

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS  
MARITIMES, 2005**

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**NATIONS UNIES**

**New York et Genève, 2005**

**NOTE**

L'*Étude sur les transports maritimes* est une publication périodique établie par le secrétariat de la CNUCED depuis 1968 dans le but de promouvoir la transparence des marchés des transports maritimes et d'analyser leur évolution. Toutes les corrections concernant le fond ou la forme qui pourraient se révéler nécessaires au vu des observations formulées par les gouvernements figureront dans un rectificatif qui paraîtra ultérieurement.

\*  
\* \*

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans le texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

\*  
\* \*

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

\*  
\* \*

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il en soit dûment fait mention. Un exemplaire de la publication renfermant la citation ou la reproduction doit être adressé au secrétariat de la CNUCED : Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse.

---

UNCTAD/RMT/2005

---

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

---

Numéro de vente : F.05.II.D.14

---

ISBN 92-1-212323-6

---

ISSN 0252-5429

---

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Liste des tableaux, graphiques et encadrés.....	iv
Abréviations et notes explicatives.....	vii
Introduction.....	viii
Aperçu des principales tendances.....	ix
 <i>Chapitre</i>	
<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.....	39
<b>3. Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux.....</b>	<b>45</b>
A. Productivité opérationnelle.....	45
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.....	49
<b>4. Trafic et marché des frets.....</b>	<b>53</b>
A. Marché de l'affrètement pétrolier.....	53
B. Marché du transport maritime du vrac sec.....	58
C. Marché des services de ligne.....	61
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial.....	72
<b>5. Développement des ports.....</b>	<b>75</b>
A. Trafic portuaire conteneurisé.....	75
B. Amélioration du rendement portuaire.....	78
C. Changements institutionnels.....	82
<b>6. Trafic et efficacité des services de transport.....</b>	<b>85</b>
A. Négociations sur la facilitation du commerce à l'Organisation mondiale du commerce..	85
B. Évolution en ce qui concerne la sécurité maritime internationale : entrée en vigueur du Code ISPS.....	87
C. Production et location de conteneurs.....	90
D. Évolution des transports terrestres.....	92
E. État des conventions.....	93
<b>7. Étude de l'évolution au niveau régional : Amérique latine.....</b>	<b>95</b>
A. Contexte économique.....	95
B. Commerce de marchandises.....	98
C. Flotte marchande des pays et territoires en développement des Amériques.....	99
D. Transports maritimes en Amérique latine et dans les Caraïbes.....	101

<i>Annexe</i>	<i>Page</i>
I. Classification des pays et territoires.....	117
II. Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 2000 et 2002–2004 .....	121
III a) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2004 (en milliers de tjb) .....	125
III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2004 (en milliers de tpl) .....	131

### LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

#### *Tableau*

1. Croissance économique mondiale, 2001–2004 .....	2
2. Volume des exportations et des importations de marchandises, par région et par groupement économique, 2002–2004 .....	3
3. Évolution du trafic maritime international, pour certaines années.....	5
4. Trafic maritime mondial en 1970, 1980, 1990 et 2000–2004, par types de cargaisons et par groupes de pays .....	9
5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, pour certaines années.....	18
6. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2003–2005 .....	23
7. Porte-conteneurs cellulaires intégraux : répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP, par groupes de pays en 2003, 2004 et 2005 .....	24
8. Répartition par âge de la flotte marchande, par catégories de navires, 1er janvier 2005 .....	25
9. Livraisons de navires neufs, différentes années .....	26
10. Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1999–2004.....	27
11. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000–2004.....	27
12. Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 2000 à 2004 .....	27
13. Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 2003, 2004 et 2005 .....	29
14. Répartition du tonnage mondial, par catégories de navires et groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 and 2004 .....	31
15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2005.....	33
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1er janvier 2005 .....	35
17. Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation au 1er janvier 2005 .....	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, au 1 <sup>er</sup> janvier .....	38
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1er janvier 2005.....	40
20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires, 1994–2004 .....	42
21. Tonnage en commande dans le monde au 1er janvier 2005.....	43
22. Prix représentatifs de navires neufs, différentes années.....	44
23. Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1999–2004 .....	44
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années .....	46
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte (tonnes transportées par tpl).....	46

<i>Tableau</i>	<i>Page</i>
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années (en milliers de tonnes par tpl) .....	47
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, différentes années .....	47
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, différentes années .....	48
29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 2000 et 2003–2004 .....	50
30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes .....	51
31. Indices des taux de fret pétroliers, 2003–2005 .....	54
32. Indices des taux de fret du vrac sec, 2002–2004 .....	59
33. Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires .....	62
34 a) Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs au 30 septembre 2004, d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale .....	63
34 b) Liste des principaux propriétaires et propriétaires exploitants au 31 décembre 2002, au 31 décembre 2003 et au 30 septembre 2004, d'après le nombre de navires et la capacité de charge à bord totale .....	65
35. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs .....	66
36. Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières .....	68
37. Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales .....	69
38. Répartition des capacités dans le trafic Europe-Extrême-Orient .....	70
39. Indice des taux de fret des services de ligne, 2002–2004 .....	71
40. Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées .....	72
41. Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....	73
42. Trafic conteneurisé dans les ports de 57 pays et territoires en développement en 2003, 2002 et 2001 .....	76
43. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, 2004–2002 .....	78
44. Flotte mondiale de porte-conteneurs .....	91
45. Production de conteneurs .....	92
46. Taux de croissance du PIB en prix constants du marché de 1995 pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, 2001–2004 .....	96
47. Valeur des échanges internationaux des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, ainsi que de divers pays et groupes de pays .....	97
48. Structure du commerce extérieur des pays d'Amérique latine et des Caraïbes en 2002 .....	98
49. Structure du commerce extérieur de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes, 2003 .....	99
50. Flotte marchande mondiale et des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, certaines années ...	100
51. Répartition par âge de la flotte marchande en Amérique latine et dans les Caraïbes par type de navire .....	102
52. Estimation du trafic international par type de transport maritime .....	108
53. Débit de conteneurs dans les ports de la région .....	111
54. Les 20 premiers ports à conteneurs d'Amérique latine et des Caraïbes .....	112
55. Incidence des coûts de fret pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes .....	115

<i>Graphique</i>	<i>Page</i>
1. Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial.....	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 1er janvier 2005 .....	28
6. Indice de productivité de la flotte mondiale : nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) 1994-2004.....	45
7. Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années ....	49
8. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial par groupes de pays .....	74
9. Évolution des prix des conteneurs neufs .....	91
 <i>Encadré</i>	
1. Catégories de navires et de registres utilisées dans l'Étude sur les transports maritimes .....	xii
2. Gens de mer et problèmes d'assurance .....	60
3. États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes au 21 juillet 2005.....	94

## 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>CEALC</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>FMI</b>	Fonds monétaire international
<b>f.o.b.</b>	franco de bord
<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>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<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>UNDAES</b>	Département des affaires économiques et sociales de l'ONU
<b>VLCC</b>	superpétrolier
<b>WS</b>	Worldscale

*Notes explicatives*

- Par dollar, on entend toujours le dollar des États-Unis, 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 précédentes livraisons 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 de l’*Étude*, 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 y 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. En 2004, les données concernant les pays de libre immatriculation portent sur neuf pays et trois territoires. Des données séparées sont présentées pour six pays – Bahamas, Bermudes, Chypre, Libéria, Malte et Panama – tandis que les quatre pays et les deux territoires restants – Antigua-et-Barbuda, Gibraltar, Îles Caïmanes, 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 des zones.

**INTRODUCTION**

L’*Étude sur les transports maritimes* est une publication annuelle établie 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 mondiaux et de fournir des données statistiques. Elle met l’accent sur l’évolution des activités de transport maritime des pays en développement par comparaison avec d’autres groupes de pays. Elle met aussi en lumière la corrélation qui existe entre l’évolution du commerce mondial et les activités de transport maritime en général. Cette année, le chapitre spécial est consacré à l’évolution, au niveau régional, du trafic et des réseaux de transport en Amérique latine.

## APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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

- En 2004, la production mondiale a augmenté de 4,1 % (contre 2,7 % en 2003) – soit la plus forte augmentation en dix ans. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 3,2 %, tandis que les pays en développement enregistraient une croissance de 6,5 %. Pour 2005, les prévisions concernant la croissance de la production mondiale sont prudentes, environ 3,1 %.
- Le volume des exportations mondiales de marchandises a augmenté de 13 %, contre 6 % en 2003. C'est en Chine et dans certains pays en développement que la hausse a été le plus marquée.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a augmenté de 2,9 %; 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 international (marchandises chargées) a enregistré une nouvelle augmentation annuelle, atteignant un chiffre record de 6,76 milliards de tonnes. Le taux annuel de croissance a été de 4,3 %, soit nettement inférieur aux 5,8 % de 2003. La croissance du trafic maritime mondial devrait se poursuivre en 2005.
- Le total des activités maritimes mesuré en tonnes-milles est passé à 27 635 milliards de tonnes-milles, contre 25 844 milliards de tonnes-milles en 2003.

### Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue de 4,5 % pour atteindre 895,8 millions de tonnes en lourd (tpl) début 2005. Les livraisons de navires neufs ont enregistré une faible augmentation en s'établissant à 49,4 millions de tpl, et le tonnage envoyé à la casse ou perdu a diminué de plus de moitié pour s'établir à 10,6 millions de tpl, d'où un gain net de 38,8 millions de tpl.
- Les flottes de pétroliers et de vraquiers, qui constituent ensemble 73,3 % de la flotte mondiale, ont augmenté respectivement de 6,1 % et 4,2 %. La

flotte de porte-conteneurs s'est accrue de 8,4 %, passant de 90,5 à 98,1 millions de tpl et celle des méthaniers a progressé de 7,6 % (de 20,9 à 22,5 millions de tpl).

- La moyenne d'âge de la flotte mondiale a diminué légèrement pour s'établir à 12,3 ans, et près de 27,3 % des navires ont 20 ans ou plus. Les navires de charge classiques sont ceux dont l'âge moyen est le plus élevé (17,5 ans) et les porte-conteneurs sont ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (9,4 ans).
- Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation totalisaient respectivement 27 % et 45,1 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registres de libre circulation a légèrement augmenté; les deux tiers de cette flotte appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part de la flotte mondiale revenant à des pays en développement était de 22,6 %, soit 202,3 millions de tpl, dont 155,9 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 de la flotte mondiale – à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl – se sont établis à 7,5 et 30,8 respectivement. Le premier chiffre représente une diminution de 1,3 % par rapport à 2003 et le second une augmentation de 2 %.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a continué à décroître et s'établissait à 6,2 millions de tpl en 2004, soit 0,7 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires-citernes, la capacité excédentaire a diminué de près de moitié à 3,4 millions de tpl, tandis que dans celui des transporteurs de vrac sec, elle est tombée à 2,1 millions de tpl.

### Marchés des frets

- L'année 2004 a été une excellente année pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut a augmenté de

4,2 %. Les indices moyens des taux d'affrètement pour tous les types de navires-citernes ont été supérieurs à ceux de 2003, qui avait été également une bonne année pour les armateurs de pétroliers. Les indices moyens des taux d'affrètement pour les hyperpétroliers et les superpétroliers, les Suezmax et les Aframax ont augmenté respectivement de 35,8 %, 27,4 % et 12,2 %.

- En 2004, les expéditions des principaux vracs par voie maritime, en particulier celles de minerai de fer et de charbon, ont augmenté de 7,6 %. L'amélioration de l'équilibre entre l'offre et la demande a eu des effets positifs sur les indices des taux d'affrètement à temps et au voyage, avec des augmentations annuelles moyennes de 51,3 % et 107,7 % respectivement.
- De nouveau, fin 2004, les taux d'affrètement sur les principales liaisons conteneurisées (trans-Pacifique, transatlantique et Asie-Europe) se situaient généralement au-dessus des niveaux enregistrés fin 2003. Les résultats des liaisons Asie-Europe ont été particulièrement bons, les taux ayant augmenté de 10,6 % dans le sens est-ouest et de 2 % dans le sens ouest-est. Les taux des liaisons trans-Pacifiques and transatlantiques ont augmenté modestement de moins de 10 %.

#### Coût total du fret par groupe de pays

- Au niveau mondial, le coût total du fret en proportion de la valeur des importations est passé de 5,5 % en 2002 à 5,4 % en 2003. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 3,9 %, contre 4,1 % en 2002, tandis qu'il s'établissait, pour les pays en développement, à 9,1 %. Il a légèrement augmenté pour les pays en développement d'Afrique, passant à 11,9 %, et davantage pour ceux d'Océanie, où il a atteint 12,3 %. Pour les pays en développement d'Amérique, le coefficient de fret est descendu à 9,8 %, tandis qu'une légère baisse a été enregistrée pour ceux d'Asie (à 8,6 %) et une baisse plus importante pour les pays en développement d'Europe (à 9,1 %).

#### Développement des ports

- Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a continué de croître au rythme de 9,6 % en 2003, pour atteindre 303,1 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 122,4 millions d'EVP, soit 40,4 % du total. En 2003, on a dénombré

57 pays et territoires en développement dont les terminaux avaient manutentionné plus de 100 000 EVP. En 2004, les 20 premiers ports mondiaux conteneurisés ont manutentionné 166,6 millions d'EVP.

#### Efficacité commerciale et efficacité des transports

- Il a été tenu compte des négociations sur la facilitation du commerce dans la Décision du 1<sup>er</sup> août 2004 du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce, habituellement dénommée Ensemble des résultats de juillet. Les États membres de l'OMC ont, depuis lors, entamé des négociations en vue d'améliorer les articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994, qui traitent respectivement des questions de transit, de taxes et de formalités, et de la transparence des procédures commerciales.
- La flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 7,7 % en 2004 pour atteindre 19,3 millions d'EVP. La part des transporteurs maritimes dans ce total s'est établie à 54,3 % en raison d'achats importants effectués au cours de cette année.

#### Évolution observée au niveau régional

- Au cours de la période 2002-2004, l'économie des pays d'Amérique latine et des Caraïbes s'est relancée après la grave crise causée l'année précédente par l'effondrement de l'économie argentine, qui avait entraîné une diminution du PIB régional de 0,5 % en 2002. Pendant les deux années suivantes, le PIB a augmenté respectivement de 1,9 % et 5,5 %. La balance commerciale a été positive pendant cette période à la suite de la réduction des importations en son début et du coup de fouet donné aux exportations, notamment à destination des pays d'Asie, à la fin.
- La flotte marchande immatriculée dans les pays en développement d'Amérique latine et des Caraïbes, compte non tenu des principaux registres d'immatriculation libre, représente environ 4 % de la flotte mondiale depuis 2000. En 2004, le tonnage immatriculé dans ces pays s'est établi à 36,7 millions de tpl, dont les trois quarts dans les trois petits registres de libre immatriculation d'Antigua-et-Barbuda, des îles Caïmanes et de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. La part des navires-citernes et des porte-conteneurs s'est

accrue au cours de ces dernières années; elle est maintenant respectivement de 23,6 % et 14,5 %. L'âge moyen de la flotte était de 16,7 ans en 2004 – plus élevé que celui de la flotte mondiale et que celui de l'ensemble de la flotte des pays en développement.

- Les investissements portuaires ont été inégaux dans ces pays, de grands travaux ayant été réalisés dans les pays des Caraïbes, souvent en rapport avec le trafic de transbordement, alors que des appels à l'aide ont été lancés par plusieurs pays d'Amérique latine. La nouvelle conception du péage proposée

par l'Autorité du canal de Panama en 2002 a fait l'objet d'un examen approfondi, et il a été décidé de la mettre en œuvre progressivement de 2005 à 2007.

- La partie consacrée au développement des transports intérieurs traite de l'intervention d'organismes régionaux de financement du développement pour des investissements d'infrastructure selon des axes prioritaires en Amérique du Sud. Des personnes morales du secteur privé ont développé les réseaux de voies ferrées pour fournir des services logistiques aux expéditeurs des pays du Mercosur.

## ENCADRÉ 1

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

Comme dans l'Étude de l'année précédente, cinq catégories de navires ont été utilisées dans l'édition de cette année pour la plupart des tableaux relatifs aux transports maritimes. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux fondés sur des données provenant de 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 navires présentés ci-après :

<i>Catégorie</i>	<i>Types de navires</i>
<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, transporteurs de produits chimiques, autres navires-citernes, méthanières, rouliers mixtes, navires à passagers, barges-citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tous autres types de navires
<b>Total tous navires</b>	Somme de tous les types de navires susmentionnés

Les indications suivantes ont été fournies par Lloyd's Register-Fairplay pour les tableaux de la présente Étude concernant l'évolution de la flotte.

**Principaux pays de libre immatriculation**

Ce groupe de pays est constitué 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*

ULCC	300 000 tpl et au-delà
VLCC	150 000 à 299 999 tpl
Suezmax	100 000 à 149 999 tpl
Aframax	50 000 à 99 999 tpl

*Transporteurs de vrac sec*

Cape-size	80 000 tpl et au-delà
Panamax	50 000 à 79 999 tpl
Handymax	35 000 à 49 999 tpl
Mini-transporteurs	20 000 à 34 999 tpl

Source : Lloyd's Register – Fairplay.

# Chapitre 1

## ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

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

### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

#### 1. Production mondiale

Les données initiales disponibles pour 2004 font apparaître une croissance de la production mondiale de 3,8 %. Ce résultat, de 1,3 % supérieur aux 2,5 % de 2003 (voir le tableau 1), reflète le fait que pratiquement toutes les régions du monde ont enregistré simultanément une bonne croissance économique, bien qu'à des rythmes différents.

Le redressement économique des pays développés s'est traduit par une croissance de 3 %, bien supérieure à celle de l'année précédente (1,7 %). Les États-Unis ont eu de bons résultats économiques, surtout au cours du premier semestre, avec une demande intérieure soutenue et des hausses modestes des taux d'intérêts réels qui leur ont permis de rester relativement bas, ce qui a entraîné une croissance de la production de 4,4 % sur l'année. L'économie japonaise a poursuivi son expansion, doublant presque son taux de croissance pour atteindre 2,6 %. L'Union européenne a enregistré le taux de croissance le plus faible des économies développées avec 2,1 %, mais ce taux, remarquable comparé au piètre 0,9 % de l'année précédente, a été atteint avec des taux d'intérêts bas. C'est le Royaume-Uni qui a le mieux tiré son épingle du jeu parmi les économies importantes de l'UE, avec un taux de croissance de la production de 3,1 %, suivi de la France (2,1 %). L'Allemagne s'en est bien sortie; son taux de croissance économique a été modeste (1 %), mais ce résultat marque une reprise depuis le repli économique de l'année précédente. Celle de l'Italie a été moins

spectaculaire : partant d'une croissance positive très modeste, elle a atteint la barre de 1 % en 2004.

La croissance économique des pays en développement a été de 6,4 %, bien supérieure à la moyenne mondiale. Le taux de croissance le plus élevé (7,5 %) a été enregistré par les pays de l'Europe du Sud-Est et la Communauté d'États Indépendants. La croissance de la production économique des pays d'Amérique du Sud s'est établie à 6 %, son taux le plus haut depuis 1986, le Brésil réalisant une bonne performance, avec 5,2 %, après un médiocre 0,5 % en 2003. Celui du Mexique (4,4 %) a été légèrement supérieur à la moyenne mondiale. Les pays en développement d'Afrique et du Moyen-Orient ont atteint un taux de croissance de 4 %, tout juste inférieur à la moyenne mondiale de l'année, tandis que les pays subsahariens ont enregistré une progression impressionnante de 5,1 % en 2004. C'est encore la Chine qui remporte la palme, avec une croissance de production de 9,5 %, stimulée par une forte demande intérieure, des investissements importants et des exportations qui se sont maintenues à un haut niveau. L'Inde, poursuivant sa politique de libéralisation économique, a affiché un taux de croissance économique de 7,3 %.

#### *Perspectives*

Les prévisions concernant la croissance de la production économique mondiale en 2005, tout en étant prudemment optimistes, restent subordonnées à la stabilité des prix actuels du pétrole, à celle de la croissance économique en Extrême-Orient, et aux préoccupations relatives à l'augmentation rapide du déficit public des principaux pays développés. Elles situent cette croissance aux environs de 3 %.

TABLEAU 1

**Croissance économique mondiale, 2001–2004 <sup>a</sup>**  
*(Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente)*

Région / Pays <sup>b</sup>	2001	2002	2003	2004 <sup>c</sup>
<b>Monde</b>	1,3	1,8	2,5	3,8
<b>Pays développés</b>	1,0	1,3	1,7	3,0
<i>Dont :</i>				
<b>Japon</b>	0,4	-0,3	1,4	2,6
<b>Etats-Unis</b>	0,3	2,4	3,0	4,4
<b>Union européenne</b>	1,7	1,1	0,9	2,1
<i>Dont :</i>				
<b>Allemagne</b>	0,9	0,2	-0,1	1,0
<b>France</b>	2,1	1,2	0,5	2,1
<b>Italie</b>	1,8	0,4	0,3	1,0
<b>Royaume-Uni</b>	2,1	1,7	2,2	3,1
<b>Europe du Sud-Est et CEI</b>	5,6	4,9	6,9	7,5
<b>Pays en développement</b>	2,4	3,5	4,7	6,4
<b>Pays en développement moins la Chine</b>	1,5	2,7	3,9	5,7

Source : estimations initiales du secrétariat de la CNUCED.

<sup>a</sup> Les calculs sont basés sur le 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, 2004*, de la CNUCED.

<sup>c</sup> Données initiales.

## 2. Trafic des marchandises

### *Évolution récente du commerce international*

Au cours de 2004, le volume mondial des exportations a augmenté de 13 % (voir le tableau 2), soit plus de deux fois le taux de l'année précédente. Cette augmentation a été particulièrement forte pendant le premier semestre, puis elle s'est ralentie, en partie en raison des prix élevés du pétrole et des produits de base, ainsi que des doutes qui sont apparus sur la persistance d'une forte demande en provenance des pays à économie de marché. L'accroissement annuel des exportations a confirmé le rythme soutenu de la croissance des échanges commerciaux.

