2 931	1 774	5 103	4 021
Suède	3 739	535	33	2 090	0	1 080
Suisse	480	8	291	64	112	4
Turquie	5 020	803	2 403	1 226	244	344
Total partiel	192 174	65 247	33 353	22 260	34 096	37 218
Principaux pays de libre immatriculation						
Bahamas	38 382	13 785	7 329	6 198	2 070	9 001
Bermudes	7 402	1 206	1 852	242	731	3 371
Chypre	18 935	3 329	10 481	1 915	2 725	485
Libéria	59 756	27 469	10 924	3 355	13 909	4 099
Malte	22 811	7 085	10 842	3 086	1 258	540
Panama	141 959	32 169	59 831	19 599	20 778	9 582
Total partiel	289 244	85 042	101 258	34 395	41 471	27 077

## Annexe III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Europe centrale et orientale et ex-URSS						
Albanie	75	0	0	74	0	1
Azerbaïdjan	673	211	0	99	0	363
Bulgarie	894	21	645	134	66	27
Estonie	292	7	0	20	0	265
Fédération de Russie	8 337	1 383	763	3 074	142	2 974
Géorgie	1 084	33	384	540	9	118
Kazakhstan	43	15	0	8	0	21
Lettonie	305	147	0	30	0	128
Lituanie	476	3	80	198	3	192
Pologne	190	9	0	47	0	134
Roumanie	337	56	16	103	0	161
Slovaquie	211	3	42	166	0	1
Turkménistan	48	6	3	17	0	22
Ukraine	1 147	29	100	601	34	383
Total partiel	14 111	1 923	2 032	5 111	255	4 790
Pays socialistes d'Asie						
Chine	22 286	4 291	8 478	4 892	3 049	1 575
République populaire démocratique de Corée	1 257	69	171	904	23	90
Viet Nam	1 671	280	266	899	55	171
Total partiel	25 214	4 641	8 915	6 695	3 127	1 837
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	829	28	173	87	0	541
Angola	54	3	0	10	0	41
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	55	39	0	2	0	14
Cap-Vert	26	2	0	9	0	14
Comores	602	130	105	292	4	70
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	5	0	0	1	0	3
Égypte	1 130	203	432	293	48	153
Éthiopie	79	0	0	79	0	0
Gabon	13	1	0	4	0	9
Gambie	33	4	0	27	0	2
Ghana	115	3	0	12	0	100
Guinée	15	0	0	1	0	14
Guinée-Bissau	7	0	0	1	0	5
Guinée équatoriale	40	0	0	5	0	36

## Annexe III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Jamahiriya arabe libyenne	117	8	0	54	0	55
Kenya	20	5	0	3	0	13
Madagascar	33	5	0	15	0	14
Maroc	544	78	0	64	90	312
Maurice	75	0	6	17	0	53
Mauritanie	52	0	0	0	0	51
Mozambique	35	0	0	6	0	30
Nigéria	361	228	10	09	0	104
République-Unie de Tanzanie	37	8	0	20	0	9
Sainte-Hélène	2	0	0	0	0	2
Sao Tomé-et-Principe	47	1	17	25	0	4
Sénégal	42	0	0	1	0	40
Seychelles	104	68	0	4	0	32
Sierra Leone	75	40	0	10	0	25
Somalie	7	1	0	3	0	4
Soudan	16	1	0	12	0	3
Togo	21	0	0	4	0	16
Tunisie	169	46	17	3	0	103
Total partiel	4 774	902	759	1 086	142	1 884
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	7 206	19	616	2 465	4 021	85
Argentine	683	308	34	78	0	263
Barbade	546	160	188	125	0	74
Belize	1 595	81	206	898	27	385
Bolivie	152	94	4	27	2	25
Brésil	2 334	1 039	571	266	184	274
Chili	908	250	189	174	17	278
Caïmanes (les îles)	2 763	1 090	1 027	522	0	125
Colombie	94	8	0	44	0	41
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	65	20	6	8	0	30
Dominique	540	375	21	115	5	23
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Équateur	275	168	0	2	0	105
Falkland (les îles) <sup>e</sup>	50	0	0	1	0	49
Grenade	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	37	5	0	20	0	13
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	791	161	99	275	2	254