Parmi les pays développés, c'est le Japon qui a enregistré la plus forte expansion des exportations (13 %). L'Amérique du Nord a triplé son taux de l'année précédente pour atteindre 9 %,

tandis que les pays de l'Union européenne ont fait encore mieux (12 %), en particulier ceux qui sont situés le plus à l'est, probablement en raison du coup de fouet donné par l'élargissement de l'Union à 25 membres en mai 2004. La croissance des exportations, toutefois, a été plus forte dans les pays en développement d'Asie et d'Amérique latine, qui ont enregistré des taux de 22 % et 10 % respectivement. C'est la Chine qui a obtenu les meilleurs résultats avec 33 %, l'Inde ayant également bénéficié d'un accroissement du volume des exportations (18 %) supérieur à la moyenne mondiale. Les prix plus élevés du pétrole et des métaux ont permis aux exportations des pays de la CEI de se maintenir dans la moyenne mondiale. Celles des pays africains se sont accrues de 7 %, soit deux fois moins que l'année précédente.

Les premiers chiffres disponibles sur la croissance des volumes d'importations indiquent des hausses égales ou supérieures à 10 % pour les

TABLEAU 2

**Volumes des exportations et des importations de marchandises, par régions  
et par groupements économiques, 2002–2004**

*(variations annuelles moyennes en pourcentage et variation en pourcentage au cours de l'année précédente)*

	Exportations			Importations		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Monde</b>	5	6	13	4	7	13
<b>Pays développés</b>	2	3	11	3	5	11
<i>Dont :</i>						
<b>Japon</b>	8	9	13	1	6	6
<b>Etats-Unis</b>	-4	3	9	4	5	11
<b>Europe</b>	4	3	12	2	5	11
<b>Pays en développement</b>	9	12	16	7	10	19
<i>Dont :</i>						
<b>Afrique</b>	2	11	7	4	7	26
<b>Amérique latine</b>	2	3	10	-4	0	13
<b>Asie occidentale</b>	8	1	3	7	-5	35
<b>Asie de l'Est et du Sud</b>	12	17	22	11	15	18
<i>Dont :</i>						
<b>Chine</b>	25	35	33	23	36	26
<b>Inde</b>	17	10	18	13	9	17
<b>CEI et Europe du Sud-Est</b>	5	9	13	10	21	17

*Source* : calculs du secrétariat de la CNUCED basés sur COMTRADE, Division des statistiques des Nations Unies (UNSD), indices des prix du commerce extérieur du Bureau of Labour Statistics des États-Unis, indices de valeur unitaire des douanes japonaises, Bulletin des prix des produits de base en ligne de la CNUCED et d'autres sources nationales.

pays en développement d'Asie occidentale (35 % globalement), le taux de la Chine étant voisin de celui des pays africains en développement (26 %). Le volume des importations des pays en développement de l'Asie de l'Est et du Sud-Est, de l'Europe du Sud-Est et de la CEI a accusé une augmentation à peu près identique – 18 %, 17 % et 17 % respectivement. Les pays en développement d'Amérique latine se sont tenus dans la moyenne mondiale, avec 13 %.

La croissance du volume des importations des pays développés a été inférieure à la moyenne mondiale. Elle a été plus importante en Amérique du Nord et en Europe (11 %), celle des États-Unis ayant été particulièrement forte. Les pays de l'Union européenne ont enregistré une croissance modeste de 6 %, qui a été plus forte dans les pays situés dans les parties orientale et centrale du continent.

### *Tendances des importations et des exportations*

Pour 2005, les perspectives sont modérées en ce qui concerne la croissance des exportations; il est prévu qu'elle atteindra 6,5 %. Cette prévision, toutefois, présuppose que les principaux pays commerçants d'Extrême-Orient continueront d'exporter beaucoup, que les importations des États-Unis se maintiendront et qu'on assistera à une reprise de la demande dans les pays de l'Union européenne.

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

L'indice moyen de l'activité industrielle des pays de l'OCDE (2000 = 100), autre indicateur fondamental pour le secteur des transports maritimes mondiaux, s'est établi en moyenne à 102,9 en 2004 – soit en augmentation de 3,9 % par

rapport au chiffre de l'année précédente (99), l'augmentation ayant alors été de 1,1 % (voir le graphique 1).

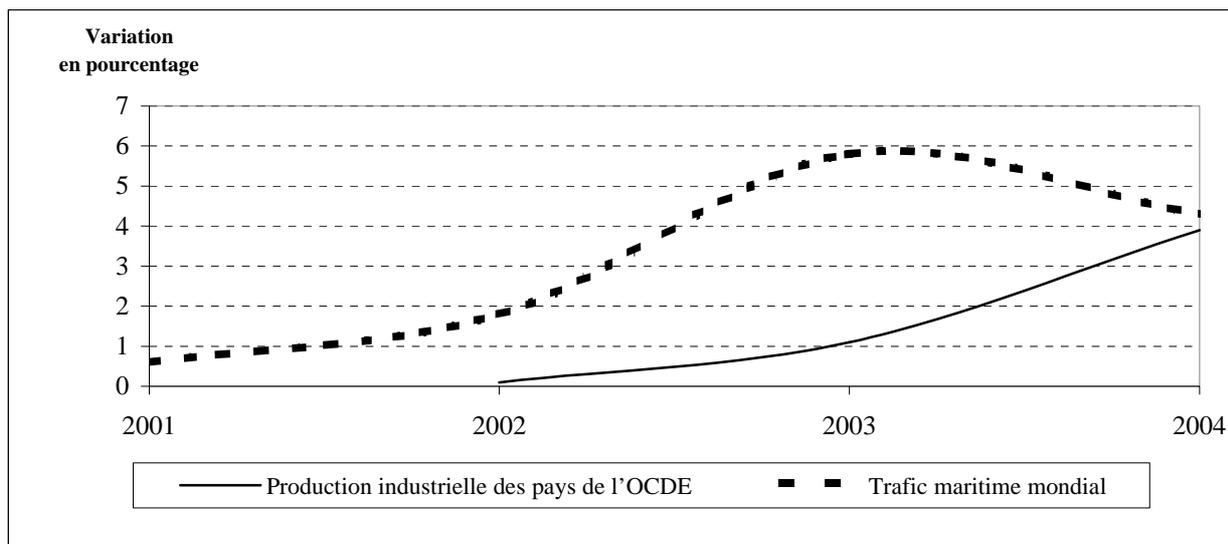
Les résultats de 2004 reflètent un accroissement de l'activité industrielle dans les principaux pays. Aux États-Unis, l'indice s'est élevé régulièrement tout au long de l'année, passant de 98,7 au premier trimestre à 101,4 au cours du dernier trimestre. L'indice moyen annuel a été de 100,1 – accusant donc une augmentation de 4,2 %. L'indice du Japon a atteint un pic au deuxième trimestre à 101,5, avant de redescendre à 101,1 au dernier trimestre. Cependant, l'indice moyen pour l'année s'est situé à 100,5, témoignant d'une progression remarquable de 5,3 %. Celui des 15 pays de l'Union européenne a

suivi une évolution analogue : il a commencé à 100,4, a atteint 101,3 au cours du deuxième trimestre, niveau auquel il s'est maintenu au trimestre suivant, avant de redescendre à 100,8 au dernier trimestre. L'indice moyen de l'année a été de 101, soit en augmentation de 1,7 %. C'est la République tchèque qui a enregistré la plus forte croissance de production industrielle (8,5 % pour un indice final de 138,8), suivie de l'Autriche (7,9 % pour un indice final de 115,5), de la République de Corée (7,1 % pour un indice final de 122,9), et de la Pologne (6,7 % pour un indice final de 128,4). L'activité industrielle s'est ralentie en Norvège, en Grèce et au Danemark de 3,9 %, 1,5 % et 1,4 % respectivement. L'OCDE prévoit que le niveau de la production industrielle restera stable en 2005.

s

GRAPHIQUE 1

**Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE  
et du trafic maritime mondial, 2001–2004**



Source : OCDE, *Principaux indicateurs économiques*, avril 2005.

## B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

### 1. Trafic maritime général

Le commerce maritime mondial a beaucoup progressé en 2004, pour atteindre 6,76 milliards de tonnes de marchandises chargées. Le taux de croissance annuel, calculé en fonction des données disponibles pour 2004, a été de 4,3 %, comme l'indiquent le tableau 3 et le graphique 2.

La répartition par continent des marchandises transportées par voie maritime a été

la suivante : la part de l'Afrique dans les exportations mondiales s'est montée à 8,6 %, alors que celle de l'Amérique s'établissait à 21,4 %. L'Asie venait largement en tête dans la répartition du tonnage mondial de marchandises chargées avec 38,4 %. Venait ensuite l'Europe avec 22,7 %, tandis que la part de l'Océanie a été de 8,9 %. La répartition par blocs commerciaux était la suivante : Union européenne (UE) – 15,3 %; Conseil de coopération du golfe (CCG) – 15,4 %; Accord de libre échange nord-américain (ALENA) – 10 %; l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) – 6,8 %; Marché commun du

TABLEAU 3

**Évolution 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 %	Total		dont principaux vracs		Millions de tonnes	Variation en %
			Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2001	2 177	0,7	3 844	0,6	1 331	3,3	6 020	0,6
2002	2 146	-1,4	3 981	3,6	1 352	1,6	6 127	1,8
2003	2 223	3,6	4 257	6,9	1 475	9,1	6 480	5,8
2004	2 316	4,2	4 442	4,4	1 587	7,6	6 758	4,3

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

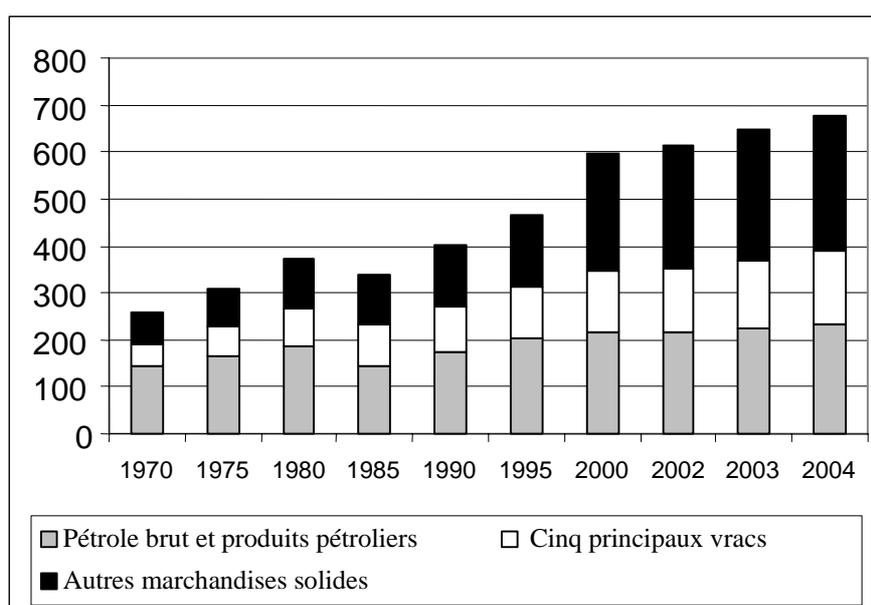
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

<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.

Sud (MERCOSUR) – 6,2 %; et Marché commun des États de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe (COMESA) – 1,5 %.

Selon les prévisions pour 2005, les taux annuels de croissance seront probablement comparables à ceux de 2004, tandis que la répartition du tonnage mondial par continent et entre les blocs commerciaux ne devrait que faiblement fluctuer.

## 2. Trafic maritime des navires-citernes

### *Évolution générale*

En 2004, les expéditions de cargaisons pétrolières, dans le monde, ont totalisé 2,32 milliards de tonnes, après avoir connu une augmentation de 4,2 % au cours de l’année, 76,4 % environ 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 34,3 %.

### *Production de pétrole brut*

En 2003, la production de pétrole brut<sup>1</sup> s’est établie en moyenne à 76,8 millions de barils-jour (mbj) – soit en augmentation de 3,8 % par rapport à l’année précédente et première augmentation de production annuelle depuis 2000. Dans les pays de l’OCDE, notamment aux États-Unis, au Mexique, en Norvège et dans les pays producteurs de l’Union européenne, elle a légèrement diminué de 0,7 % pour descendre à 21,2 mbj, de sorte que la part de marché de ce groupe est tombée à 27 %.

Les pays de l’OPEP ont augmenté leur production de 6,6 % pour atteindre 30,4 mbj, compensant ainsi la forte baisse de production de l’année précédente. De ce fait, leur part de marché est remontée de 38,2 % de la production mondiale en 2002 à 39,6 % en 2003. Les autres pays producteurs de pétrole – Fédération de Russie, Chine, Brésil et un certain nombre de petits producteurs – ont augmenté leur production moyenne de 4,1 % pour atteindre 25,2 mbj; ils ont ainsi fait monter légèrement leur part de marché à 32,8 %.

Parmi les principaux producteurs de l’OCDE, les États-Unis ont réduit leur production de 1,6 %, descendant à 7,5 mbj (pour une part de marché de 9,2 %), tandis que le Mexique a augmenté la sienne de 5,8 % pour atteindre 3,8 mbj (5,8 %). La production de la Norvège a été plus importante de 3,3 mbj (4,3 %) que celle des pays de l’Union européenne, laquelle est tombée à 3 mbj (soit 3,9 % de moins que l’année précédente). L’essentiel de la baisse de production de ces pays est imputable à celle du Royaume-Uni qui a néanmoins continué d’occuper la première place avec 2,2 mbj (2,9 %).

La production pétrolière de deux gros producteurs de l’OPEP, l’Iran et les Émirats arabes unis, a connu une expansion à deux chiffres (12,6 % et 17,3 % respectivement) pour atteindre 3,9 mbj et 2,5 mbj respectivement, avec des parts de marché correspondantes de 5 % et 3,3 %. La production du Venezuela, autre gros producteur, qui a diminué de 7 %, est passée juste au-dessous des 3 mbj, ce qui correspond à une part de marché de 3,9 %. Celle du plus gros producteur, l’Arabie saoudite, a été, en moyenne, de 9,8 mbj, soit en augmentation de 13,8 % par rapport à l’année précédente, et sa part de marché a atteint 12,8 %. La plupart des autres pays de l’OPEP ont augmenté leur production : celle du Koweït a été de 2,2 mbj (en hausse de 20 %); celle du Nigeria, de l’Algérie et de la Libye s’est montée à 2,2, 1,9 et 1,5 mbj respectivement. Deux autres membres de l’OPEP ont enregistré une baisse de production : l’Indonésie (8,6 %), qui est tombée à 1,2 mbj et l’Iraq (plus de 33 %), à 1,3 mbj.

Parmi les autres pays producteurs de pétrole, la Fédération de Russie a accru sa production de 11 % (8,5 mbj, correspondant à une part de marché de 11 % de la production mondiale). La production brésilienne a augmenté de 3,3 %, pour s’établir à 1,6 mbj, et celle de la Chine a enregistré un accroissement plus lent (1,5 %) pour s’élever à 3,4 mbj. Les parts de marché de ces deux pays ont été respectivement de 2 % et 4,4 %.

Au cours de 2004, le niveau de production de pétrole brut a fluctué en fonction des décisions prises par l’OPEP concernant les quotas face au niveau des prix, aux principaux événements et au respect de ces quotas par ses membres. En février, l’OPEP a décidé de réduire la production de 1 million de barils par jour à partir d’avril, pour descendre à 23,5 millions de barils, mais elle est revenue sur cette décision en juillet, la production ayant alors été fixée à 25,5 millions de barils par

<sup>1</sup> Les totaux indiqués par *BP 2004 Annual report* comprennent le pétrole brut, l’huile de schiste, les sables asphaltiques et les gaz naturel liquéfié – le contenu liquide du gaz naturel quand il est recueilli séparément.

jour, pour passer à 26 millions un mois plus tard. Les membres de l'OPEP se sont mis d'accord sur des augmentations de production, de sorte que cette dernière, en ce qui les concerne, a atteint 27 mbj en novembre. Au début de 2005, il a été décidé de réduire la surproduction de 1 mbj pour compenser une application des quotas qui laissait à désirer.

Les prix ont été à la hausse pendant la plus grande partie de l'année, malgré les augmentations de production, et, apparemment, en réaction devant l'incertitude planant sur la durabilité de l'approvisionnement. En mai, les stocks de pétrole brut des États-Unis étaient inférieurs d'environ 5 % à la moyenne du milieu de trimestre, et la production du Royaume-Uni en mer du Nord se ralentissait plus vite que prévu. Le même mois, une attaque terroriste a eu lieu contre les installations pétrochimiques de Yambu (Arabie saoudite) sans provoquer une interruption des exportations. Trois mois plus tard, un sabotage des pipelines Iraquiens a entraîné une diminution des exportations d'environ 0,9 million de barils par jour pendant une semaine, à peu près. Au même moment, des incertitudes se faisaient jour sur le sort du principal producteur pétrolier russe (pour des raisons de fraude fiscale) et on craignait que les approvisionnements en provenance des Caraïbes ne soient affectés par la baisse des exportations vénézuéliennes et une saison de forts ouragans.

Dans ces conditions, les cours du disponible se sont envolés au cours de l'été et sont restés au-dessus de la barre des 40 dollars pendant quelques semaines. La valeur moyenne du panier de sept prix de pétrole brut de l'OPEP pour l'année a atteint 36 dollars le baril, soit 28 % de plus que l'année précédente. Il s'agit également de l'un des prix les plus élevés depuis l'introduction du prix du panier en 1987, bien au-dessus de la fourchette de 22 à 28 dollars. Au début de 2005, l'OPEP a décidé d'interrompre provisoirement le fonctionnement de ce mécanisme, ce qui a entraîné automatiquement une élévation des niveaux de production, les prix tombant au-dessous de la fourchette. Peu après, les prix du disponible ont franchi la barre des 50 dollars.

Le rôle de plus en plus important de la production au large des côtes a été renforcé par les prix élevés. Les fournisseurs de pétrole d'origine sous-marine ont signalé une intensification de l'activité en Afrique occidentale, dans le Golfe du Mexique et au Brésil, pays dans lequel Petrobras et ses partenaires étrangers ont fait état de la

découverte d'une série de gisements au large d'Espirito Santo.

### *Évolution dans le secteur du raffinage*

Au niveau mondial, les raffineries ont produit 71,1 mbj en 2003, soit une hausse de 2,4 % par rapport à l'année précédente. L'augmentation de la production des raffineries aux États-Unis a été conforme à la moyenne mondiale, tandis que celle des raffineries mexicaines l'a dépassée, avec 3,5 %, les raffineries canadiennes s'en sortant moins bien avec seulement 1,2 %. L'Europe et la Russie ont enregistré une progression de 2,2 %, inférieure, donc, à la moyenne mondiale. Les pays de ces deux régions se sont adjugé 54,4 % de la capacité de traitement mondiale. La plus forte augmentation de production a été enregistrée dans les raffineries chinoises, dont la production, au terme d'un accroissement de 10,8 %, a atteint 4,9 mbj, ce qui équivaut à 6,9 % de la production mondiale. Celle des raffineries d'Amérique latine est restée stable à 4,9 mbj, tandis que les raffineries du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Australie ont enregistré une baisse de production au cours de 2003, en particulier l'Australie (4,7 %). Ces régions ont assuré 12,9 % de la production mondiale.

À la fin de l'année, on a signalé un accroissement de la capacité de raffinage en Europe et en Arabie saoudite en prévision d'une augmentation de la demande.

### *Production de gaz naturel*

En 2003, la production de gaz naturel a totalisé 2 618,5 milliards de mètres cubes (m<sup>3</sup>)<sup>2</sup>, accusant une hausse de 3,4 % par rapport à 2002, et égalant presque le chiffre de 2000. Cette production équivaut à 2 356,6 millions de tonnes de pétrole, soit 49 mbj. Les principaux producteurs sont la Fédération de Russie (578,6 milliards de m<sup>3</sup>) et les États-Unis (549,5 milliards de m<sup>3</sup>) qui, ensemble, fournissent 43,1 % de la production mondiale. Viennent ensuite le Canada (180,5 milliards de m<sup>3</sup>), le Royaume-Uni (102,7 milliards de m<sup>3</sup>), l'Algérie (82,8 milliards de m<sup>3</sup>), l'Iran (70 milliards de m<sup>3</sup>) et l'Indonésie (72,6 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

<sup>2</sup> Mesurée à 15° Celsius et 1 013 millibars.

pétrolière. Environ un cinquième de la production de gaz naturel est exporté, essentiellement (c'est-à-dire aux trois quarts) par gazoduc.

Les perspectives sont bonnes de voir augmenter la production de gaz naturel en raison d'une demande croissante de la part des États-Unis, de l'Europe, du Japon et de la Chine. En juin, cette dernière a conclu un contrat de 240 millions de dollars pour la construction, près de Shenzhen, de son premier terminal pour les importations de gaz naturel liquéfié (GNL) destiné à alimenter la province de Guangdong grâce à un gazoduc de 370 kilomètres qui y fera parvenir le gaz amené par bateau d'Australie occidentale. Il est jugé important, dans certains pays, de diversifier les fournisseurs : par exemple, Singapour a effectué des études de faisabilité concernant l'importation de gaz naturel liquide (gnl) par voie maritime en complément des importations par gazoduc.

L'approvisionnement en gaz se fera progressivement à partir de diverses régions. Un accord a été conclu en mai 2004 pour un investissement de 1,4 milliard de dollars entre la compagnie locale et Marathon Oil afin de construire la première usine permettant d'exporter du gaz de Guinée équatoriale. En août, la Bolivie et le Pérou ont convenu de créer une zone économique spéciale pour rendre possible l'exportation des réserves de gaz enclavées dans des régions sans littoral. Les améliorations apportées à la production et aux techniques de transport permettent un approvisionnement en provenance de plusieurs régions isolées. La production des trains de liquéfaction de GNL s'est accrue, passant de 2,5 millions de tonnes par an au début des années 1990 aux 5 millions de tonnes actuelles, une nouvelle génération étant prévue pour permettre de traiter 7,8 millions de tonnes par an. De nombreux navires-citernes pour GNL ont maintenant une contenance de l'ordre de 150 000 mètres cubes au lieu des traditionnels 125 000 mètres cubes. Plus important encore, de nouveaux types de propulsion permettant d'augmenter la capacité de transport ont été mis au point. En novembre, on a assisté au lancement de Gaz de France Énergie, navire-citerne de 74 000 m<sup>3</sup> et premier transporteur de GNL à propulsion mixte diesel-gaz-électricité, qui peut également utiliser le gaz émanant de sa cargaison. GDF, son propriétaire, envisage de passer commande de deux navires-citernes d'une capacité de 150 000 m<sup>3</sup> à l'avenir. En outre, les plans d'un nouveau type de navire, le transporteur de gaz naturel comprimé (GNC), étaient en cours

d'examen par les autorités des États-Unis, du Canada et de Norvège. Ce transporteur offrirait une solution rentable pour acheminer le gaz à partir de lieux de production qui ne sont pas assez importants pour justifier des projets à grande échelle concernant le GNL.

#### *Expéditions de pétrole brut*

En 2004, les expéditions maritimes de pétrole brut se sont accrues de 4,8 % pour atteindre 1,77 milliard de tonnes (voir le tableau 4). Les principales zones de chargement sont restées les pays en développement d'Asie occidentale (899,1 millions de tonnes), d'Afrique occidentale (184,8 millions de tonnes), d'Afrique du Nord (128,1 millions de tonnes) et de la région des Caraïbes (216,1 millions de tonnes). Les principales zones de déchargement se sont situées dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord (500,5 millions de tonnes), d'Europe (434,1 millions de tonnes), ainsi qu'au Japon (215 millions de tonnes). Les pays en développement de l'Asie du Sud et de l'Est ont importé 299,7 millions de tonnes en 2004. Cette année a été marquée surtout par l'augmentation importante des exportations russes (qui se sont établies à 124,3 millions de tonnes) et des importations chinoises (99,5 millions de tonnes).

Les exportations russes de pétrole brut se sont considérablement accrues en 2004. Leur principal point de sortie dans la mer Noire, Novorossiysk, a vu son activité s'intensifier à la suite des résultats positifs de l'année précédente, au cours de laquelle les expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers ont été de 51,9 millions de tonnes – soit en augmentation de 7,8 %. La même année (en 2004), un accord a été conclu avec l'Ukraine, visant à réactiver un oléoduc permettant d'exporter le pétrole brut russe par Odessa. Le renforcement des exportations de pétrole brut à partir des points de sortie de la mer Baltique et de la mer de Barents a connu quelques difficultés. On a signalé des retards de déchargement des wagons à St Petersburg et à Vitosk à la fin de l'année, et il a été jugé nécessaire de procéder à de nouveaux investissements dans les oléoducs et les brise-glaces. Le développement à long terme de Mourmansk libre de glace, pour en faire un port pétrolier de premier plan dans la mer de Barents a été entravé lorsque Transfnet, un propriétaire d'oléoduc très important, a expliqué que l'investissement nécessaire pour atteindre Mourmansk serait presque le double des 5 milliards de dollars requis pour atteindre Indiga, un autre port situé 700 kilomètres plus à l'est dans la mer de

TABLEAU 4

Trafic maritime mondial<sup>a</sup> en 1970, 1980, 1990 et 2000–2004, 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>		
<b>Trafic en millions de tonnes</b>									
<b>Total mondial</b>	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	2000	1 665	498	3 821	5 983	1 728	542	4 003	6 273
	2001	1 678	499	3 844	6 020	1 712	534	3 954	6 201
	2002	1 637	509	3 981	6 127	1 696	540	4 099	6 335
	2003	1 690	533	4 257	6 480	1 743	536	4 324	6 603
	2004	1 770	546	4 442	6 758	1 773	545	4 469	6 787
<b>Pourcentage du trafic par groupes de pays</b>									
<b>Total mondial</b>	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	2000	27,8	8,3	63,9	100,0	27,5	8,6	63,8	100,0
	2001	27,9	8,3	63,8	100,0	27,6	8,6	63,8	100,0
	2002	26,7	8,3	65,0	100,0	26,8	8,5	64,7	100,0
	2003	26,1	8,2	65,7	100,0	26,4	8,1	65,5	100,0
	2004	26,2	8,1	65,7	100,0	26,1	8,0	65,8	100,0
<b>PDEM (Pays développés à économie de marché)</b>	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	2000	5,2	22,2	60,6	42,0	68,3	52,0	60,4	61,8
	2001	5,3	22,5	58,8	40,9	68,7	51,6	59,5	61,4
	2002	5,4	23,1	57,4	40,7	67,8	50,9	58,0	60,0
	2003	5,3	22,3	54,6	39,1	67,9	50,9	57,2	59,5
	2004	5,1	22,7	54,4	38,9	67,6	50,9	56,4	58,9
<b>Europe centrale et orientale<sup>d</sup></b>	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	2000	5,5	8,9	4,1	4,9	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,4	8,0	4,2	4,9	0,5	0,0	1,6	1,2
	2002	5,6	8,2	4,4	5,0	0,6	0,6	1,6	1,3
	2003	6,9	8,2	4,2	5,2	0,6	0,6	1,5	1,2
	2004	7,0	8,1	4,0	5,1	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>		
<b>Pays socialistes d'Asie<sup>e</sup></b>	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	2000	1,0	1,1	6,5	4,6	4,1	4,1	7,2	6,1
	2001	1,0	1,1	6,9	4,8	3,5	5,0	8,0	6,5
	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	5,0	5,5	10,3	8,5
	2004	1,2	2,6	9,4	6,7	5,6	6,1	11,4	9,4
<b>Pays en développement</b>	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	2000	88,3	67,8	28,7	48,6	27,2	43,6	30,5	30,7
	2001	88,3	68,4	30,0	49,4	27,3	43,4	30,9	31,0
	2002	87,9	66,5	30,9	49,1	27,6	43,8	31,4	31,4
	2003	86,7	67,2	32,7	49,6	26,6	43,0	30,9	30,8
	2004	86,7	66,6	32,2	49,3	26,3	42,5	30,7	30,5
<b>Dont Afrique</b>	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	2000	17,9	6,9	1,6	6,6	3,2	3,2	3,3	3,3
	2001	17,7	7,0	1,7	6,6	2,9	3,2	3,5	3,3
	2002	17,8	6,8	1,6	6,4	2,9	3,2	3,4	3,2
	2003	17,8	6,8	1,5	6,2	2,9	3,2	3,2	3,1
	2004	17,7	6,8	1,5	6,2	2,9	3,2	3,2	3,1
<b>Amérique</b>	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	2000	15,2	18,8	10,5	12,5	5,5	9,9	5,3	5,7
	2001	15,3	18,6	10,8	12,7	5,6	9,5	5,1	5,6
	2002	16,0	18,4	11,1	13,0	5,6	9,8	5,0	5,6
	2003	14,7	19,6	12,8	13,9	5,6	8,9	5,3	5,7
	2004	14,5	19,3	12,4	13,5	5,5	8,9	5,2	5,6

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>		
<b>Asie</b>	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	2000	54,9	41,6	16,2	29,1	18,1	29,0	21,5	21,2
	2001	55,0	42,3	17,1	29,7	18,4	29,2	21,9	21,6
	2002	53,8	40,8	17,7	29,3	18,6	29,3	22,6	22,1
	2003	53,9	40,4	17,9	29,1	17,7	29,3	22,0	21,5
	2004	54,3	40,0	17,9	29,2	17,4	28,8	22,0	21,3
<b>Europe</b>	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,4	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
<b>Océanie</b>	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2003	0,2	0,0	0,0	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

Source : statistiques établies par le secrétariat de la CNUCED à partir de 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 St 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, auparavant, figurait au nombre des "pays développés à économie de marché", a été incluse dans le groupe des "pays en développement d'Europe".

<sup>c</sup> Y compris le gaz naturel liquide (GLN), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère, le fioul lourd et autres.

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

<sup>e</sup> Estimations.

Petchora et à proximité des nouveaux champs pétrolifères. Néanmoins, les expéditions qui se sont intensifiées dans la Baltique arrivent presque à égalité avec les volumes des exportations de la mer Noire, les pétroliers Aframax transbordant leur cargaison dans des superpétroliers VLCC et ULCC en haute mer au nord de la péninsule du Jutland, ce qui a conduit certains pays de l'Union européenne à faire part de leurs préoccupations concernant les risques accrus de pollution accidentelle de l'environnement. Au début de 2005, une proposition a été faite au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale en vue de la réglementation des transbordements de pétrole brut en haute mer par le biais d'un amendement apporté à l'annexe I de MARPOL (convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires). De plus, au début de 2005, la mise en service de l'oléoduc long de 1 770 kilomètres reliant Bakou (Azerbaïdjan) à Ceyhan (Turquie) sur la Méditerranée fera diminuer le transit des pétroliers par le détroit des Dardanelles, ce qui entraînera de facto une diminution des risques pour l'environnement.

Ailleurs, les plus importantes installations chinoises pour le déchargement des superpétroliers VLCC ont été mises en service à Dalian au milieu de 2004. Elles desserviront six raffineries d'une capacité totale de 46 millions de tonnes. La plupart d'entre elles sont la propriété de PetroChina, qui doit normalement doubler ses importations.

#### *Expéditions de produits pétroliers*

Le commerce mondial des produits pétroliers s'est sensiblement accru en 2004, pour atteindre 546 millions de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été les mêmes que les années précédentes, mais le transport des produits pétroliers russes à partir des ports de la Baltique dans de petits navires-citernes a des conséquences pour d'autres pays. À titre d'exemple, leurs transbordements dans des navires de 80 000 tonnes ont entraîné une extension des installations de stockage et des dispositifs de transfert, ainsi qu'un élargissement des chenaux décidé par Copenhagen Malmö Port, la société qui gère ces deux ports situés de part et d'autre du Détroit de l'Oresund.

#### *Expéditions de GNL*

Les expéditions de GNL ont augmenté de 12,5 % au cours de 2003 pour s'établir à 168,8 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel, soit environ 6,4 % de la production mondiale. La première région importatrice est l'Extrême-Orient, où les

principaux importateurs sont restés le Japon avec 79,8 milliards de m<sup>3</sup> et la République de Corée avec 26,2 milliards de m<sup>3</sup>. Les approvisionnements provenaient d'Indonésie (35,6 milliards de m<sup>3</sup>), de Malaisie (23,4 milliards de m<sup>3</sup>), du Qatar (19,2 milliards de m<sup>3</sup>) et d'Australie (10,5 milliards de m<sup>3</sup>). La part du Golfe persique devrait augmenter, car l'Arabie saoudite et le Qatar développent leur capacité d'exportation pour les consommateurs d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord.

En Méditerranée, une bonne partie des exportations de l'Algérie (28 milliards de m<sup>3</sup> au total) a été destinée à la France (9,2 milliards de m<sup>3</sup>) et à l'Espagne (7,5 milliards de m<sup>3</sup>). Le Nigéria a approvisionné le marché européen et les États-Unis à hauteur, respectivement, de 9,2 milliards de m<sup>3</sup> et 1,4 milliard de m<sup>3</sup>. La plus grande partie des exportations de la Trinité-et-Tobago, qui se montent à 11,9 milliards de m<sup>3</sup>, est allée sur le marché des États-Unis, lequel a également absorbé presque 700 millions de m<sup>3</sup> en provenance du Moyen-Orient (Qatar et Oman).

Le développement des installations pour le transport du GNL a atteint la Baltique. En octobre, Gasprom et PetroCanada ont convenu de construire une usine de liquéfaction de 1,3 milliard de dollars à Ust-Luga permettant d'exporter jusqu'à 5 millions de tonnes de gaz par an vers l'Amérique du Nord. Une solution innovante a été proposée pour procéder au déchargement dans un terminal de Massachusetts Bay : des navires spéciaux livreraient le gaz regazéifié en provenance de la Trinité au terminal Neptune situé au large des côtes.

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

#### *Évolution générale*

En 2004, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 4,4 %, pour atteindre 4,44 milliards de tonnes (voir le tableau 3). Le trafic des cinq principaux vracs secs – minerai de fer, charbon, grains, bauxite/alumine et phosphate brut – a enregistré une croissance de 7,6 %, pour se monter à 1,59 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a crû plus lentement, à raison de 2,65 %, pour s'établir à 2,86 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 65,7 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

### *Production mondiale d'acier brut*

En 2004, la production d'acier brut a augmenté d'un pourcentage record de 8,8 %, atteignant 1 054,6 millions de tonnes, contre 969,3 millions de tonnes en 2003. Elle a dépassé le milliard de tonnes pour la première fois dans l'histoire. Le principal événement de l'année a indubitablement été la remarquable expansion continue de la production d'acier chinoise, qui a progressé de 23,2 %, pour se situer à 272,5 millions de tonnes. C'est la troisième année au cours de laquelle la production a fait un bond de plus de 20 %, et la Chine, aujourd'hui, produit plus du quart de l'acier brut du monde. La production d'acier brut en Asie s'est accrue de 13,2 % pour atteindre 499,4 millions de tonnes, ce qui met en évidence le taux modeste d'accroissement de la production japonaise – seulement 2 % pour une production totale de 112,7 millions de tonnes. D'autres producteurs asiatiques ont enregistré des progressions analogues : celle de l'Inde a augmenté de 2,7 % et celle de la République de Corée de 2,6 % pour atteindre respectivement 32,6 et 47,5 millions de tonnes. Un petit producteur, la Thaïlande, fait valoir une croissance de production impressionnante de 26 % en totalisant 4,5 millions de tonnes.

L'augmentation de la production d'autres régions et pays a été flagrante dans l'ensemble : 5,4 % en Amérique du Nord, à 133 millions de tonnes, les États-Unis ayant accru la leur de 5,2 % (pour un total annuel de 98,5 millions de tons), et celle du Mexique se montant à 16,7 millions de tonnes au terme d'une hausse de 10 %. La production de 15 pays de l'Union européenne a crû de 4,8 % pour atteindre un total global de 168,3 millions de tonnes, la palme allant à l'Italie avec une croissance de 5,6 % pour une production de 28,3 millions de tonnes sur l'année. Celle des pays de la CEI a augmenté de 4 % pour se monter à 111,8 millions de tonnes en 2004, ventilée de la manière suivante : 9,9 % de progression pour le Kazakhstan avec 5,4 millions de tonnes, 4,9 % pour l'Ukraine avec 38,7 millions de tonnes, et seulement 2,5 % pour le producteur le plus important, la Russie, avec 64,3 millions de tonnes. Parmi les pays européens, la Turquie a fait valoir une augmentation impressionnante de production de 11,9 % (pour un total de 20,5 millions de tonnes). Le Moyen-Orient a accru la sienne de 5,7 % (14,2 millions de tonnes), le plus gros producteur de la région, la République islamique d'Iran, affichant une progression de 10,3 % pour 8,7 millions de tonnes. En Amérique du Sud, la

production a augmenté de 6,9 % pour atteindre 46 millions de tonnes, le plus gros producteur, le Brésil, avec 32,9 millions de tonnes, enregistrant un mieux de 5,7 %.

Ailleurs, la production d'acier brut a connu un accroissement modeste (2,2 % en Afrique et 16,7 millions de tonnes) ou une légère diminution (1,4 % en Australie et en Nouvelle Zélande avec 8,3 millions de tonnes).

La production mondiale de fonte brute, autre indicateur utile pour prévoir le trafic de vrac sec, a connu une croissance vigoureuse de 10,8 % pour se monter à 753,9 millions de tonnes en 2004.

### *Consommation mondiale d'acier*

Selon les prévisions, la consommation apparente d'acier devait être de 918 millions de tonnes en 2004, soit supérieure de 6,1 % au niveau de 2003, la principale augmentation étant attendue en Chine avec 13,3 % pour un total de 263 millions de tonnes – soit un ralentissement du taux de croissance, qui au cours des deux années précédentes, avait dépassé 20 %. La réduction prévue des dépenses publiques afférentes aux projets de construction et la diminution des stocks à la suite des hausses des prix pouvaient expliquer cette tendance. On prévoyait également une croissance de la consommation apparente d'acier de 10,7 % en Amérique du Sud, la reprise s'étant précisé dans certains pays après une période de récession, en particulier en Argentine. Les pays membres de l'ALENA étaient en passe d'atteindre une croissance de 6,1 % de la consommation apparente d'acier avec la reprise de l'économie des États-Unis. On prévoyait une croissance légèrement inférieure (de 5,8 %) en Afrique, essentiellement dans les pays du nord. Selon les prévisions, les autres régions devaient enregistrer une croissance modeste de la consommation : 2,1 % dans les pays de l'Europe à 15 et 2,6 % dans les pays de la CEI.

Au cours de 2004, les consommateurs ont été confrontés à de fortes hausses des prix et à des retards de livraison. À titre d'exemple, le cours du disponible, en ce qui concerne les exportations de bobine à chaud à partir des pays de l'Union européenne, est passé de 300 dollars la tonne pendant la plus grande partie de 2003 à une fourchette située entre 605 et 580 dollars à la mi-octobre 2004. La même année, Nippon Steel, le troisième aciériste mondial, a annoncé que le délai de livraison de tôle en acier pour les constructions

navales serait de 150 jours au lieu de 60 jours comme précédemment, et, au début de 2005, les chantiers navals japonais ont fait état d'un retard moyen de 20 jours des livraisons de ce produit. Cette situation était le reflet de problèmes relatifs à l'approvisionnement en matières premières, les mines et les ports ayant atteint leur capacité de saturation. En Australie, un haut fonctionnaire a demandé qu'une enquête soit faite sur l'encombrement dont est victime le charbon à coke dans les terminaux de la côte orientale. Ces problèmes ont été aggravés au début de janvier 2005, lorsque les terminaux ont été fermés en raison de la menace que faisait peser l'approche du cyclone tropical Kerry. Pour les produits manufacturés, les aciéristes ont restructuré la production, souvent en liaison avec d'autres : Corus, le principal aciériste britannique, a conclu un accord avec un groupement de négociants en acier et de producteurs d'aciers d'Italie, de Suisse, du Mexique et de la République de Corée en vue d'accroître la production de son usine de Teeside. Dans l'ensemble, cette industrie reste très fragmentée, les dix principaux producteurs ayant assuré à eux tous un peu plus du quart de la production mondiale en 2003. Des fusions et des acquisitions en vue de regroupements ont en général couvert de nombreux pays; seuls deux des dix producteurs les plus importants, Baosteel en Chine et Nucor aux États-Unis, ont leurs principales installations dans un seul pays.

#### *Expéditions de minerai de fer*

L'essor de la production d'acier s'est traduit par une hausse des expéditions de minerai de fer de 12,6 % en 2004, pour un total de 590 millions de tonnes. L'Australie et le Brésil, qui interviennent pour près de 70 % dans les exportations mondiales, ont enregistré une croissance de 8,5 % et 10 % pour atteindre 205 et 203 millions de tonnes respectivement. L'Inde a connu une croissance impressionnante de 27,3 % de ses exportations, qui se sont montées à 70 millions de tonnes. Celles de l'Afrique du Sud sont restées stables à hauteur de 26 millions de tonnes. Des exportateurs moins importants, comme le Canada, la Suède, la Mauritanie et le Pérou ont enregistré une croissance des exportations inférieure à 10 %. Le principal exportateur, et de loin, a été la Chine, avec 208,1 millions de tonnes – ce qui représente une progression de 50 millions de tonnes par rapport à l'année précédente. Le Japon et 15 pays de l'Union européenne ont importé 133,4 et 120,5 millions de tonnes respectivement – des volumes à peu près analogues à ceux de l'année

précédente –, ce qui a représenté plus des trois quarts des expéditions mondiales. La République de Corée a accru ses importations de 4,9 %, avec 45,2 millions de tonnes. Celles des Amériques, du Moyen-Orient et de l'Afrique ont atteint, respectivement, 15,5, 13,6 et 5,9 millions de tonnes. L'augmentation du volume des expéditions de minerai de fer a fait monter les prix des produits de base et provoqué un encombrement des terminaux d'exportation. Au cours des neuf premiers mois de 2004, les prix du minerai de fer disponible exporté par CVRD (Brésil) vers l'Europe ont augmenté de 6 dollars la tonne pour atteindre 38 dollars la tonne, les prix ayant accusé une hausse annuelle de 18,6 %. À la fin de l'année, on comptait en moyenne 30 navires en attente au large des ports brésiliens, qui restaient en activité 24 heures sur 24. Au début de 2005, Nippon Steel a accepté une hausse substantielle de 71,5 % du prix des livraisons de CVRD, d'autres aciéristes répugnant à considérer cela comme une référence pour d'autres contrats; au même moment, la Chine mettait en place un système de licences d'importation de minerai de fer à des fins d'établissement de statistiques et de contrôle.

#### *Expéditions de charbon*

Les expéditions de charbon ont augmenté de 5 % en 2004 pour atteindre un record absolu de 650 millions de tonnes. Comme lors des années précédentes, le charbon vapeur a constitué 70 % du trafic mondial du charbon et, en 2004, les expéditions ont progressé de 4,8 %, pour se monter à 462 millions de tonnes. Celles de charbon à coke ont augmenté d'environ 9,3 %.