## Annexe III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Jamaïque	139	2	99	34	0	3
Mexique	1 096	629	19	67	0	381
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	37	1	4
Pérou	227	15	0	25	0	187
République dominicaine	10	0	0	5	0	5
Saint-Kitts-et-Nevis	187	68	12	98	0	9
Saint-Vincent-et-les Grenadines	5 892	314	2 444	2 526	110	497
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinité-et-Tobago	39	4	0	3	0	32
Turques et Caïques (les îles)	1	0	0	0	0	1
Uruguay	90	8	0	7	0	76
Venezuela	1 060	557	154	37	3	309
Vierges britanniques (les îles)	17	0	0	1	0	16
Total partiel	26 875	5 379	5 689	7 865	4 370	3 571
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 028	458	0	280	149	141
Bahreïn	312	81	58	3	96	74
Bangladesh	475	67	52	278	45	33
Brunéi Darussalam	479	1	0	2	0	476
Émirats arabes unis	839	263	87	94	214	182
Hong Kong (Chine)	29 851	6 302	17 502	1 904	3 766	377
Inde	8 079	4 652	2 271	255	106	794
Indonésie	4 305	997	458	1 717	240	894
Iran (République islamique d')	5 270	3 306	953	531	311	170
Iraq	142	30	0	40	0	71
Jordanie	223	4	32	114	13	59
Koweït	2 317	1 685	54	98	214	266
Liban	178	1	50	124	0	3
Malaisie	5 758	2 329	419	537	600	1 873
Maldives	87	8	0	70	0	9
Myanmar	436	3	246	157	0	29
Oman	19	0	0	2	0	17
Pakistan	398	215	36	130	0	17
Philippines	5 268	444	2 647	1 328	181	667
Qatar	570	275	0	39	178	78
République arabe syrienne	407	1	39	356	8	3

## Annexe III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
République de Corée	9 250	955	5 090	1 057	1 179	968
Singapour	30 823	15 633	6 220	2 838	4 321	1 810
Sri Lanka	178	9	0	106	43	21
Thaïlande	3 026	360	1 009	1 250	220	187
Total partiel	109 716	38 081	37 224	13 309	11 884	9 217
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 129	288	576	134	0	131
Slovénie	1	0	0	0	0	1
Total partiel	1 131	288	576	134	0	132
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	30	0	0	9	0	21
Îles Salomon	8	0	0	2	0	6
Kiribati	6	0	0	5	0	1
Papouasie-Nouvelle-Guinée	81	4	4	60	0	14
Tonga	86	3	6	61	0	16
Tuvalu	231	6	23	157	4	42
Vanuatu	1 813	0	808	374	25	605
Total partiel	2 256	13	841	668	29	705
Total: Pays en développement	144 751	44 664	45 089	23 062	16 427	15 510
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	11	0	0	11	0	0