L'Australie, de loin le plus gros exportateur à la fois de charbon vapeur et de charbon à coke en quantités à peu près égales, a de nouveau assuré, à elle seule, un peu plus du tiers des expéditions mondiales. Les exportations totales pour l'année sont estimées à 223 millions de tonnes au terme d'une progression de 3,7 %. Celles des exportateurs de charbon de chaufferie, comme la Chine et l'Afrique du Sud, sont demeurées stables à environ 80 millions et 70 millions de tonnes respectivement. Les exportations de charbon vapeur de l'Indonésie, de la Colombie et de la Russie ont progressé de façon impressionnante, ces pays ayant enregistré une hausse de 16 %, 18,2 % et 12,7 % respectivement, pour des quantités respectives de 106,5, 51,9 et 33,7 millions de tonnes.

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

importations mondiales) et le Japon (à peu près 25 %). La part du charbon vapeur, dans leurs importations, est variable : des trois quarts du total pour les premiers à 60 % pour le second. D'autres importateurs sont la République de Corée et la province chinoise de Taiwan (10 % chacune). Ailleurs, la nouveauté a été la progression remarquable des importations de charbon vapeur au Chili – de 1,8 millions de tonnes en 2003 à 3,8 millions de tonnes en 2004.

Les perspectives sont bonnes pour le charbon vapeur. Les prix élevés du disponible au début de 2004 ont poursuivi leur ascension au cours de l'année jusqu'à atteindre 78 dollars la tonne en décembre. Les prix contractuels pour les livraisons de l'Australie du Sud-Ouest au Japon ont grimpé à 45 dollars la tonne, soit de 70 % par rapport à l'année précédente. L'accroissement des expéditions a stimulé la production minière et mis la pression sur les services de transport en direction des terminaux d'exportation : on a constaté des encombrements ferroviaires en Afrique du Sud au cours du premier semestre de 2004, et des investissements se sont portés sur les barges pour approvisionner les terminaux indonésiens.

#### *Expéditions de grains*

On estime que les expéditions de grains ont atteint 250 millions de tonnes en 2004, accusant une augmentation de 4,2 % par rapport à celles de l'année précédente (240 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 2003, les principales zones de chargement ont été l'Amérique du Nord, avec 47,6 % des exportations mondiales (114,1 millions de tonnes) et la côte Est de l'Amérique du Sud, avec 21,7 % (52,2 millions de tonnes). En 2004, le principal exportateur, les États-Unis, a accusé une baisse de ses expéditions de près de 2 %. Les importations en direction des importateurs traditionnels, tels que le Japon et l'Union européenne, sont restées stables, mais un certain nombre d'autres pays, dont des pays exportateurs, ont enregistré d'importants accroissements de leurs importations. La Russie a doublé les siennes (1,9 millions de tonnes), tandis que celles à destination des pays d'Europe orientale (5,8 millions de tonnes) ont augmenté de 28,9 %. En Asie, la Chine a plus que doublé ses importations (5,1 millions de tonnes), et celles de la République de Corée se sont accrues de plus de 10 % (pour 13,7 millions de tonnes). Les importations ont également progressé au Moyen-Orient (25 % pour l'Iraq et 10 % pour Israël).

Des récoltes exceptionnelles dans divers pays en 2004 ont exercé une pression à la baisse sur les prix élevés des grains enregistrés au cours du premier trimestre à la suite de la sécheresse de 2003 en Europe. Des allégations selon lesquelles des grains contaminés auraient été trouvés dans les exportations brésiliennes de soja ont conduit la Chine à refuser quelques livraisons et ont contribué à faire baisser les prix de ce produit au cours du premier semestre. Le problème a été résolu, le Brésil ayant décidé d'appliquer des normes rigoureuses de contrôle avec une tolérance de un grain par kilo de soja exporté. À la fin de l'année, l'Office du blé australien a coupé court aux allégations de contamination par du plomb du blé et de l'orge exportés à partir de Pirie, du fait d'une fonderie proche. La baisse des prix des céréales s'est poursuivie à la suite de bonnes récoltes dans différents pays. Au cours du dernier trimestre, le prix f.o.b. du blé des États-Unis au Golfe du Mexique est passé au-dessous de la barre des 100 dollars la tonne. Au début de 2005, l'Union européenne a rétabli sa subvention à l'exportation de blé, équivalant à 4 euros par tonne, pour la première fois en 18 mois. En Amérique du Sud, la récolte de soja a atteint 100 millions de tonnes, ce qui ne s'était encore jamais produit.

#### *Autres expéditions de vrac*

Selon les estimations, au cours de 2004, les expéditions de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, auraient progressé de 6,3 %, pour se monter à 67 millions de tonnes. Les derniers chiffres de 2003 indiquent que les expéditions de bauxite en provenance d'Afrique occidentale – près de la moitié du total mondial – ont été de 15,8 millions de tonnes, tandis que celles de bauxite et d'alumine en provenance de la Jamaïque (9,5 millions de tonnes) se sont accrues de 10,5 %, tous les chargements de bauxite étant destinés aux États-Unis. Les pays de l'Union européenne et certains pays d'Europe orientale sont les principaux importateurs de bauxite et d'alumine, à raison de 26,9 millions de tonnes en 2003 (soit 40,1 % des exportations mondiales). Les exportations de bauxite et d'alumine en provenance d'Australie, premier exportateur mondial, sont restées stables à 18,1 millions de tonnes en 2003, dont la moitié à destination des pays asiatiques.

Au cours de 2004, la production totale d'aluminium primaire a été de 29,2 millions de tonnes, soit en augmentation de 6,2 % par rapport à 2003, avec une expansion impressionnante en

Afrique, laquelle a enregistré une progression de 19,8 % (1,7 millions de tonnes produites), et en Chine, qui a augmenté sa production de 18,8 %, pour atteindre 6,6 millions de tonnes; ce taux de croissance, toutefois, a été bas en comparaison avec ceux des trois dernières années, qui ont excédé de beaucoup 20 %. D'autres pays d'Asie orientale et d'Asie du Sud ont accru leur production de 10,5 %, pour atteindre 2,7 millions de tonnes. Celle de l'Europe occidentale (4,3 millions de tonnes) a gagné 5,6 %, tandis que l'Europe orientale et l'Amérique latine ont fait état du même taux de croissance (3,5 %), pour une production de 4,1 et 2,4 millions de tonnes respectivement. Les fonderies australiennes ont affiché une progression modeste de production de 2,2 %, et celles d'Amérique du Nord ont réduit la leur de 7 % pour descendre à 5,1 millions de tonnes.

Les expéditions de phosphate naturel (30 millions de tonnes) ont progressé de 3,4 % en 2004. Au vu des chiffres définitifs pour 2003, il apparaît que le Maroc reste le premier exportateur avec un tiers environ des expéditions mondiales (autour de 12 millions de tonnes). Les exportations d'autres pays d'Afrique (le Togo) se sont établies à 4 millions de tonnes, à peu près, tandis que celles du Moyen-Orient (la Jordanie) ont atteint 6,5 millions de tonnes. Les principaux importateurs ont été les pays d'Extrême-Orient (la Chine), avec plus de 11 millions de tonnes en 2003.

Au cours de 2004, la modicité des prix ajoutée à d'autres facteurs a retardé les tentatives faites pour accroître les volumes d'exportation et ouvrir de nouvelles mines dont l'exploitation serait orientée vers l'exportation. Au début de l'année, le projet Farim en Guinée-Bissau, qui était en préparation depuis quatre ans, a été remis à plus tard à la suite de la fusion du preneur. Un projet d'assistance technique a été lancé en vue de privatiser la société ferroviaire assurant le transport de phosphate naturel des mines de Jordanie jusqu'à Akaba après l'échec d'une tentative antérieure. Au Pérou, une soumission pour la mine de Bayovar a suscité l'opposition des habitants du voisinage et entraîné une nouvelle procédure d'appel d'offres au début de 2005.

On estime que les expéditions de vrac secs de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, ont atteint 916 millions de tonnes en 2004, excédant de près de 9 % les estimations récentes annoncées pour l'année précédente. Selon les estimations, les expéditions de produits sidérurgiques et de produits forestiers ont été

légèrement supérieures à 373 millions de tonnes, les premières progressant plus vite que ces dernières. Le volume et les courants des échanges d'acier pourraient dépendre de l'application des décisions de l'OMC. En novembre, cet organe s'est prononcé en faveur de l'Union européenne et de six autres pays, dont le Japon et la République de Corée, les autorisant à imposer des tarifs de représailles sur les produits en provenance des États-Unis si ces derniers ne rapportaient pas l'amendement Byrd permettant de percevoir des droits antidumping et antisubventions aux dépens des entreprises étrangères qui exportent leurs produits sur le marché des États-Unis. Les échanges de produits liés à l'agriculture, dont le sucre, le riz, le tapioca et les farines (oléagineux et soja) et les engrais (phosphates, potasse, soufre et urée), se sont montés à plus de 250 millions de tonnes. Là encore, le volume et les courants des échanges de sucre pourraient dépendre du règlement définitif du différend en cours d'examen à l'OMC. En septembre, un comité de cet organisme s'est prononcé en faveur des producteurs de sucre comme le Brésil, la Thaïlande et l'Australie. Ces pays s'étaient plaints que les quotas d'importation de sucre de l'Union européenne favorisaient certains pays d'Afrique, du Pacifique et des Caraïbes, et que les producteurs de sucre de l'Union européenne recevaient une aide à l'exportation des excédents de récoltes. Un mois plus tard, l'Union européenne a fait état de son intention de faire appel de cette décision. Les expéditions d'un certain nombre de minéraux (cokes, minerais non ferreux, métaux, sel, ciment, etc.) sont estimées à environ 250 millions de tonnes. Dans l'ensemble, on prévoit que le volume de ces expéditions de vrac de moindre importance sera le même en 2005, les échanges de produits agricoles subissant quelques fluctuations dans le court terme et les produits industriels étant soumis aux conséquences de décisions d'investissements à long terme.

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

Le solde de 1,94 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus en plus souvent 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 véhicules frigorifiques et les voitures, 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, en 2004, une marge de croissance, et le trafic s'est accru d'un taux supérieur à 10 % sur plusieurs itinéraires, le total du fret étant estimé à plus 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 (trans-pacifique, Europe-Extrême-Orient et transatlantique), nord-sud et intrarégionales.

Sur la principale liaison est-ouest, transpacifique, le trafic total a été estimé à 16,1 millions d'EVP en 2004. Les flux de conteneurs sur l'itinéraire principal, Asie-Amérique du Nord, ont atteint 10,8 millions d'EVP, tandis que dans l'autre sens (vers l'ouest) ils ont été inférieurs à 4,3 millions d'EVP, en conséquence de quoi le déséquilibre s'est poursuivi et le redéploiement des conteneurs vides est demeuré un souci important pour les transporteurs. Selon les estimations, le transit entre l'Europe et l'Asie a représenté 14 millions d'EVP en 2004. Là aussi, on a constaté un déséquilibre entre les flux vers l'ouest au départ de l'Asie (8,4 millions d'EVP) et ceux allant vers l'est (5,6 millions d'EVP), déséquilibre toutefois moins important que dans le Pacifique. Sur l'itinéraire transatlantique, le moins important dans le sens est-ouest, le flux de conteneurs a atteint un chiffre estimé à 4,8 millions d'EVP. Les flux sur le parcours dominant d'Europe vers les États-Unis ayant totalisé 3 millions d'EVP et 1,8 millions d'EVP dans l'autre sens, le déséquilibre a été moins grave. L'ensemble du trafic sur ces trois liaisons est-ouest a atteint près de 35 millions d'EVP, le redéploiement des conteneurs vides étant un point important 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 2004, 15 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 et Europe-Océanie ont atteint, pense-t-on, 0,8 et 0,5 million d'EVP respectivement. Ils se sont répartis à peu près également entre les deux sens. Les flux de conteneurs entre l'Europe et

l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud ont été environ quatre fois plus importants, avec 2,9 millions d'EVP et aussi plus déséquilibrés, car ils ont atteint près de 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 ont été encore supérieurs (environ 3,8 millions d'EVP) avec le même déséquilibre, 1,4 million d'EVP ayant transité dans le sens nord-sud, selon les estimations. On considère que 1,5 million d'EVP de conteneurs ont voyagé entre l'Asie et l'Océanie, avec un bon équilibre. Il est difficile d'obtenir des statistiques sur les liaisons intrarégionales. Sur les plus importantes d'entre elles – en Asie – on pense que ces flux ont été de 17 millions d'EVP en 2004.

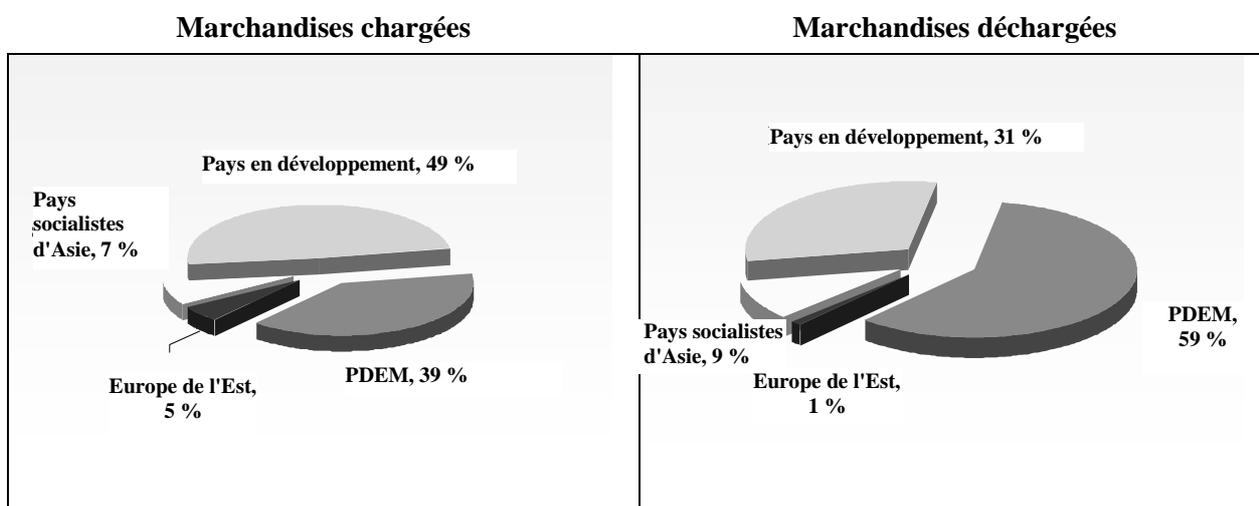
En 2004, des négociations ont eu lieu entre l'Australie et les importateurs d'animaux vivants du Moyen-Orient en vue d'améliorer la qualité des transports. En décembre, l'Australie et les Émirats arabes unis ont signé un mémorandum d'accord visant à améliorer les normes relatives aux exportations d'animaux vivants. Ce mémorandum prévoit l'utilisation de compartiments de quarantaine en état de fonctionnement pour que les animaux puissent être débarqués en attendant la décision finale concernant le dédouanement à l'importation, ainsi que des normes minimales pour le transport maritime des moutons (un personnel vétérinaire et des ouvriers d'élevage à bord du transporteur pour approvisionner les animaux en nourriture et en eau à la demande, de l'espace pour que les moutons puissent se coucher, un renouvellement de l'air dans les cales fermées, des emplacements spéciaux pour les bêtes malades, etc.). En mars 2005, un deuxième mémorandum d'accord a été signé avec le Koweït, qui a importé 1,1 million de têtes en 2004.

## 5. Trafic maritime mondial par groupes de pays

Le tableau 4 et le graphique 3 indiquent la répartition des 6,76 milliards de tonnes du trafic maritime mondial en fonction des principaux types de cargaison et groupes de pays. En 2004, les parts des pays développés à économie de marché dans l'ensemble des marchandises chargées et déchargées au niveau mondial ont été respectivement de 38,9 % et 59 %. Pour ces pays, le pétrole brut et les produits pétroliers ont représenté 5,1 % et 22,7 %, respectivement, des exportations mondiales totales, tandis que les importations s'établissaient à 67,9 % pour le pétrole brut et à 50,9 % pour les produits

GRAPHIQUE 3

**Trafic maritime mondial, groupes de pays**  
(Répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2005)



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

TABLEAU 5

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

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
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 930	23 891
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

Source : Fearnleys, Review 2004.

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

pétroliers. D'autres répartitions en fonction des groupes de pays figurent dans l'annexe II. Parmi les pays à économie de marché, l'Europe reste l'exportateur le plus important de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 104,8 millions de tonnes (4,5 % du total mondial).

L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 634,1 millions de tonnes (27,5 %), suivie de près par l'Europe, avec 537,6 millions de tonnes (23,3 %) et le Japon, avec 247,5 millions de tonnes (10,7 %).

Pour ce qui est du vrac sec, la part des expéditions mondiales qui revient aux pays à économie de marché est tombée à 54,4 % pour les exportations et à 56,4 % pour les importations. Là encore, l'annexe II montre la répartition régionale de ces expéditions. L'Europe est restée le marché le plus important de marchandises solides pour les exportations (avec 1 059,9 millions de tonnes, soit 23,9 % des exportations mondiales) et les importations (avec 1 476,5 millions de tonnes, soit 33 % des importations mondiales). Deux pays d'Amérique du Nord (les États-Unis et le Canada) et deux pays océaniques (l'Australie et la Nouvelle-Zélande) ont aussi été de gros exportateurs de marchandises solides, avec des parts respectives de 10 % et 13,1 %. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

En 2004, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 49,3 %, et, dans celui des importations, de 30,4 %. Ces pourcentages semblent être restés assez stables au cours de ces dernières années. La structure du trafic de ces pays contraste nettement avec celle des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dans les exportations totales de pétrole brut a été de 86,7 % et de 66,6 % pour les produits pétroliers. Quant aux importations, les proportions se sont montées à 25,7 % pour le pétrole brut et à 42,5 % pour les produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales a atteint 32,2 %, et elle a légèrement régressé (à 30,7 %) dans le cas des importations.

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 29,2 % pour les premières et 21,3 % pour les secondes. La part des pays en développement d'Amérique a été de 13,5 % des exportations mondiales et 5,6 % des importations, soit à peu près deux fois plus importante que celle des pays africains (6,2 % des exportations et 3,1 % des importations au plan mondial). Celles des pays en développement d'Europe (0,3 % des exportations et des importations mondiales) et d'Océanie (0,1 % des exportations mondiales et 0,2 % des importations mondiales) ont été beaucoup plus réduites.

On a également observé des variations considérables selon les courants de trafic. Les pays

en développement d'Asie ont assuré 54,3 % des exportations mondiales de pétrole brut et 40 % des exportations mondiales de produits pétroliers, chiffres qui illustrent l'importance des producteurs de pétrole du Moyen-Orient et des activités de raffinage en Extrême-Orient. Les pays en développement d'Afrique (17,7 %) l'ont emporté sur ceux d'Amérique (14,5 %) pour ce qui est des exportations de pétrole brut, l'inverse, toutefois, étant vrai en ce qui concerne les produits pétroliers (6,8 % pour les pays africains contre 19,3 % pour ceux du continent américain). Les pays en développement d'Asie se sont adjugé la part la plus importante des exportations de marchandises solides (17,9 %), suivis par ceux d'Amérique (12,4 %) et ceux d'Afrique (1,5 %).

S'agissant des importations de pétrole brut, la part des pays en développement d'Asie a été de 17,4 % du total mondial, contre 5,5 % et 2,9 % pour ceux d'Amérique et d'Afrique respectivement, les chiffres correspondants, en ce qui concerne les importations de produits pétroliers étant de 28,8 %, 8,9 % et 3,2 % (l'ordre des pays étant le même). 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, tandis que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,1 % du total mondial.

En 2004, les pays socialistes d'Asie ont effectué 6,7 % des exportations et 9,4 % des importations mondiales. Ces pourcentages témoignent du rôle important joué par le commerce dans le développement économique 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 (5,1 %) de pétrole brut et de produits pétroliers de la mer Noire et de la Baltique. Les marchandises importées dans 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 transports maritimes**

Le tableau 5 présente des données sur la demande de services de transports maritimes exprimées en tonnes-milles. Le trafic maritime

mondial a atteint 27 635 milliards de tonnes-milles en 2004, au terme d'une croissance de 6,9 %. Comme le fret a augmenté de 4,3 %, la distance moyenne des transports a également 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 6,2 % de ces denrées en tonnes-milles, légèrement inférieure à celle de l'année précédente (6,9 %). 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, ce qui est plus important, de l'Amérique du Nord. Pour l'ensemble des cargaisons sèches, on a également observé une

augmentation de 7,4 % en tonnes-milles, tandis que le tonnage transporté a crû de 4,4 %. Les cinq vracs secs principaux ont augmenté de 8,2 % en tonnes-milles, contre 7,6 % pour le volume des marchandises, ce qui rend compte d'une progression des transports à destination de la Chine. En ce qui concerne les autres marchandises sèches, les autres vracs et les cargaisons transportées par des services réguliers, les circuits d'approvisionnement ont également été développés, car elles ont augmenté de 6,7 %, pour atteindre 8 335 milliards de tonnes-milles, l'accroissement des cargaisons ayant été de 2,6 %. 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.

## 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 2003, 2004 et 2005 figurent dans le graphique 4 et le tableau 6. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 895,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 4,5 % à celui du début de 2004, année où il avait déjà augmenté de 1,5 % par rapport à celui de 2003. Cette augmentation est supérieure à celles des deux années précédentes. Les livraisons de navires neufs ont représenté 49,4 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 10,6 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 38,8 millions de tpl en 2004.

La flotte de pétroliers s'est sensiblement accrue en 2004, de 6,1 %, et celle de vraquiers de 4,2 %. Ces deux catégories de navires ont constitué 73,3 % du tonnage total, en légère progression par rapport à 2003 (72,9 %). La flotte de navires de charge classiques a encore diminué en 2004, à un rythme plus rapide que pendant l'année précédente, à savoir 2,9 %; cette catégorie recelle maintenant 10,3 % du tonnage total de la flotte mondiale. Celle de porte-conteneurs, exprimée en tonnage de port en lourd, a augmenté de 7,6 millions de tpl, soit 8,4 %, et compte maintenant pour 10,9 % du tonnage total de la flotte mondiale. Ce taux relativement élevé témoigne de la proportion croissante de produits manufacturés échangés, qui sont généralement transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd des flottes de méthaniers (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

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

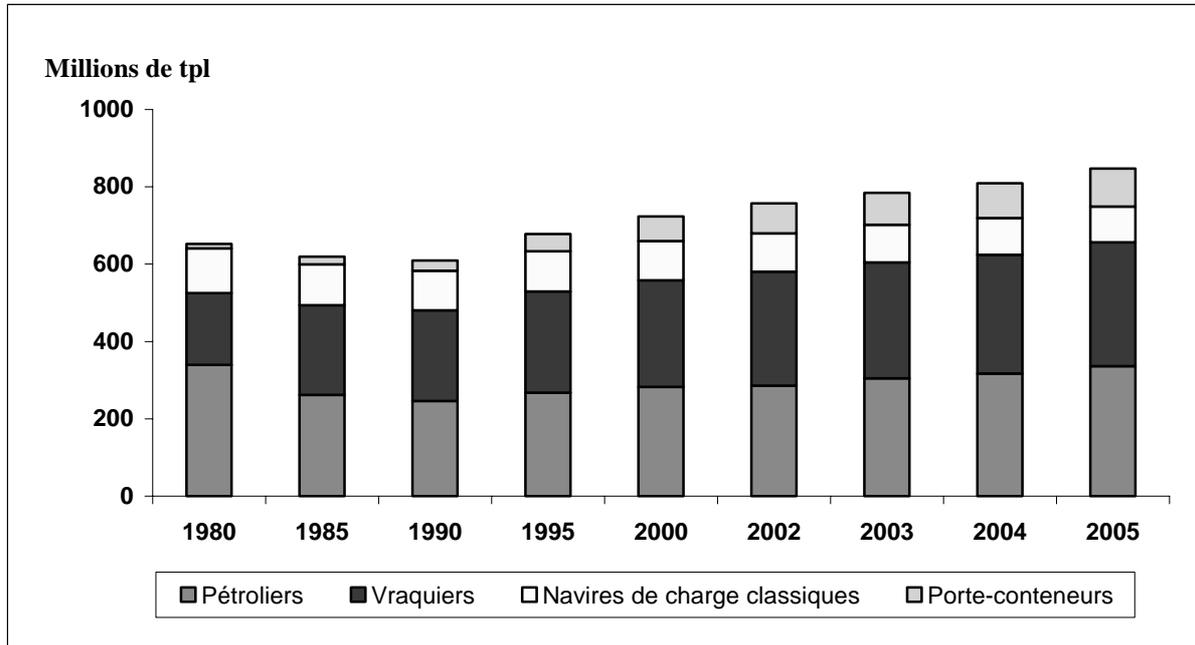
La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2004, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir, au début de 2005 à 3 206 navires d'une capacité totale de 7 165 352 EVP, soit un accroissement de 5 % du nombre de navires et de 11,3 % de 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 2 108 EVP en 2004 à 2 235 EVP en 2005, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. À la fin de 2004, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 4 000 EVP ont constitué 74 % des commandes en carnet; 165 navires en commande dépassant 7 500 EVP – soit plus de trois fois le nombre actuel de navires d'une capacité supérieure à ce chiffre.

#### 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 légèrement baissé en 2004, s'établissant à 12,3 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a diminué d'environ six mois, s'établissant à 10,3 ans en 2004. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 29,9 % en 2003 à 27,4 % en 2004, à la suite d'une activité de démolition qui est restée modeste, se chiffrant à 7,8 millions de tpl (contre 18,4 millions de tpl en 2003). La moyenne

GRAPHIQUE 4

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



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

d'âge de la flotte de vraquiers est légèrement montée, pour s'établir à 13 ans en 2004. Les porte-conteneurs constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, avec un âge moyen de 9,4 ans, légèrement supérieur aux 9,2 ans de l'année précédente. Témoigne de cette tendance la part des navires âgés de 0 à 4 ans – à savoir 31,9 %, le 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, 10,5 ans en 2004 (contre 10,9 ans en 2003). La tendance à une diminution de la moyenne d'âge de la flotte, apparue il y a quelques années, s'est poursuivie dans ces pays. Également dans ce groupe, l'âge moyen des porte-conteneurs a baissé de six mois, passant de 9 ans en 2003 à 8 ans et demie en 2004. Cela reflète la préférence manifestée par les pays de l'Union européenne pour les navires neufs, laquelle est motivée par des préoccupations écologiques. Les principaux pays de libre immatriculation pouvaient faire valoir la deuxième plus basse moyenne d'âge de l'ensemble des navires (11,8 ans en 2004 contre 11,9 ans en 2003), bien que la tendance consistant à faire immatriculer les nouveaux bâtiments sous pavillon de pays de libre immatriculation se soit atténuée.

L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (sans les principaux pays de libre immatriculation) était le même que l'année précédente : 13,1 ans. L'âge moyen des navires de charge classiques de ce groupe de pays s'est abaissé pour s'établir à 18,6 ans, tandis que celui des porte-conteneurs a légèrement augmenté pour atteindre 9,3 ans. La moyenne d'âge des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie a diminué de près d'un an, passant à 16,8 ans en 2004. Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont la flotte la plus vieille (20,5 ans en 2004 contre 20,7 ans en 2003), composée pour les quatre cinquièmes 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).

#### 4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 49,4 millions de t.p.l. ayant été livrées en 2004 (voir le tableau 9), soit une légère augmentation par rapport aux chiffres records déjà enregistrés en 2003 (49,2 millions de t.p.l.). Le nombre total d'unités livrées a augmenté de 7 %, passant de 1 707 en 2003 à 1 827 en 2004. Ce chiffre élevé est essentiellement dû

TABLEAU 6

**Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2003–2005<sup>a</sup>**  
*(chiffres au 1er janvier, en milliers de tpl)*

Principaux types de navires	2003	2004	2005	Variations en % 2004/2005
<b>Pétroliers</b>	304 396 <i>36,1</i>	316 759 <i>37,0</i>	336 156 <i>37,5</i>	6,1
<b>Vraquiers</b>	300 131 <i>35,6</i>	307 661 <i>35,9</i>	320 584 <i>35,8</i>	4,2
<b>Minéraliers/vraquiers/pétroliers</b>	12 612 <i>1,5</i>	12 110 <i>1,4</i>	9 695 <i>1,1</i>	-19,9
<b>Minéraliers/vraquiers</b>	287 519 <i>34,1</i>	295 551 <i>34,5</i>	310 889 <i>34,7</i>	5,2
<b>Navires de charge classique</b>	97 185 <i>11,5</i>	94 768 <i>11,1</i>	92 048 <i>10,3</i>	-2,9
<b>Porte-conteneurs</b>	82 793 <i>9,8</i>	90 462 <i>10,6</i>	98 064 <i>10,9</i>	8,4
<b>Autres types de navires</b>	59 730 <i>7,1</i>	47 324 <i>5,5</i>	48 991 <i>5,5</i>	3,5
<b>Méthaniers</b>	19 469 <i>2,3</i>	20 947 <i>2,4</i>	22 546 <i>2,5</i>	7,6
<b>Chimiquiers</b>	8 027 <i>1,0</i>	8 004 <i>0,9</i>	8 290 <i>0,9</i>	3,6
<b>Navires-citernes divers</b>	906 <i>0,1</i>	947 <i>0,1</i>	1 001 <i>0,1</i>	5,7
<b>Transbordeurs et autres navires à passagers</b>	5 495 <i>0,7</i>	5 561 <i>0,6</i>	5 589 <i>0,6</i>	0,5
<b>Autres navires</b>	25 833 <i>3,1</i>	11 865 <i>1,4</i>	11 565 <i>1,3</i>	-2,5
<b>Total mondial</b>	844 235 <i>100,0</i>	856 974 <i>100,0</i>	895 843 <i>100,0</i>	4,5

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

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

aux livraisons de navires-citernes qui se sont établies à 27,6 millions de tpl, en diminution de 1,8 million de tpl par rapport au chiffre record de 2003. Quelque 301 navires-citernes ont été livrés en 2004, contre 281 en 2003. Le tonnage moyen a été de 91 700 tpl. Inversement, les livraisons de vraquiers ont marqué une augmentation de 2,7 millions de tpl (soit environ 24,1 %) par

rapport au niveau de 2003. Une autre particularité a été la part plus importante des vraquiers du type Panamax livrés en 2004. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont diminué moins en nombre qu'en tonnage de port en lourd, pour passer à 1 262 unités et 7,9 millions de tpl en 2004.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux : répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP,  
par groupes de pays, en 2003, 2004 et 2005 <sup>a</sup>**  
(Chiffres au 1er janvier)

Pavillons d'immatriculation par groupes de pays	Nombre de navires			Capacité EVP et parts en pourcentage		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>Total mondial</b>	2 890	3 054	3 206	5 896 154	6 437 218	7 165 352
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<b>Pays développés à économie de marché</b>	798	824	897	2 019 918	2 147 550	2 520 415
	<i>27,6</i>	<i>27,0</i>	<i>28,0</i>	<i>34,3</i>	<i>33,4</i>	<i>35,2</i>
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	1 166	1 224	1 255	2 591 977	2 922 805	3 112 131
	<i>40,3</i>	<i>40,1</i>	<i>39,1</i>	<i>44,0</i>	<i>45,4</i>	<i>43,4</i>
<b>Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation</b>	1 964	2 048	2 152	4 611 895	5 070 355	5 632 546
	<i>68,0</i>	<i>67,1</i>	<i>67,1</i>	<i>78,2</i>	<i>78,8</i>	<i>78,6</i>
<b>Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)</b>	29	35	34	23 486	26 813	26 014
	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	104	136	117	114 112	153 727	182 607
	<i>3,6</i>	<i>4,5</i>	<i>3,6</i>	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>
<b>Pays en développement</b>	720	779	848	1 035 578	1 115 019	1 251 358
	<i>24,9</i>	<i>25,5</i>	<i>26,5</i>	<i>17,6</i>	<i>17,3</i>	<i>17,5</i>
<i>dont :</i>						
<b>Afrique</b>	9	9	11	8 237	9 131	10 469
	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
<b>Amérique</b>	249	282	314	301 618	361 472	399 964
	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>9,8</i>	<i>5,1</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>
<b>Asie</b>	462	488	523	725 723	744 416	840 925
	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>16,3</i>	<i>12,3</i>	<i>11,6</i>	<i>11,7</i>
<b>Europe</b>	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>
<b>Océanie</b>	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>
<b>Autres pays</b>	73	56	55	111 083	71 304	72 827
	<i>2,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</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 2005**  
(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) 2004 <sup>a</sup>	Âge moyen (années) 2003 <sup>a</sup>
<b>Total mondial</b>	Toutes catégories	23,0	21,9	16,5	11,3	27,3	12,3	12,5
	Pétroliers	29,0	22,8	20,9	11,7	15,7	10,3	10,9
	Vraquiers	20,2	22,0	14,6	12,4	30,8	13,0	12,9
	Navires de charge classique	7,3	15,0	10,7	10,9	56,1	17,5	17,4
	Porte-conteneurs	31,9	29,3	16,3	8,8	13,7	9,4	9,2
	Autres navires	16,0	15,7	11,9	8,1	48,4	15,6	15,8
<b>Pays développés à économie de marché</b>	Toutes catégories	28,4	25,7	17,0	10,8	18,1	10,5	10,9
	Pétroliers	35,7	27,2	18,6	10,2	8,3	8,5	9,0
	Vraquiers	22,3	21,5	17,4	13,5	25,3	12,3	12,8
	Navires de charge classique	14,8	23,1	14,9	11,9	35,3	14,0	13,9
	Porte-conteneurs	31,2	33,8	14,8	8,4	11,7	9,0	8,8
	Autres navires	17,6	20,0	13,5	9,5	39,3	14,2	14,5
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	Toutes catégories	24,3	22,9	17,0	10,6	25,2	11,8	11,9
	Pétroliers	28,3	22,9	23,3	11,2	14,3	10,2	10,9
	Vraquiers	22,0	23,7	13,6	10,8	29,9	12,6	12,3
	Navires de charge classique	7,8	20,0	11,4	11,9	48,9	16,4	16,0
	Porte-conteneurs	35,8	25,0	16,4	10,0	12,9	9,2	9,0
	Autres navires	17,1	16,6	11,0	4,3	50,8	15,5	15,8
<b>Total partiel</b>	Toutes catégories	25,9	24,0	17,0	10,7	22,6	11,3	11,6
	Pétroliers	31,5	24,7	21,3	10,7	11,7	9,5	10,1
	Vraquiers	22,1	23,2	14,6	11,5	28,7	12,5	12,4
	Navires de charge classique	10,7	21,2	12,8	11,9	43,4	15,5	15,2
	Porte-conteneurs	33,8	28,9	15,7	9,3	12,4	9,1	8,9
	Autres navires	17,4	18,4	12,3	7,0	44,9	14,9	15,1
<b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>	Toutes catégories	3,4	3,3	5,2	16,5	71,6	20,5	20,7
	Pétroliers	14,0	5,4	2,2	15,7	62,7	18,3	20,7
	Vraquiers	0,0	0,0	0,2	8,2	91,6	22,9	22,3
	Navires de charge classique	0,9	2,7	7,5	18,0	70,8	20,8	20,6
	Porte-conteneurs	0,0	16,8	12,4	19,1	51,7	18,1	17,2
	Autres navires	1,6	4,0	8,5	23,9	62,0	20,0	20,0
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	Toutes catégories	15,8	5,9	14,0	10,6	53,7	16,8	17,6
	Pétroliers	27,9	6,4	19,7	12,0	33,9	13,4	15,4
	Vraquiers	9,3	6,1	11,9	10,7	62,0	18,4	18,2
	Navires de charge classique	2,9	4,8	5,9	8,0	78,4	20,9	20,8
	Porte-conteneurs	32,1	5,7	22,7	11,8	27,6	12,3	12,9
	Autres navires	27,9	6,4	19,7	12,0	33,9	13,4	15,4
<b>Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)</b>	Toutes catégories	19,6	20,8	16,7	12,9	30,0	13,1	13,1
	Pétroliers	23,9	22,0	20,1	14,0	20,0	11,5	11,4
	Vraquiers	18,0	20,9	16,6	15,5	29,0	13,3	13,1
	Navires de charge classique	6,4	11,4	9,3	8,9	64,0	18,6	18,8
	Porte-conteneurs	27,7	36,2	16,8	5,9	13,4	9,3	8,8
	Autres navires	14,4	10,9	10,2	8,4	56,1	16,9	17,0

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 sec <sup>a</sup>		Autres navires <sup>b</sup>		Total	
	No. de navires	Millions de tpl	No. de navires	Millions de tpl	No. de navires	Millions de tpl	No. de navires	Millions de tpl	No. 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 <sup>c</sup>	301	27,6	0	0,0	264	13,9	1 262	7,9	1 827	49,4

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.

## 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 2004, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (10,6 millions de tpl) a diminué de plus de la moitié par rapport à l'année précédente. Il a représenté 1,2 % du tonnage mondial de port en lourd, contre 3 % en 2003. La part la plus importante de l'ensemble des navires démolis revient aux navires-citernes. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis n'ont atteint que 7,8 millions de tpl, légèrement plus qu'en 1998, ce qui rend compte des taux élevés d'affrètement, lesquels ont un effet dissuasif à cet égard. Seuls quatre ULCC/VLCC ont été vendus aux chantiers de démolition en 2004, contre 28 en 2003. Les ventes de Suez max à cette fin se sont établies à 11 unités en 2004, tandis que celles d'Aframax ont fortement régressé, passant de 35 unités en 2003 à 25 unités en 2004. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, le nombre de navires

vendus à la ferraille a également décliné, de 80 en 2003 à 54 en 2004. La moyenne d'âge des navires-citernes envoyés à la casse s'est légèrement élevée, pour atteindre 29,5 ans en 2004. Le tonnage de vraquiers vendus à la ferraille a baissé de plus de 80 % (0,6 million de tpl en 2004), tandis que celui de transporteurs mixtes a été le même que l'année précédente (0,5 million de tpl). Les mises à la ferraille de vraquiers, toutes tailles confondues, ont considérablement diminué. Aucun navire de plus de 60 000 tpl n'a été vendu à la casse en 2004, et seules l'ont été 21 unités de moins de 60 000 tpl. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 27,3 ans en 2004, soit presque un an de plus que celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires s'est également allongée en 2004, l'âge moyen des porte-conteneurs vendus aux démolisseurs ayant été de 30,5 ans et celui des navires de charge classiques de 32,9 ans. Les prix de démolition ont été instables. Au début de l'année, il fallait compter 300 dollars par tonne de déplacement léger (tdl) – soit un record historique – puis l'ascension

TABLEAU 10

## Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1999–2004

Tonnage démolé	1990	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	30,7	22,2	27,8	30,5	25,6	11,0
Part du tonnage démolé en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,4	3,9	2,7	3,4	3,6	3,0	1,2

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, 2000–2004  
(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

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, de 2000 à 2004<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

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2005), tirées de *Shipping Statistics and Market Review*, Jan./Fév., tableau I-1.3.2.

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

s'est poursuivie jusqu'à 400 dollars par tdl. Au milieu de l'année, les prix sont retombés au niveau initial, pour recommencer à monter régulièrement et atteindre environ 440 dollars par tdl à la fin de l'année.

On a également observé des changements dans les parts de marché des pays spécialisés dans la démolition. C'est le Bangladesh qui a réalisé la meilleure performance de l'année en s'attribuant une part de 57 %, de beaucoup supérieure aux modestes 18 % de l'année précédente. L'Inde est arrivée en deuxième position avec 20 %, soit à peine la moitié de ce qu'elle avait obtenu l'année précédente. En troisième position vient la Chine avec 19 %, le Pakistan et la Turquie se partageant la plus grande partie du reste.

Les préoccupations écologiques ont progressé en octobre 2004, lorsque le Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) a convenu que certaines parties des Guidelines for Ship Recycling (directives concernant le recyclage des navires) pourraient prendre force de loi. Ces directives, adoptées en 2003, n'étaient que des recommandations adressées aux pays et aux organismes intergouvernementaux, et comprenaient le « passeport vert », une liste de tous les matériaux potentiellement dangereux dans un navire.

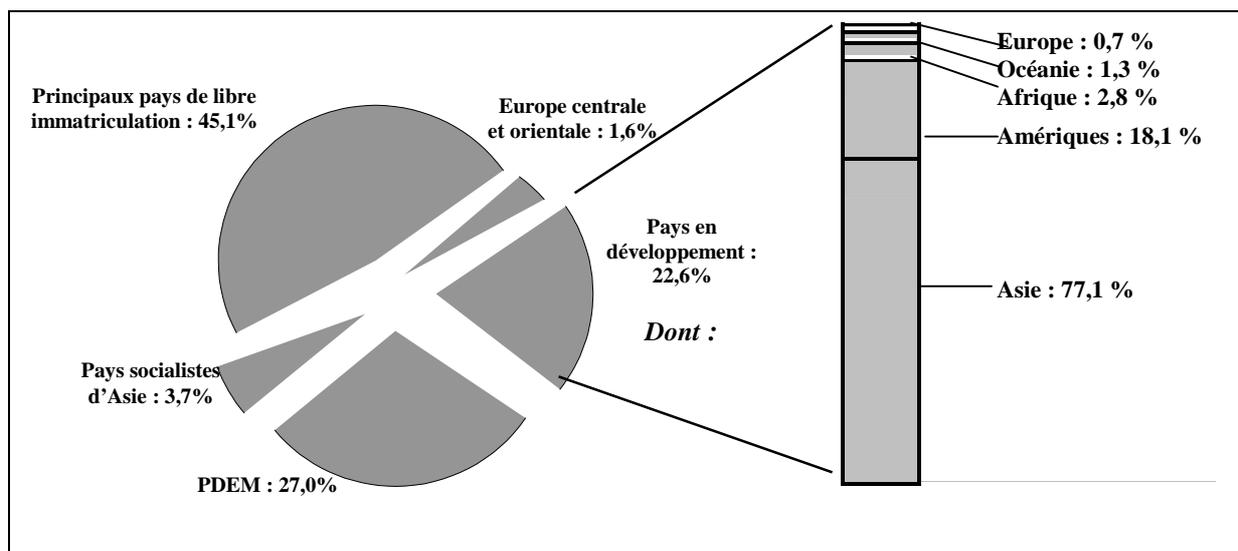
## B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

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

La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2004 : elle s'est accrue de 41,5 % pour atteindre au total 895,8 millions de tpl (voir le graphique 8 et le tableau 13). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a augmenté légèrement plus vite que celui de l'ensemble de la flotte mondiale, d'un taux de 4,9 % (soit une augmentation de 11,3 millions de tpl pour s'établir à 241,7 millions de tpl), peut-être à cause des mesures prises dans certains pays de l'Union européenne qui ont décidé d'appliquer des droits de tonnage et non le régime standard de taxation aux navires immatriculés dans le pays, ainsi que des directives concernant les aides d'État adoptées par l'Union européenne en octobre 2003. En 2004, le tonnage des principaux pays de libre immatriculation a marqué un léger progrès, de 4,5 millions de tpl, pour s'établir à 404 millions de tpl. Environ les deux tiers de ces flottes contrôlées appartiennent à des pays développés à économie de marché; le reste est détenu par des pays en développement. La part de ces derniers a continué d'augmenter en 2004 (de 20,9 millions de tpl, soit 11,5 %) pour atteindre 202,3 millions de tpl. Cet

GRAPHIQUE 5

Répartition du tonnage mondial, par groupes de pays, au 1er janvier 2005  
(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, 2003, 2004 et 2005 <sup>a</sup>  
(chiffres au 1er 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>	2003	2004	2005
<b>Total mondial</b>	682,8	658,4	844,2	857,0	895,8
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<b>Pays développés à économie de marché</b>	350,1	219,0	217,1	230,4	241,7
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>26,9</i>	<i>27,0</i>
<b>Pays de libre immatriculation</b>	212,6	224,6	398,5	399,5	404,0
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,2</i>	<i>46,6</i>	<i>45,1</i>
<b>Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)</b>	37,8	44,3	15,9	15,7	14,5
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	10,9	22,1	28,3	29,9	33,4
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,4</i>	<i>3,5</i>	<i>3,7</i>
<b>Pays en développement</b>	68,4	139,7	171,3	181,4	202,3
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>20,3</i>	<i>21,2</i>	<i>22,6</i>
<i>dont :</i>					
<b>Afrique</b>	7,2	7,3	5,3	5,7	5,6
<b>Amérique</b>	21,8	25,5	35,6	36,0	36,7
<b>Asie</b>	39,1	89,5	126,9	136,0	155,9
<b>Europe</b>	0,2	13,8	1,3	1,2	1,5
<b>Océanie</b>	0,1	3,6	2,0	2,4	2,6
<b>Autres pays</b>	3,0	8,7	13,1	0,0	0,0
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,6</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 4,1, 1,8 et 1,5 millions de tpl en 2004.