## Annexe III b)

**Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation<sup>a</sup>, par groupes de pays  
et par types<sup>b</sup> de navires au 31 décembre 2006**  
(En milliers de tpl)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Total: Monde <sup>d</sup>	959 964	354 219	345 924	96 218	111 095	52 508
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	114	10	0	0	30	74
Allemagne	13 578	865	324	521	11 646	221
Australie	2 279	404	717	130	10	1 018
Autriche	44	0	0	38	6	0
Belgique	6 503	3 033	2 375	39	338	718
Canada	3 054	888	1 631	100	17	419
Danemark	9 764	2 846	485	397	5 561	475
Espagne	2 541	1 089	43	282	252	875
États-Unis	60 675	36 652	11 731	2 189	7 145	2 958
Finlande	1 121	530	85	358	14	134
France	7 297	4 708	347	224	1 185	832
Gibraltar	1 418	498	3	627	266	25
Grèce	52 136	27 741	21 395	437	2 194	370
Irlande	306	9	98	142	7	50
Islande	78	0	1	1	0	76
Israël	874	24	0	5	840	5
Italie	12 074	5 374	3 235	1 422	897	1 147
Japon	15 100	4 723	4 635	2 105	439	3 197
Luxembourg	645	253	98	42	105	146
Norvège	23 237	8 988	7 077	3 196	69	3 908
Nouvelle-Zélande	180	86	17	25	0	51
Pays-Bas	7 626	665	305	3 591	1 855	1 210
Portugal	1 527	957	170	192	44	163
Royaume-Uni	25 548	7 954	7 590	1 660	5 774	2 570
Suède	2 235	841	47	1 176	0	171
Suisse	791	9	529	90	158	5
Turquie	7 621	1 455	4 140	1 581	304	141
Total partiel	258 366	110 603	67 079	20 569	39 156	20 959
Principaux pays de libre immatriculation						
Bahamas	51 922	25 275	12 918	6 621	2 356	4 753
Bermudes	8 582	2 327	3 579	229	747	1 699
Chypre	30 316	5 899	18 544	2 379	3 330	164
Libéria	93 026	49 692	19 637	3 028	16 521	4 148
Malte	36 942	12 476	18 914	3 539	1 553	461
Panama	211 121	57 953	108 315	15 094	23 282	6 477
Total partiel	431 910	153 622	181 907	30 890	47 789	17 702

## Annexe III) b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Europe centrale et orientale et ex-URSS						
Albanie	108	0	0	106	0	1
Azerbaïdjan	568	289	0	113	0	166
Bulgarie	1 308	30	1 037	147	78	16
Estonie	101	12	0	24	0	64
Fédération de Russie	8 006	2 029	1 081	3 387	143	1 366
Géorgie	1 502	55	630	740	13	63
Kazakhstan	47	25	0	9	0	12
Lettonie	366	251	0	30	0	85
Lituanie	446	6	116	233	4	86
Pologne	124	13	0	43	0	68
Roumanie	372	90	25	129	0	128
Slovaquie	299	4	60	234	0	1
Turkménistan	42	8	3	15	0	14
Ukraine	1 132	48	160	679	34	211
Total partiel	14 420	2 864	3 112	5 891	271	2 282
Pays socialistes d'Asie						
Chine	32 774	7 234	14 353	6 536	3 718	932
République populaire démocratique de Corée	1 733	115	283	1 259	26	49
Viet Nam	2 479	460	431	1 324	57	208
Total partiel	36 986	7 810	15 067	9 119	3 802	1 189
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	882	47	288	108	0	438
Angola	43	4	0	12	0	26
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	79	69	0	3	0	6
Cap-Vert	22	4	0	13	0	5
Comores	811	225	171	368	5	42
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	4	0	0	3	0	1
Égypte	1 616	345	740	341	58	133
Éthiopie	98	0	0	98	0	0
Gabon	8	1	0	4	0	4
Gambie	11	5	0	5	0	2
Ghana	89	5	0	15	0	68
Guinée	7	0	0	0	0	7
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinée équatoriale	26	1	0	6	0	19
Jamahiriya arabe libyenne	104	13	0	63	0	27
Kenya	17	8	0	2	0	7
Madagascar	32	7	0	18	0	6
Maroc	390	113	0	55	96	126

## Annexe III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Maurice	72	0	8	15	0	49
Mauritanie	25	0	0	1	0	24
Mozambique	27	0	0	11	0	17
Nigéria	530	397	13	28	0	92
République-Unie de Tanzanie	39	14	0	23	0	2
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
Sao Tomé-et-Principe	67	1	29	35	0	2
Sénégal	18	0	0	2	0	16
Seychelles	136	110	0	4	0	22
Sierra Leone	101	76	0	14	0	11
Somalie	7	2	0	2	0	3
Soudan	17	1	0	14	0	1
Togo	15	0	0	4	0	11
Tunisie	124	70	26	3	0	25
Total partiel	5 423	1 517	1 275	1 270	159	1 201
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	9 466	29	907	3 233	5 196	101
Argentine	918	529	52	112	0	225
Barbade	784	249	311	163	0	60
Belize	1 731	129	315	1 091	28	168
Bolivie	212	155	7	37	2	11
Brésil	3 450	1 673	993	304	214	266
Caïmanes (les îles)	4 387	1 789	1 798	645	0	155
Chili	1 074	426	319	106	21	203
Colombie	120	13	0	63	0	44
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	82	32	9	10	0	31
Dominique	868	663	35	151	8	11
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	357	293	0	3	0	61
Falkland <sup>e</sup> (les îles)	36	0	0	0	0	36
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	38	7	0	24	0	7
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	931	295	170	361	2	103
Jamaïque	198	3	171	23	0	0
Mexique	1 364	1 027	28	61	0	249
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	49	4	0	42	2	1
Pérou	149	27	0	37	0	85
République dominicaine	7	0	0	6	0	1