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

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

<sup>d</sup> Chiffres au 31 décembre.

accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans les pays en développement d'Asie, dont les flottes ont grossi de 19,9 millions de tpl (14,6 %) pour atteindre 155,9 millions de tpl, représentant 77 % du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Afrique a légèrement régressé, descendant à 5,6 millions de tpl, tandis que celle des

pays en développement d'Amérique, d'Europe et d'Océanie a enregistré un gain modeste, pour atteindre 36,7 millions de tpl, 1,5 million de tpl et 2,6 millions de tpl respectivement. La flotte des pays socialistes d'Asie et celle des pays d'Europe centrale et orientale ont connu une évolution opposée en 2004, la première ayant gagné 3,5 millions de tpl, et la seconde ayant perdu 1,2 million de tpl.

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

Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays pour 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 et 2004. Contrairement à ce qui s'était passé en 2003, la proportion de pétroliers dans le tonnage mondial a augmenté de 0,5 % en 2004, renforçant la tendance observée l'année précédente et témoignant du nombre élevé de livraisons de navires-citernes en 2004. La proportion de vraquiers dans le tonnage mondial a baissé de 0,1 %, pour s'établir à 35,8 %. Celle des navires de charge classiques a continué de diminuer, tombant à 10,3 %, tandis que celle des porte-conteneurs poursuivait sa progression, à 10,9 %. Les autres catégories de navires se sont situées à 5,5 %. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché, en 2005, a été analogue à celle de l'année précédente (32,2 %). Par contre, celle des pays de libre immatriculation a régressé à 43,2 % alors qu'elle avait été de 45,7 % l'année précédente. Cette réduction a reflété un affaiblissement de la tendance des armateurs à faire immatriculer les navires-citernes sous pavillon des principaux pays de libre immatriculation. La part des pays en développement s'est également accrue en 2004 pour passer à 21,8 %, poursuivant ainsi l'ascension constatée l'année précédente. Celle des pays en développement d'Asie a augmenté de 2,7 % en 2004, à 18,5 % de la flotte pétrolière mondiale, tandis que celle des pays en développement d'Amérique est tombée à 2,6 %.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial a légèrement décru (de 0,1 %) en 2004, passant à 18,9 %, ce qui représente une régression considérable par rapport à ce qu'elle était en 1980 (52,7 %). Les principaux pays de libre immatriculation ont réduit la leur à 52,9 %, contre 54,1 % en 2003 (31,7 % en 1980). Les pays en développement ont accru leur part de 1,1 %, jusqu'à 22,9 %. Celle des pays d'Europe centrale et orientale et celle des pays socialistes d'Asie ont connu une évolution opposée, les premiers étant descendus à 0,9 % et les seconds ayant amélioré la leur pour atteindre 4,3 % de la flotte mondiale.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution des flottes des pays développés à économie de marché et des pays de libre immatriculation a été analogue à celle qui

s'est produite dans le secteur des transporteurs de vrac sec. La part des pays développés à économie de marché est descendue à 22,2 % de la flotte mondiale, tandis que celle des pays de libre immatriculation a enregistré une chute pour s'établir à 32,4 %. Les pays en développement ont accru leur part de 0,9 %, à 29,6 %, avec des augmentations en Amérique et dans les pays d'Asie. La part des navires de charge classiques est restée, dans ces pays, la plus importante des cinq principales catégories de navires.

En 2004, les pays développés à économie de marché ont accru leur part de tonnage en porte-conteneurs de 1 %, à 34,6 %. Les principaux pays d'immatriculation libre ont vu diminuer la leur de 1,2 %, à 43,9 %, les deux tiers environ de ce tonnage étant constitués de porte-conteneurs réellement détenus par des armateurs de pays développés à économie de marché. Ainsi ces pays détiennent environ 60 % de la flotte. La part des pays en développement a légèrement grandi, se situant à 18,0 %; celle des pays en développement d'Asie s'est étoffée pour atteindre 12,4 %, tandis que celle des pays en développement d'Amérique s'est accrue de 5,5 % et que celle des pays en développement d'Afrique est restée stable à 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 6,2 millions de tpl en 2004, pour atteindre 108,4 millions de tpl; il a accru sa part de la flotte totale de ces pays pour la porter à 44,9 %. La proportion de leur tonnage en vrac est tombée à 25,1 % malgré une augmentation de 2,2 millions de tpl. Celle des navires de charge classique a évolué en sens inverse de celle des porte-conteneurs, la première régressant de 9,3 % en 2003 à 8,5 % en 2004 et la seconde progressant de 13,2 % en 2003 à 14 % en 2004. Les principaux pays de libre immatriculation ont accru leur tonnage global de 4,5 millions de tpl. Leur flotte comportait en majeure partie des pétroliers et des vraquiers qui représentaient ensemble 77,9 % du total au début de 2005. La part du tonnage pétrolier a continué de décroître en 2004 (de 0,5 million de tpl) pour s'établir à 145,1 millions de tpl, soit 35,9 % de la flotte totale de ce groupe, tandis que celle des vraquiers s'est accrue de 3,1 millions de tpl pour atteindre 42 % du tonnage total, contre 41,7 % l'année précédente. Le tonnage des navires

TABLEAU 14

Répartition du tonnage mondial, par catégories de navires et groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 et 2004 <sup>a b</sup>

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>c</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		Millions de tpl	% du total mondial	Part en pourcentage par catégories de navires <sup>d</sup>				
<b>Total mondial</b>	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
	2003	857,0	100,0	37,0	35,9	11,1	10,6	5,5
	2004	895,8	100,0	37,5	35,8	10,3	10,9	5,5
<b>Pays développés à économie de marché</b>	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
	2003	230,4	26,9	32,2	19,0	22,7	33,6	38,0
	2004	241,7	27,0	32,2	18,9	22,2	34,6	37,4
<b>Pays de libre immatriculation</b>	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
	2003	399,5	46,6	45,7	54,1	33,6	45,1	33,1
	2004	404,0	45,1	43,2	52,9	32,4	43,9	33,4
<b>Europe centrale et orientale</b>	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
	2003	15,7	1,8	1,0	1,0	6,5	0,5	6,0
	2004	14,5	1,6	0,9	0,9	6,2	0,4	4,7
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	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
	2003	29,9	3,5	1,7	4,1	8,8	2,9	2,0
	2004	33,5	3,7	2,0	4,3	9,6	3,1	2,4

TABLEAU 14 (suite)

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>c</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
		Millions de tpl	% du total mondial	Part en pourcentage par catégories de navires <sup>d</sup>					
<b>Pays en dévelop-pement</b>	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	
	2003	181,4	21,2	19,4	21,8	28,3	17,9	20,9	
	2004	202,3	22,6	21,8	22,9	29,6	18,0	22,1	
<i>dont :</i>									
<b>Afrique</b>	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	
	2003	5,7	0,7	0,6	0,4	1,4	0,1	2,2	
	2004	5,6	0,6	0,5	0,4	1,3	0,1	2,3	
<b>Amérique</b>	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	
	2003	36,0	4,2	3,0	3,2	9,6	5,4	5,8	
	2004	36,7	4,1	2,6	3,2	10,5	5,5	5,6	
<b>Asie</b>	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	
	2003	136,0	15,9	15,8	17,4	16,6	12,3	11,9	
	2004	155,9	17,4	18,5	18,6	17,0	12,4	12,9	
<b>Europe</b>	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	
	2003	1,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1	
	2004	1,5	0,2	0,1	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	% du total mondial	Part en pourcentage par catégories de navires <sup>d</sup>					
<b>Océanie</b>	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	
	2003	2,4	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	0,9	
	2004	2,6	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	1,2	
<b>Autres pays</b>	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	
	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	2004	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 1er juillet jusqu'en 1990 et au 31 décembre 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.

TABLEAU 15

**Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1<sup>er</sup> janvier 2005<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	%
<b>Ensemble de la flotte</b>	895,8	100,0	241,7	100,0	404,0	100,0	202,3	100,0	14,5	100,0	33,4	100,0
<b>Pétroliers</b>	336,2	37,5	108,4	44,9	145,1	35,9	73,1	36,2	2,9	20,3	6,6	19,6
<b>Vraquiers</b>	320,6	35,8	60,6	25,1	169,7	42,0	73,4	36,3	3,0	21,0	13,9	41,6
<b>Navires de charge classiques</b>	92,0	10,3	20,4	8,5	29,8	7,4	27,2	13,5	5,7	39,8	8,8	26,3
<b>Porte-conteneurs</b>	98,1	10,9	34,0	14,0	43,0	10,7	17,6	8,7	0,4	2,9	3,0	9,0
<b>Autres navires</b>	49,0	5,5	18,3	7,6	16,4	4,1	10,8	5,3	2,3	16,1	1,2	3,5

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 flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

de charge classiques a perdu 2,1 millions de tpl en 2004, ne constituant plus que 7,4 % de la flotte totale de ce groupe, contre 8 % en 2003. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a gagné 2,2 millions de tpl en 2004, pour représenter 10,7 % de la flotte totale (contre 10,2 % en 2003).

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage relativement élevé de pétroliers (36,2 %) et de vraquiers (36,3 %) en 2004. En chiffres absolus, les tonnages en pétroliers et en vraquiers se sont établis à 73,1 millions de tpl et 73,4 millions de tpl, contre 108,4 millions de tpl et 60,6 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. Dans ce groupe, la part des navires de charge classiques est passée de 26,9 millions de tpl en 2003 à 27,2 millions de tpl en 2004, tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 1,4 million de tpl, passant de 8,9 % en 2003 à 8,7 % en 2004. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants, à hauteur de 39,8 % en 2004, contre 39,5 % en 2003. En revanche, le tonnage en porte-conteneurs est resté stable à 0,4 million de tpl, soit environ 3 % du total, depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie ont continué à disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage de ces catégories de navires a crû, en 2004, à 13,9 millions de tpl et 8,8 millions de tpl respectivement. Toutefois, leur part du total de la flotte a légèrement diminué, à 41,6 % (contre 42 % en 2003) pour les vraquiers et à 26,3 % (contre 27,9 % en 2003) pour les navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage des porte-conteneurs est passé en 2004 à 3 millions de tpl, soit 9 % de la flotte (contre 8,9 % en 2003).

## C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

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

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2004, ils ont contrôlé 95 % de la flotte marchande mondiale (soit 2,5 % de plus que l'année précédente). La Grèce et le Japon ont encore été en tête de liste. Monaco, qui était trente-deuxième en 2003, a été remplacé en 2004, par un nouveau venu, les Émirats arabes unis, qui occupait, auparavant, la trente-quatrième place. Plusieurs changements sont intervenus dans le classement des autres pays : la

France, la Suisse et l'Indonésie ont gagné quatre places, le Royaume-Uni, la Thaïlande et l'Ukraine deux places, et l'Allemagne, la Belgique, la Chine, les États-Unis et le Danemark une place. D'autres pays ont perdu une place (la Fédération de Russie, la République islamique d'Iran, la Malaisie, la Turquie, le Canada, les Pays-Bas, l'Arabie saoudite, le Koweït, l'Espagne et Chypre), deux places (Singapour et l'Australie) ou trois places (la Norvège, la Suède et les Philippines).

Dans ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2004. Le tonnage total sous pavillon étranger s'est élevé en 2004 à 523,3 millions de tpl, soit 65,6 % de l'ensemble de la flotte des 35 pays et territoires, contre 489,3 millions de tpl (64,6 %) en 2003. Les pays et territoires en développement, pour leur part, n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2004, 47 % du tonnage des 13 pays et territoires en développement figurant dans le tableau -- y compris Hong Kong (Chine), mais non compris la Province chinoise de Taiwan -- étaient immatriculés sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils ont en permanence tendance à dépavillonner. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) étaient constituées à 92,1 % et à 57,9 % respectivement de navires battant pavillon étranger, la République islamique d'Iran et les Philippines ont nettement moins usé des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillon étranger, lesquels représentaient respectivement 4,9 % et 21,1 % seulement de leur flotte. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculée à l'étranger s'est accrue pour s'établir à 72,2 % en 2004. Dans certains pays, toutefois, il semblerait que la tendance soit inverse. La Belgique a augmenté son tonnage total pour atteindre 6,9 millions de tpl au 1<sup>er</sup> janvier 2005 (contre 6,4 millions de tpl l'année précédente), au moment même où la part de sa flotte battant pavillon étranger est tombée de 81,3 % à 45,5 %.

### 2. Registres de libre immatriculation

La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculée sur les principaux registres de libre immatriculation n'a augmenté que de 1,9 % en 2004, après une progression modeste de 0,5 % l'année précédente. Cela pourrait être dû à la compétitivité accrue de ces registres étant donné les régimes fiscaux attractifs pour les armateurs de certains pays

TABLEAU 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1<sup>er</sup> Janvier 2005 <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	% sous pavillon étranger	% du total mondial
Grèce	739	2 245	2 984	50 997	104 147	155 144	67,13	18,48
Japon	717	2 228	2 945	12 611	105 050	117 662	89,28	14,01
Allemagne	349	2 266	2 615	9 033	48 877	57 911	84,40	6,90
Chine	1 695	917	2 612	27 110	29 703	56 812	52,28	6,77
Etats-Unis	624	1 009	1 633	10 301	36 038	46 338	77,77	5,52
Norvège	768	821	1 589	14 344	29 645	43 989	67,39	5,24
Hong Kong (Chine)	274	331	605	17 246	23 747	40 993	57,93	4,88
République de Corée	567	372	939	10 371	16 887	27 258	61,95	3,25
Royaume-Uni	426	459	885	10 865	14 978	25 843	57,96	3,08
Prov. chinoise de Taiwan	112	419	531	5 297	18 034	23 331	77,30	2,78
Singapour	443	297	740	12 424	9 909	22 333	44,37	2,66
Danemark	300	346	646	8 376	8 491	16 867	50,34	2,01
Fédération de Russie	1 721	362	2 083	6 845	8 405	15 250	55,11	1,82
Italie	530	136	666	9 360	4 086	13 446	30,39	1,60
Inde	353	33	386	11 729	981	12 709	7,72	1,51
Suisse	17	307	324	792	10 681	11 474	93,10	1,37
Arabie saoudite	53	70	123	872	10 190	11 062	92,12	1,32
Malaisie	259	68	327	6 054	3 781	9 835	38,44	1,17
Iran, Rép. islamique d'	159	13	172	9 011	467	9 478	4,93	1,13
Turquie	423	225	648	6 196	2 572	8 768	29,33	1,04
Belgique	56	122	178	4 429	3 695	8 124	45,48	0,97
Pays-Bas	519	186	705	4 358	2 540	6 897	36,82	0,82
France	161	114	275	2 318	4 376	6 694	65,37	0,80
Canada	216	109	325	2 535	3 445	5 979	57,61	0,71
Indonésie	554	118	672	3 660	2 094	5 754	36,39	0,69
Brésil	137	14	151	2 955	2 470	5 425	45,54	0,65
Suède	159	163	322	1 530	3 889	5 419	71,77	0,65
Philippines	287	39	326	3 952	1 057	5 008	21,10	0,60
Espagne	88	231	319	248	4 115	4 363	94,32	0,52
Koweït	36	9	45	3 487	304	3 791	8,02	0,45
Chypre	22	54	76	459	2 643	3 102	85,19	0,37
Thaïlande	261	36	297	2 583	399	2 982	13,38	0,36
Ukraine	259	134	393	1 002	1 677	2 679	62,61	0,32
Émirats arabes unis	0	134	134	0	2 658	2 658	100,00	0,32
Australie	44	41	85	1 350	1 294	2 644	48,95	0,31
<b>Total (35 pays)</b>	<b>13 328</b>	<b>14 428</b>	<b>27 756</b>	<b>274 697</b>	<b>523 326</b>	<b>798 022</b>	<b>65,58</b>	<b>95,04</b>
<b>Total mondial</b>	<b>15 251</b>	<b>15 846</b>	<b>31 097</b>	<b>293 139</b>	<b>546 494</b>	<b>839 633</b>	<b>65,09</b>	<b>100,00</b>

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).

développés à économie de marché. Le tableau 17 donne la répartition du tonnage des six principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires ainsi que les chiffres correspondants pour six autres pays de libre immatriculation de moindre importance. Le tonnage total immatriculé en 2004 dans les six principaux pays de libre immatriculation a augmenté de moins de 2 %, passant de 357,8 millions de tpl en 2003 (le tonnage ayant progressé de moins de 1 % cette année là) à 364,8 millions de tpl en 2004. Le Panama a continué d'être en tête de liste en 2004, avec une expansion de 9,2 millions de tpl. Ce pays a entamé un processus de modernisation pour remédier aux défauts qui étaient apparus au cours des années antérieures. Une soumission a été faite en mai 2004 pour que soient examinés les certificats des gens de mer et que soit vérifiée l'identification des 250 000 nouveaux membres, conformément aux spécifications du nouveau code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Tous les nouveaux navires enregistrés étaient âgés de moins de 10 ans, et une procédure efficace permettant d'imposer des amendes pour des rétentions de marchandises et des déficiences sur les navires est en cours d'application. La flotte du Libéria a augmenté de 3 %. Le gouvernement a bloqué les avoirs d'anciens responsables dans le cadre d'une enquête sur l'usage abusif qui aurait été fait des fonds du registre d'immatriculation pour acheter des armes malgré un embargo décrété par les Nations Unies. Les tonnages combinés du Panama et du Libéria représentent 69,7 % du tonnage total des six principaux pays de libre immatriculation. En 2004, les Bermudes, le plus petit de ces six pays, ont accru leur flotte de 14 % pour atteindre 6,2 millions de tpl, soit un tonnage plus bas que celui qui est immatriculé sous les pavillons de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et d'Antigua-et-Barbuda. Les flottes des trois autres grands registres d'immatriculation (les Bahamas, Malte et Chypre) ont enregistré une diminution de tonnage de 1,7 %, 12,4 % et 0,4 % respectivement.

Quatre des pays de libre immatriculation de moindre importance sont des pays en développement d'Amérique (trois) et d'Océanie (un), les deux autres étant des pays développés à économie de marché d'Europe. Plusieurs autres pays en développement (Belize, Cambodge, Honduras, Sri Lanka, etc.) détiennent également des registres de libre immatriculation, mais moins importants. Il n'est pas toujours facile de conserver la bonne réputation d'un pavillon, comme il est apparu lorsqu'un navire battant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a été interdit dans les

ports européens après une rétention de 10 jours pendant laquelle 14 défauts ont été décelés. Ailleurs, on a dit que Maurice et Macao amélioreraient leur infrastructure maritime pour augmenter le nombre de leurs immatriculations.

L'analyse par catégorie de navires pour les six principaux pays de libre immatriculation a montré que la part des pétroliers dans le port en lourd s'était réduite, passant de 35,8 % en 2003 à 35,2 % en 2004, tandis que celle des vraquiers avait progressé, pour atteindre 41,6 %. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 76,8 % du port en lourd total pour les six principaux registres de libre immatriculation et 75 % avec les registres de moindre importance. Les navires de charge classiques (3 286 unités) ont constitué 31,9 % de l'ensemble des bâtiments, suivis par les vraquiers (2 688 unités, soit 26,1 % du total). Ces chiffres témoignent de l'importance des registres de libre immatriculation dans l'industrie maritime.

### 3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays de libre immatriculation dans la flotte de plusieurs registres internationaux et registres de libre immatriculation pour les trois dernières années est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans les pays cités avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Les 20 pays ou territoires détenant des registres d'immatriculation ont été répartis en trois groupes : six principaux registres de libre immatriculation, six registres de libre immatriculation de moindre importance et huit registres internationaux. Dans les pays de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante, très inférieure à 10 %. Les registres internationaux présentent, en revanche, deux caractéristiques notables. Premièrement, des ressortissants du pays ou territoire détenant le registre possèdent une proportion importante du tonnage enregistré, par exemple au Danemark, en Norvège, à Hong Kong (Chine) et à Singapour. Deuxièmement, des ressortissants de pays ayant une relation privilégiée avec un territoire détenant un registre possèdent une part significative du tonnage immatriculé, comme dans le cas du Royaume-Uni avec l'île de Man, des États-Unis avec les Îles Marshall, de la France avec le territoire antarctique français (îles Kerguelen) et les Pays-Bas avec les Antilles néerlandaises.

TABLEAU 17

**Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation <sup>a</sup> au 1er janvier 2005**  
(*N = nombre de navires M = milliers de tpl*)

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres navires		Total		Total au 1.1.2004
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	M
<b>Panama</b>	631	48 295	1 365	88 350	1 198	11 590	581	21 356	491	8 274	4 266	177 866	168 508
<b>Libéria</b>	391	40 201	244	15 855	164	2 629	369	13 031	160	4 656	1 328	76 372	68 413
<b>Bahamas</b>	181	21 182	153	9 214	357	5 612	58	1 898	250	3 929	999	41 835	44 122
<b>Malte</b>	187	11 152	368	16 101	298	2 731	30	646	30	342	913	30 971	36 649
<b>Chypre</b>	121	6 899	356	18 792	241	2 412	117	3 296	32	187	867	31 585	32 097
<b>Bermudes</b>	4	946	25	3 579	19	230	22	690	25	761	95	6 206	6 293
<b>Total partiel</b>	1 515	128 675	2 511	151 891	2 277	25 204	1 177	40 917	988	18 149	8 468	364 836	356 081
<b>Saint-Vincent –et-les- Grenadines</b>	23	270	93	4 110	264	2 092	21	149	74	236	475	6 857	6 554
<b>Antigua-et— Barbuda</b>	6	23	29	764	592	2 754	256	4 753	15	89	898	8 383	6 039
<b>Îles Caïmanes</b>	49	1 755	28	1 459	41	607			16	219	134	4 040	3 321
<b>Luxembourg</b>	16	474			7	60	6	105	15	155	44	794	1 990
<b>Vanuatu</b>			25	1 251	15	240	1	29	107	360	148	1 879	1 381
<b>Gibraltar</b>	20	435	2	30	90	482	18	260	9	74	139	1 281	1 261
<b>Total</b>	1 629	131 632	2 688	159 506	3 286	31 439	1 479	46 213	1 224	19 280	10 306	388 069	376 628
<b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1er janvier 2004</b>													
	1 604	131 630	2 663	155 126	3 422	32 296	1 384	42 343	1 220	18 528	10 293	379 923	
<b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1er janvier 2003</b>													
	1 538	134 277	4 286	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	
<b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1er janvier 2002</b>													

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.

Dans ces registres internationaux, la part détenue par des ressortissants des pays ou territoires correspondants et des ressortissants de pays entretenant des relations privilégiées avec le territoire possédant le registre est élevée, bien au-dessus de 30 % et, dans certains cas, plus de 80 %. Certains des pays et territoires auxquels revient la part la plus conséquente, à savoir la Norvège, Hong Kong (Chine) et le Danemark, étaient respectivement au sixième, au septième et au

douzième rang sur la liste des 35 pays maritimes les plus importants en 2004.

On trouvera, dans le tableau 19, des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les 12 registres de libre immatriculation. En 2004, les 35 pays ou territoires mentionnés ont représenté 90 % du tonnage global des 12 flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est supérieur de 1 % à celui de 2003.

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, 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 (%)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>Six principaux registres de libre immatriculation</b>									
<b>Panama</b>	168 508	168 710	177 866	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Libéria</b>	68 413	74 083	76 372	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Bahamas</b>	44 122	42 552	41 835	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Malte</b>	36 649	35 348	30 971	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Chypre</b>	32 097	31 706	31 583	824	1 062	459	2,6	3,3	1,5
<b>Bermudes</b>	6 293	5 446	6 206	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Six registres de libre immatriculation de moindre importance</b>									
<b>Saint-Vincent-et-les-Grenadines</b>	6 554	6 562	6 857	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Antigua-et-Barbuda</b>	6 039	7 306	8 383	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Îles Caïmanes</b>	3 321	4 086	4 040	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Luxembourg</b>	1 990	1 273	794	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Vanuatu</b>	1 381	1 785	1 879	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Gibraltar</b>	1 261	1 068	1 281	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Total registres de libre immatriculation</b>	376 628	379 923	388 067	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Huit registres internationaux</b>									
<b>Singapour</b>	31 246	36 486	40 934	12 627	11 704	12 424	40,4	32,1	30,4
<b>Registre international norvégien (NIS)</b>	27 373	24 007	21 265	23 654	19 873	12 396	86,4	82,8	58,3
<b>Hong Kong (Chine)</b>	24 892	34 468	43 957	13 207	15 376	17 246	53,1	44,6	39,2
<b>Îles Marshall</b>	21 860	31 625	38 088	8 667	11 018	10 828	39,6	34,8	28,4
<b>Île de Man</b>	8 830	9 355	12 073	4 827	5 255	4 700	54,7	56,2	38,9
<b>Registre international danois (DIS)</b>	8 830	8 976	8 859	8 493	8 547	8 330	93,2	95,2	94,0
<b>Territoire antarctique français</b>	4 748	5 043	5 427	2 073	1 811	1 769	43,7	35,9	32,6
<b>Antilles néerlandaises</b>	1 442	1 940	2 132	592	626	616	41,1	32,3	28,9

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.

La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui contrôlent 76,2 % du port en lourd des navires immatriculés dans ces pays de libre immatriculation, tandis que les cinq pays ou territoires en tête du classement en contrôlent 60,5 %. En 2004, le Japon a occupé la première place, s'adjudicant la part la plus importante (22 %) des flottes de libre immatriculation, et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 105,1 millions de tpl ou 19,2 % du tonnage mondial total navigant sous pavillon étranger. La Grèce s'est inscrite en deuxième position, avec 104,1 millions de tpl ou 19 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 38,2 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

Le tableau 19 donne également des indications sur la façon dont ces 35 pays et territoires mettaient, au début de 2004, leurs navires en régime de libre immatriculation. Globalement, la part des six principaux registres de libre immatriculation est de 94,1 %, tandis que celle des registres de moindre importance est sensiblement plus faible (5,9 % seulement).

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

### **1. Commandes de navires neufs**

En 2004, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, 1 397 commandes de navires neufs, soit une progression impressionnante de 20,5 % par rapport à 2003 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, l'optimisme a continué de prévaloir, 547 bâtiments ayant été commandés, contre 456 en 2003. Le point culminant a été atteint en août (68 commandes), suivi de mars (64 commandes) et de mai (54 commandes). En 2004, les commandes de vraquiers neufs ont augmenté de 27,5 % par rapport à l'année précédente (193 commandes), pour atteindre le chiffre de 246.

Les commandes de porte-conteneurs ont également progressé de 20 % (387 en 2004 contre 325 en 2003); elles ont continué de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Celles de navires de charge classiques ont fait un bond étonnant de 40 % en 2004 (127 contre 91 en 2003). Celles de transbordeurs ont légèrement diminué (90 en 2004 contre 94 l'année précédente).

### **2. Tonnage en commande**

Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Au début de 2005, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 124,6 millions de tpl, soit en baisse de 22,3 % par rapport à l'année précédente. Celui des pays développés à économie de marché était de 35,4 millions de tpl (28,4 % du tonnage mondial en commande), contre 47 millions de tpl (29,3 %) au début de 2004. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 69,7 millions de tpl (56 % du tonnage mondial en commande), contre 87,2 millions de tpl (54,3 %) au début de l'année précédente. La part des pays d'Europe centrale et orientale en 2004 s'établissait à 0,4 million de tpl, soit 0,3 % du total mondial en commande, tandis que le tonnage en commande des pays socialistes d'Asie a diminué de 29 %, pour s'établir, à la fin de l'année, à 4,3 millions de tpl (3,5 % du tonnage mondial en commande).

Au début de 2005, le tonnage en commande des pays en développement est tombé de 24,5 % par rapport à l'année précédente, s'établissant à 14,9 millions de tpl (11,9 % du tonnage mondial en commande). Celui des pays en développement d'Asie a chuté de 25 % (13,6 millions de tpl au début de 2005, soit 93,2 % du tonnage en commande des pays en développement). Les commandes africaines de navires neufs ont atteint 105 000 tpl au début de 2005, et celles des pays en développement d'Amérique 0,7 millions de tpl.

En 2004, les commandes de pétroliers ont régressé de 26,4 % à 45 millions de tpl, représentant 36,1 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 6,7 millions de tpl (14,8 % du total), les pays en développement d'Asie comptant à eux seuls 6,5 millions de tpl, soit 97,3 % du tonnage en commande total des pays en développement. Au début de 2005, les commandes de vraquiers avaient diminué de 28,7 % par rapport à 2004 (33,2 millions de tpl, soit 26,6 % du tonnage 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 13,2 % et 72,1 %, et globalement de 85,3 %. Le tonnage de porte-conteneurs en commande en 2004 s'est établi à 29,6 millions de tpl, représentant 23,4 % du total mondial en commande à la fin de l'année. Les

TABLEAU 19  
Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre		
	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%
<b>Japon</b>	1 807	88 493	45,3	98	5 023	6,01	49	1 872	3,90	1	27	0,07	18	341	1
<b>Grèce</b>	558	22 544	11,5	165	11 129	13,31	192	9 113	18,97	518	23 880	66,15	392	18 590	54,4
<b>Allemagne</b>	23	1 539	0,8	502	18 698	22,37	14	804	1,67	49	1 078	2,98	233	6 189	18,1
<b>États-Unis</b>	144	2 109	1,1	99	4 357	5,21	171	10 260	21,36	4	52	0,14	30	1 402	4,1
<b>Chine</b>	319	11 085	5,7	52	2 931	3,51	7	222	0,46	15	236	0,65	8	187	0,55
<b>Norvège</b>	66	1 605	0,8	57	4 833	5,78	244	7 585	15,79	43	603	1,67	15	380	1,11
<b>Hong Kong (Chine)</b>	139	9 440	4,8	27	1 791	2,14	13	965	2,01	1	33	0,09	2	37	0,11
<b>Prov. chinoise de Taiwan</b>	289	9 554	4,9	54	4 505	5,39			0,00	1	22	0,06			0
<b>République de Corée</b>	292	15 670	8,0	4	16	0,02	1	20	0,04	4	82	0,23	1	62	0,18
<b>Royaume-Uni</b>	35	831	0,4	64	2 479	2,97	73	1 151	2,40	8	230	0,64	26	1 010	2,95
<b>Suisse</b>	194	6 786	3,5	10	303	0,36	7	1 039	2,16	35	712	1,97	4	77	0,23
<b>Arabie saoudite</b>	5	45	0,0	22	6 468	7,74	16	2 792	5,81			0,00			0
<b>Singapour</b>	63	1 869	1,0	31	3 720	4,45	11	301	0,63			0,00	2	62	0,18
<b>Danemark</b>	21	505	0,3	6	351	0,42	35	306	0,64			0,00			0
<b>Fédération de Russie</b>	7	30	0,0	60	5 013	6,00	3	13	0,03	63	1 129	3,13	59	1 157	3,39
<b>France</b>	11	374	0,2	3	152	0,18	30	906	1,89	5	53	0,15	1	4	0,01
<b>Espagne</b>	42	331	0,2			0,00	6	683	1,42			0,00	4	170	0,5
<b>Italie</b>	9	92	0,0	14	947	1,13	11	357	0,74	17	449	1,24			0
<b>Suède</b>	5	21	0,0	12	493	0,59	14	681	1,42	3	21	0,06	6	24	0,07
<b>Malaisie</b>	16	131	0,1			0,00	12	75	0,16			0,00			0
<b>Belgique</b>	14	220	0,1			0,00	14	178	0,37	12	111	0,31	1	9	0,03
<b>Canada</b>	1	15	0,0	4	225	0,27	9	308	0,64	9	37	0,10	8	416	1,22
<b>Émirats arabes unis</b>	47	990	0,5			0,00	11	470	0,98	4	108	0,30	13	624	1,83
<b>Chypre</b>	7	704	0,4	1	96	0,12	13	729	1,52	2	47	0,13	22	459	1,34
<b>Turquie</b>	18	103	0,1	4	217	0,26	7	81	0,17	87	1 343	3,72			0
<b>Pays-Bas</b>	30	374	0,2	19	549	0,66	29	728	1,52	3	24	0,07	14	128	0,37
<b>Brésil</b>	6	1 100	0,6	6	1 085	1,30			0,00			0,00			0
<b>Indonésie</b>	48	542	0,3	1	79	0,09	2	82	0,17			0,00			0
<b>Ukraine</b>	12	182	0,1	7	265	0,32			0,00	25	402	1,11	3	34	0,1
<b>Australie</b>	3	82	0,0	2	355	0,42	4	95	0,20			0,00			0
<b>Philippines</b>	14	175	0,1			0,00			0,00			0,00			0
<b>Inde</b>	9	261	0,1	4	294	0,35			0,00			0,00	2	72	0,21
<b>Iran, Rép. islamique d'</b>	2	12	0,0			0,00			0,00	4	293	0,81	2	148	0,43
<b>Thaïlande</b>	10	54	0,0			0,00	1	17	0,04			0,00			0
<b>Koweït</b>			0,0			0,00			0,00			0,00			0
<b>Total (35 pays)</b>	4 266	177 866	91,1	1 328	76 372	91,36	999	41 835	87,09	913	30 971	85,79	866	31 583	92,4
<b>Autres</b>	1 207	17 420	8,9	118	7 220	8,64	153	6 202	12,91	238	5 130	14,21	112	2 598	7,6
<b>Total</b>	5 473	195 286	100,0	1 446	83 592	100	1 152	48 037	100,0	1 151	36 101	100,0	978	34 181	100

TABLEAU 19 (suite)

## Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation

Bermudes		Six pays de libre immatriculation de moindre importance				Total partiel			Total de la flotte battant pavillon étranger		Pays ou territoire de domicile
No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	%	No. de navires	000 tpl	
		0	25	744	2,8	1 998	96 499	22,4	2 228	105 050	Japon
1	15	0,22	135	4 200	16	1 961	89 472	20,8	2 245	104 147	Grèce
1	22	0,33	988	9 609	36	1 810	37 939	8,81	2 266	48 877	Allemagne
21	301	4,44	187	1 879	7	656	20 359	4,73	1 009	36 038	États-Unis
		0	118	1 786	6,6	519	16 446	3,82	917	29 703	Chine
5	58	0,86	38	211	0,8	468	15 276	3,55	821	29 645	Norvège
5	676	9,98	10	122	0,5	197	13 065	3,03	331	23 747	Hong Kong (Chine)
		0	5	29	0,1	349	14 111	3,28	419	18 034	Prov. chinoise de Taiwan
		0	3	9	0	305	15 859	3,68	372	16 887	République de Corée
26	3 064	45,2	33	478	1,8	265	9 242	2,15	459	14 978	Royaume-Uni
3	550	8,11	29	593	2,2	282	10 060	2,33	307	10 681	Suisse
		0	3	17	0,1	46	9 322	2,16	70	10 190	Arabie saoudite
		0	2	33	0,1	109	5 986	1,39	297	9 909	Singapour
		0	30	549	2	92	1 710	0,4	346	8 491	Danemark
		0	25	260	1	217	7 602	1,76	362	8 405	Fédération de Russie
1	7	0,1	22	306	1,1	73	1 802	0,42	114	4 376	France
		0	2	10	0	54	1 194	0,28	231	4 115	Espagne
		0	33	757	2,8	84	2 603	0,6	136	4 086	Italie
9	715	10,6	17	173	0,6	66	2 128	0,49	163	3 889	Suède
		0	0	0	0	28	206	0,05	68	3 781	Malaisie
		0	28	559	2,1	69	1 078	0,25	122	3 695	Belgique
20	662	9,77	5	266	1	56	1 929	0,45	109	3 445	Canada
		0	23	160	0,6	98	2 352	0,55	134	2 658	Émirats arabes unis
		0	1	7	0	46	2 042	0,47	54	2 643	Chypre
		0	20	65	0,2	136	1 808	0,42	225	2 572	Turquie
		0	26	108	0,4	121	1 911	0,44	186	2 540	Pays-Bas
		0	0	0	0	12	2 185	0,51	14	2 470	Brésil
1	2	0,03	0	0	0	52	705	0,16	118	2 094	Indonésie
		0	9	88	0,3	56	970	0,23	134	1 677	Ukraine
2	134	1,97	6	72	0,3	17	738	0,17	41	1 294	Australie
		0	2	39	0,1	16	214	0,05	39	1 057	Philippines
		0	8	87	0,3	23	713	0,17	33	981	Inde
		0	3	7	0	11	459	0,11	13	467	Iran, Rép. islamique d'
		0	2	10	0	13	81	0,02	36	399	Thaïlande
		0	0	0	0	0	0	0	9	304	Koweït
95	6 206	91,6	1 838	23 234	86	10 305	388 067	90,1	14 428	523 326	Total (35 pays)
16	569	8,4	409	3 628	14	2 253	42 767	9,93	1 418	23 168	Autres
111	6 775	100	2 247	26 862	100	12 558	430 834	100	15 846	546 494	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> de 1994 à 2004**  
(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
<b>1994</b>	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
<b>1995</b>	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
<b>1996</b>	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
<b>1997</b>	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
<b>1998</b>	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
<b>1999</b>	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
<b>2000</b>	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
<b>2001</b>	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
<b>2002</b>	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725
<b>2003</b>	456	-	193	-	0	-	91	-	325	-	94	-	1 159	-
<b>2004</b>														
<b>Janvier</b>	38	-	9	-	0	-	3	-	53	-	5	-	108	-
<b>Février</b>	45	-	16	-	0	-	18	-	48	-	5	-	132	-
<b>Mars</b>	64	-	28	-	0	-	10	-	23	-	12	-	137	-
<b>Avril</b>	26	-	11	-	0	-	12	-	26	-	11	-	86	-
<b>Mai</b>	54	-	14	-	0	-	7	-	50	-	3	-	128	-
<b>Juin</b>	43	-	22	-	0	-	3	-	40	-	10	-	118	-
<b>Juillet</b>	53	-	20	-	0	-	5	-	14	-	4	-	96	-
<b>Août</b>	68	-	27	-	0	-	10	-	30	-	2	-	137	-
<b>Septem.</b>	39	-	16	-	0	-	5	-	28	-	2	-	90	-
<b>Octobre</b>	47	-	11	-	0	-	8	-	12	-	6	-	84	-
<b>Novem.</b>	41	-	16	-	0	-	21	-	31	-	18	-	127	-
<b>Décem.</b>	29	-	56	-	0	-	25	-	32	-	12	-	154	-
<b>Total</b>	547	-	246	-	0	-	127	-	387	-	90	-	1 397	-

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*, Jan./Feb. 2004, tableau II-1.1.1.1. Les chiffres de 2004 sont basés sur des données publiées dans Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février 2005, p. 68, 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.

TABLEAU 21

**Tonnage en commande dans le monde au 1<sup>er</sup> janvier 2005**  
(milliers de tpl)

Groupes de pays d'immatriculation	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classique	Porte-conteneurs	Autres navires
<b>Total mondial</b>	124 642	44 957	33 197	1 978	29 629	14 881
<b>Pays développés à économie de marché</b>	35 396	14 781	4 398	654	8 554	7 008
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	69 746	22 012	23 928	685	17 304	5 817
<b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>	330	21	0	159	0	149
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	4 314	1 480	1 223	44	1 066	501
<b>Pays en développement, total</b>	14 857	6 662	3 648	436	2 705	1 406
<i>dont :</i>						
<b>Afrique</b>	105	1	0	0	0	104
<b>Amérique</b>	686	10	28	259	235	154
<b>Asie</b>	13 852	6 485	3 620	177	2 470	1 100
<b>Europe</b>	214	167	0	0	0	47
<b>Océanie</b>	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.

commandes de porte-conteneurs ont été passées pour 28,9 % 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, les commandes de porte-conteneurs passées par les pays en développement avaient augmenté de 16,1 %, pour atteindre 2,7 millions de tpl, soit 9,1 % du total des commandes pour cette catégorie de navires. Celles des pays en développement d'Asie représentaient 2,5 millions de tpl ou 91,3 % 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 2004, ceux de tous les principaux types de navires, quelle que soit leur taille, ont sensiblement augmenté par rapport à ceux de l'année précédente. Ces augmentations ont été plus importantes pour les navires-citernes et les vraquiers, témoignant de la forte demande de bâtiments de ce type. Les prix à la construction des vraquiers de type Panamax et des navires-citernes VLCC ont particulièrement progressé (de 40 % en 2004), tandis que ceux des pétroliers Suezmax et des vraquiers Handymax ont augmenté respectivement de 36,6 % et 36,4 %. Les

prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont connu une hausse de 10,5 %, et les navires de charge classiques de 25 %. Des augmentations de 30,5 % et 22,6 % ont été observées pour les transporteurs de GNL et de GPL. D'une manière générale, la tendance à la hausse des prix à la construction au cours de l'année a traduit une augmentation des commandes de navires à la suite des prévisions optimistes qui ont été faites concernant le trafic international.

Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des navires-citernes et des vraquiers d'occasion ont enregistré des augmentations sensibles. Les transporteurs de vrac ont vu leurs prix augmenter d'environ 40 %, surtout les Panamax. Le nombre des transactions a également monté, passant de 358 en 2003 à 447 en 2004, les Panamax et les Capesize étant les navires les plus recherchés et 175 transactions ayant porté sur des minitransporteurs. Dans le secteur des navires-citernes, des hausses de prix à deux chiffres ont été enregistrées durant l'année, celle des navires Suezmax ayant atteint 54,2 %. Il a été rapporté un nombre record de transactions en 2004, 386 unités ayant changé de mains (contre 345 l'année précédente), dont 244 de plus de 50 000 tpl, y compris sept ULCC.

TABLEAU 22

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

Type et taille des navires	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004	Variations en % 2003/2004
Vraquier de 30 à 50 000 tpl	11	24	25	20	15	22	30	36,4
Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl	18	29	34	29	26	30	38	26,7
Vraquier de 70 à 74 000 tpl	14	32	29	23	20	25	35	40,0
Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl	22	42	43	41	35	41	56	36,6
Vraquier 170 000 tpl	27	45	40	40	31	47	61	29,8
Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl	47	90	85	76	67	75	105	40,0
Méthanier (GNL) de 125 à 138 000 m3	200	225	245	165	164	155	190	22,6
Méthanier (GPL) de 75 000 m3	44	78	68	60	60	59	77	30,5
Navire de charge classique de 15 000 tpl	12	24	21	19	16	16	20	25,0
Porte-conteneurs intégral de 2 500 EVP	26	52	50	35	28	38	42	10,5

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.