## Annexe III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Saint-Kitts-et-Nevis	266	105	20	130	0	10
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8 524	550	4 436	3 206	136	197
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinité-et-Tobago	16	4	0	0	0	12
Turques et Caïques (les îles)	0	0	0	0	0	0
Uruguay	57	11	0	9	0	38
Venezuela	1 614	965	257	48	3	341
Vierges britanniques (les îles)	11	0	0	1	0	10
Total partiel	36 729	8 983	9 827	9 874	5 612	2 433
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 278	759	0	296	156	67
Bahreïn	396	154	85	4	100	53
Bangladesh	664	117	89	379	61	18
Brunéi Darussalam	421	2	0	3	0	417
Émirats arabes unis	1 066	439	142	100	227	158
Hong Kong (Chine)	50 443	11 443	30 195	4 144	4 408	253
Inde	13 295	8 310	3 869	288	141	687
Indonésie	5 308	1 599	750	2 270	311	378
Iran (République islamique d')	9 009	6 132	1 633	726	390	128
Iraq	175	51	0	55	0	69
Jordanie	225	7	53	131	16	19
Koweït	3 706	3 043	93	86	227	257
Liban	215	1	80	130	0	3
Malaisie	7 755	4 115	722	712	840	1 366
Maldives	118	18	0	95	0	5
Myanmar	645	5	433	194	0	14
Oman	11	1	0	2	0	8
Pakistan	652	388	66	184	0	14
Philippines	7 129	717	4 419	1 513	201	279
Qatar	795	482	0	52	193	67
République arabe syrienne	598	2	61	525	8	1
République de Corée	14 347	1 682	9 316	1 371	1 367	611
Singapour	48 562	28 130	11 576	2 525	5 274	1 058
Sri Lanka	222	15	0	142	53	11
Thaïlande	4 591	638	1 664	1 849	299	140
Total partiel	171 628	68 251	65 246	17 776	14 273	6 083

## Annexe III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 741	549	1 002	157	0	33
Slovénie	0	0	0	0	0	0
Total partiel	1 741	549	1 002	157	0	33
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	15	0	0	7	0	8
Îles Salomon	5	0	0	2	0	4
Kiribati	7	0	0	6	0	1
Papouasie-Nouvelle-Guinée	95	7	5	77	0	6
Tonga	97	4	7	77	0	9
Tuvalu	310	9	36	242	4	19
Vanuatu	2 219	0	1 360	249	29	581
Total partiel	2 749	20	1 408	660	33	627
Total: Pays en développement	218 270	79 320	78 758	29 737	20 077	10 376
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	12	0	0	12	0	0

## Notes

Source: Lloyd's Register – Fairplay

<sup>a</sup> Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

<sup>b</sup> Navires de 100 tjb ou plus, non compris les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.

<sup>c</sup> Y compris les cargos mixtes.

<sup>d</sup> Non compris le tonnage estimatif de la flotte de réserve des États-Unis et des flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, soit respectivement 3,7 millions de tjb (3,9 millions de tpl), 0,9 million de tjb (1,8 million de tpl) et 1,0 million de tjb (1,5 million de tpl).

<sup>e</sup> Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

Printed at United Nations, Geneva  
GE.06-51804-June 2007-1,315

**UNCTAD/RMT/2006**

United Nations publication  
Sales No. F.06.II.D.7  
ISBN-13: 978-92-1-212330-1  
ISSN 0252-5429