TABLEAU 23

**Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1999–2004**  
(au 31 décembre, en millions de dollars)

Navires	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Variations en % 2003/2004
Navires-citernes de 40 000 tpl	20	27	26	24	28	40	42,9
Navires-citernes de 80 à 95 000 tpl <sup>a</sup>	26	39	33	30	38	57	50,0
Navires-citernes de 130 à 150 000 tpl <sup>a</sup>	36	50	43	42	48	74	54,2
Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl <sup>a</sup>	50	71	60	53	75	107	42,7
Vraquiers de 45 000 tpl	16	15	12	15	21	30	42,9
Vraquiers de 70 000 tpl	17	16	14	17	28	41	46,4
Vraquiers de 150 000 tpl	28	25	22	26	41	57	39,0

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review 2004*.

<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 du marché des transports maritimes.*

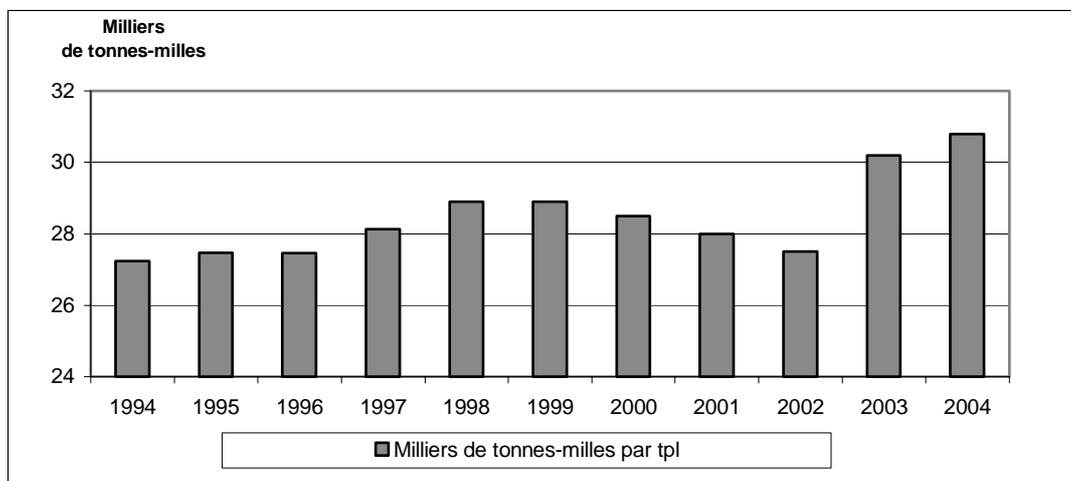
### A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale, en tonnes et en tonnes-milles par tpl, sont donnés dans le graphique 6 et le tableau 24. En 2004, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement diminué pour s'établir à 7,5, tandis que le nombre de milliers de tonnes-milles par tonne de port en lourd a progressé jusqu'à 30,8. La légère baisse de productivité mesurée en tonnes

transportées par tonne de port en lourd tient au fait que le volume de marchandises transportées a diminué relativement au développement de la flotte. L'augmentation de productivité, mesurée en tonnes-milles par tonne de port en lourd résulte de l'accroissement des distances parcourues par les transporteurs, en particulier ceux de pétrole brut, et de la décision de maintenir les liaisons maritimes antérieures de longue distance consistant à faire le tour de l'Europe occidentale pour des raisons écologiques.

GRAPHIQUE 6

**Indice de productivité de la flotte mondiale : nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1994–2004**



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	4 008,0	17 121	6,1	26,0
1995	734,9	4 651,0	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871,0	23 016	7,3	28,5
2003	857,0	6 479,5	25 844	7,6	30,2
2004	895,8	6 758,3	27 635	7,5	30,8

Sources : Flotte mondiale : Lloyd's Register – Fairplay (chiffres au 1er 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 <sup>a</sup> (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
2003	2 145	6,8	1 456	4,9	97	8,0	2 782	12,0
2004	2 247	6,7	1 571	5,1	85	8,8	2 855	11,9

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.

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 légèrement diminué (passant à 6,7 tonnes par tpl), tandis que

celle des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes est montée respectivement à 5,1 et 8,8 tonnes par tpl. Pour le reste de la flotte, le volume de marchandises transportées par tonne de port en lourd, en légère diminution, est passé à 11,9 tonnes par tpl.

Le tableau 26 présente des données indicatives sur le nombre de tonnes-milles revenant aux pétroliers, aux vraquiers, aux transporteurs mixtes et au reste de la flotte. En 2004, le nombre de tonnes-milles par tpl des pétroliers a progressé de moins de 1 % à 32,4 tandis que celui des vraquiers et des transporteurs mixtes a augmenté respectivement de 2,8 % (pour atteindre 25,7) et 11,6 % (43,1). Le reste de la flotte a amélioré sa productivité de 3,9 % (34,9).

## 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 2004, le tonnage excédentaire s'est réduit de moitié par

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
2003	10 210	32,2	7 357	24,9	467	38,6	7 823	33,6
2004	10 898	32,4	7 984	25,7	418	43,1	8 349	34,9

Source : 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	1999	2000	2002	2003	2004
	<i>Millions de tpl</i>					
Flotte marchande mondiale	658,4	799,0	808,4	844,2	857,0	895,8
Tonnage excédentaire <sup>a</sup>	63,7	23,7	18,4	21,7	10,3	6,2
Flotte active <sup>b</sup>	594,7	775,3	790,0	822,5	846,7	889,6
	<i>Pourcentages</i>					
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	3,0	2,3	2,6	1,2	0,7

Source : 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.

rapport à l'année précédente (6,2 millions de tpl), cela étant dû en grande partie au nombre élevé de navires vendus à la casse au cours de ces dernières années et à l'utilisation plus importante faite des navires.

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

En 2004, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 12,3 millions de tpl pour s'établir à 298,3 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille, désarmé ou perdu (voir le tableau 27 et le graphique 7). Cette augmentation, conjuguée à celle des chargements

et à l'allongement des transports, a réduit la capacité excédentaire à 3,4 millions de tpl, soit 1,1 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2004, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 27,6 millions de tpl pour s'établir à 325,1 millions de tpl. Le surtonnage, pour ce type de navires, a atteint 2,1 millions de tpl, équivalant à 0,6 % de la flotte de vraquiers. Dans le secteur 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 de ce secteur. Le tonnage excédentaire des navires de charge classiques reste inférieur à un million de tpl depuis quatre ans.

TABLEAU 28

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

	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004 <sup>b</sup>
<b>Flotte mondiale de navires-citernes</b>	290,6	291,0	281,8	279,4	267,7	286,0	298,3
Surtonnage <sup>c</sup>	17,0	17,3	14,0	13,5	19,1	6,0	3,4
Part du surtonnage (en pourcentage)	5,8	5,9	5,0	4,8	7,1	2,1	1,1
<b>Flotte mondiale de vraquiers</b>	260,9	257,1	245,7	247,7	258,8	297,5	325,1
Surtonnage <sup>c</sup>	10,3	5,8	7,9	3,8	2,2	3,6	2,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,9	2,3	3,2	1,5	0,9	1,2	0,6
<b>Flotte mondiale de navires de charge classiques</b>	62,0	60,5	59,9	59,3	57,3	43,4	43,6
Surtonnage	1,7	1,6	1,8	1,1	0,4	0,7	0,7
Part du surtonnage (en pourcentage)	2,7	2,6	3,0	1,8	0,7	1,6	1,6
<b>Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge <sup>d</sup></b>	65,7	73,0	76,1	83,6	98,6	120,9	131,0
Surtonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	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 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.

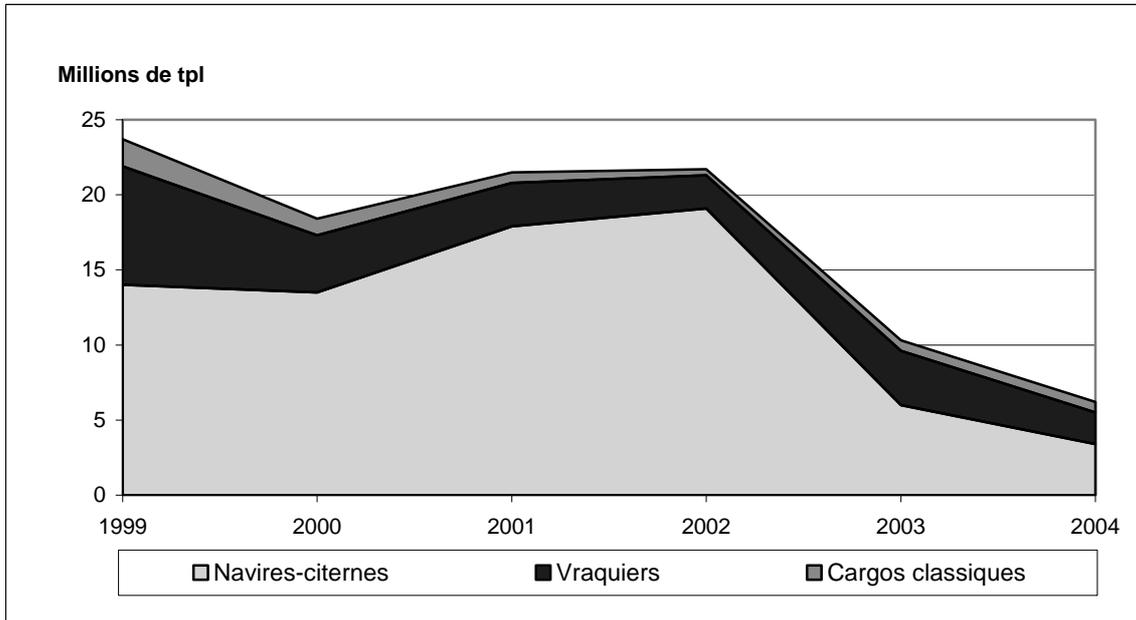
<sup>b</sup> Les chiffres indiqués pour 2004 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2004, tels qu'ils ont été recueillis en décembre de la même année.

<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.

### 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 48,9 % du trafic maritime mondial en 2004, contre 53,7 % en 1980. Pendant la même période, leur part en tonnage dans la flotte mondiale est tombée d'environ 51 % en 1980 à 27 % en 2004. Toutefois, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux mais immatriculés sous pavillon étranger : la part des pays développés à économie de marché s'établit alors à 65 %. Celle des pays en développement dans le volume du trafic mondial de marchandises est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage détenu par ces pays ou immatriculé sous pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait 22,6 % au début de 2005. Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total réellement immatriculé, ce qui porte le total du tonnage détenu par ces pays à 36 % environ de la flotte mondiale. La proportion du trafic mondial de marchandises générée par les

pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3 % en 2004, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % de 1980. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 % pour tomber à moins de 2 % en 2004. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial passer à 8,1 % en 2004 et leur part dans la flotte mondiale progresser de 1,6 % en 1980 à 3,7 % en 2004. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. Ces dernières possèdent aussi des flottes importantes. Cette caractéristique témoigne du fait que, dans le cadre des politiques d'appui au commerce, le transport maritime et le commerce peuvent être complémentaires. Les potentialités maritimes et, plus précisément la détention d'un tonnage important, sont jugées généralement essentielles pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître les similitudes et les différences entre les services de transport maritime des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le Danemark et la Suède possèdent des services maritimes remarquables

TABLEAU 29

Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays,  
en 1970, 1980, 1990, 2000 et 2003–2004

Groupe de pays	Année	Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)	Pourcentage du total mondial	Flotte marchande (millions de dtpl)	Pourcentage du total mondial
<b>Pays développés à économie de marché</b>	1970	2 812,1	54,8	282,2	86,5
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 529,0	55,7	219,0	33,3
	2000	6 390,7	52,1	203,2	25,1
	2003	6 463,0	49,4	230,4	26,9
	2004	6 627,8	48,9	241,7	27,0
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	1970	<i>A</i>	<i>a</i>	70,3	21,6
	1980	<i>a</i>	<i>a</i>	212,6	31,1
	1990	<i>a</i>	<i>a</i>	224,6	34,1
	2000	<i>a</i>	<i>a</i>	384,7	47,6
	2003	<i>a</i>	<i>a</i>	399,5	46,6
	2004	<i>a</i>	<i>a</i>	404,0	45,1
<b>Pays en développement</b>	1970	2 074,9	40,4	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 065,0	37,7	139,7	21,2
	2000	4 834,0	39,4	157,0	19,4
	2003	5 243,2	40,1	181,4	21,2
	2004	5 398,2	39,9	202,3	22,6
<b>Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex- URSS)</b>	1970	264,4	4,8	21,7	6,7
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	235,9	2,9	44,3	6,7
	2000	377,1	3,1	16,3	2,0
	2003	417,6	3,2	15,7	1,8
	2004	427,9	3,2	14,5	1,6
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	1970	43,6	0,9	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	167,7	2,1	22,1	3,4
	2000	654,1	5,3	26,1	3,2
	2003	958,7	7,3	29,9	3,5
	2004	1 091,4	8,1	33,5	3,7
<b>Total mondial <sup>b</sup></b>	1970	5 134,4	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	98,3	658,4	100,0
	2000	12 256,5	100,0	808,4	100,0
	2003	13 082,5	100,0	856,9	100,0
	2004	13 545,4	100,0	895,8	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 31 décembre 2004)

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	12,6	5,5
Allemagne	8,8	6,9
Chine	6,2	6,8
Japon	5,5	14,0
France	4,9	0,8
Royaume-Uni	4,3	3,1
Italie	3,7	1,6
Pays-Bas	3,7	0,8
Canada	3,2	0,7
Belgique	3,2	1,0
Hong Kong (Chine)	2,9	4,9
République de Corée	2,6	3,3
Espagne	2,3	0,5
Mexique	2,1	0,0
Province chinoise de Taiwan	1,9	2,8
Singapour	1,8	2,7
Fédération de Russie	1,5	1,8
Suisse	1,2	1,4
Malaisie	1,2	1,2
Suède	1,2	0,7
Autriche	1,2	0,0
Thaïlande	1,0	0,4
Australie	1,0	0,3
Brésil	0,9	0,7
Irlande	0,9	0,0
<b>Total</b>	<b>80,1</b>	<b>61,6</b>

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

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 positionnées au niveau du tonnage battant pavillon national. Les États-Unis et la

France sont dans ce cas. En 2004, les États-Unis ont généré 12,6 % du trafic mondial en détenant 5,5 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a généré environ 5 % du trafic mondial en détenant 0,8 % 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 (pétrole, vrac et services de ligne) 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 2004, les taux de fret pétrolier ont fluctué à la suite des décisions de l’OPEP d’élever les niveaux de production, de la demande accrue des principaux pays consommateurs et de la Chine, et des décisions des acheteurs alors que des incertitudes planaient sur l’approvisionnement (dues aux problèmes fiscaux d’un très important producteur de pétrole russe, aux fluctuations brutales des exportations iraqiennes et aux préoccupations concernant le résultat d’un référendum au Venezuela).

En 2005, il y a tout lieu de penser que la demande de chargements de pétrole brut et de produits pétroliers subira le contrecoup des décisions de l’OPEP en ce qui concerne les niveaux de production, des volumes des exportations russes et 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, 2004 a été une excellente année pour les propriétaires de pétroliers. Comme le montre le tableau 31, deux 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 VLCC et des ULCC est passé de 133 à 216 et celui des navires-citernes transportant des produits « blancs » de 287 à 367. On ne réalise, toutefois, à quel point les taux de fret ont été bons au cours de cette année que lorsqu’on note que les indices des cinq catégories

avaient sensiblement progressé en 2003 et que les trois indices qui ont régressé en 2004 n’ont enregistré qu’une baisse légère. Ceux des Suezmax, des Aframax et des petits transporteurs sont descendus respectivement de 250 à 240, de 289 à 268 et de 386 à 378.

L’indice moyen des taux de fret en 2004 dans les cinq catégories de navires-citernes a été supérieur à celui du dernier trimestre de 2003. En ce qui concerne les VLCC/ULCC, la moyenne de 144 enregistrée pour l’année est supérieure aux 106 du dernier trimestre de l’année précédente. Les indices ont augmenté dans les mêmes proportions pour les bâtiments de type Suezmax (la moyenne s’est située à 195 en 2004 contre 153 au dernier trimestre de 2003) et les petits transporteurs (287 contre 247). La progression des Aframax a été moins impressionnante (229 contre 204). C’est la hausse enregistrée pour les navires-citernes transportant des produits « blancs » qui a été la plus remarquable – une moyenne de 283 pour 2004, contre 218 au dernier trimestre de 2003.

#### *VLCC et ULCC (superpétroliers)*

Pendant le premier trimestre de 2004, tous les taux ont fléchi après avoir atteint des sommets au cours du dernier trimestre de l’année précédente. Les taux correspondants sur l’itinéraire Golfe Persique – Japon, République de Corée, Europe et Caraïbes/côte Est des États-Unis ont été respectivement de WS89, WS87, WS78 et WS79. En mars, toutefois, on a observé un bref regain d’optimisme et il y a eu quelques bons résultats. Par exemple, le *Mitsumine* a reçu un affrètement de NGT pour transporter 252 500 tonnes de brut du Golfe Persique vers le Japon, au niveau WS 100. De même, Hyundai a affrété l’*Al Shegaya* pour transporter 265 000 tonnes de brut à Deasan au

TABLEAU 31

**Indices des taux de fret pétrolier, 2003–2005**  
(chiffres mensuels)

	<i>Lloyd's Shipping Economist</i>					<i>Baltic Tanker</i>		<i>Lloyd's Ship Manager</i>				
	>200	120-200	70-120	25-70	Produits "blancs"	Indice produits "noirs"	Indice produits "blancs"	>150	70-150	30-70	< 35	Produits "blancs"
<b>2003</b>												
Octobre	59	119	160	197	194	963	838	58	120	153	202	180
Novembre	117	151	201	239	219	1 316	843	70	158	164	258	213
Décembre	142	190	251	304	240	1 576	992	125	279	333	290	243
Moyenne 2003	106	153	204	247	218	1 285	891	84	186	217	250	212
<b>2004</b>												
Janvier	133	250	289	386	287	2 121	1 081	125	268	345	285	266
Février	132	178	215	355	326	1 982	1 330	146	179	306	285	357
Mars	132	153	182	238	323	1 380	1 460					
Avril	96	141	188	204	260	1 345	1 033					
Mai	95	137	164	201	235	1 129	908					
Juin	119	149	193	233	256	1 476	1 134					
Juillet	127	156	187	243	240	1 442	1 110					
Août	107	155	169	219	217	1 484	1 012					
Septembre	103	154	163	229	226	1 243	1 033					
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 2004	144	195	229	287	283	1 779	1 225					
<b>2005</b>												
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					

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).

taux de WS98. KPC a affrété le *Falkonera* à WS105 pour transporter 260 000 tonnes du Koweït aux ports américains du Golfe du Mexique. Les taux sur les itinéraires à partir du Golfe Persique ont été meilleurs dans les autres directions : Chevtex a engagé le *Navarin* pour transporter 255 000 tonnes de brut vers l'Afrique du Sud à WS138. Toutefois, cette augmentation n'a pas pu être soutenue et les taux ont continué de glisser en avril.

Ils ont repris modestement les mois suivants. Les taux correspondants sur l'itinéraire Golfe Persique – Japon, République de Corée, Europe et Caraïbes/côte Est des États-Unis ont atteint respectivement WS135, WS135, WS110 et WS107. Deux faits notables ont été enregistrés en juillet : un total de 265 000 tonnes de brut a été acheminé à partir du Golfe Persique au taux de WS135 (par le *Universal Brave* affrété par NGT à destination du Japon) et WS117 (par le *New Vitality* affrété par Hyundai à destination de Daesan). En septembre, toutefois, les tarifs sont tombés à WS109 environ pour les affrètements à destination de l'est et à WS94 pour les affrètements à destination de l'ouest.

Les taux ont enregistré une augmentation spectaculaire au dernier trimestre. En octobre, pour les affrètements du Golfe Persique en direction de l'est ils ont atteint WS200, la moyenne, en novembre, s'étant située à WS310. Des augmentations similaires ont été observées pour les destinations en direction de l'ouest. Les taux moyens, en novembre, ont été de WS204 à destination des Caraïbes et de la côte Est de l'Amérique du Nord et de WS230 pour les destinations européennes. En décembre, toutefois, ils ont fléchi, comme l'indiquent les affrètements suivants au départ du Golfe Persique en direction de l'est. Pendant la première semaine, Jomo a affrété l'*Asian Progress II* pour transporter 260 000 tonnes de brut au Japon à WS299, et Kanggi le *El Greco* pour livrer 235 000 tonnes en Chine à WS307. Deux semaines plus tard, Idemitsu a affrété le *Tohzan* à WS110 pour transporter 240 000 tonnes de pétrole brut au Japon, tandis que Zhuhai Zhenrong a engagé l'*Astro Challenge* à WS235 pour livrer 261 000 tonnes de brut en Chine. Les taux moyens pratiqués en décembre à partir du Golfe Persique pour le Japon, la République de Corée, l'Europe et les Caraïbes/côte Est des États-Unis ont été respectivement de WS256, WS273, WS224 et WS177. Sur ces routes, ils ont chuté de 33 % en janvier 2005, puis doublé en février.

#### *Pétroliers Suezmax*

Les fluctuations des taux pour les Suezmax ont été fonction des conditions particulières observées sur les itinéraires desservis par ces navires. Les itinéraires Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest ont enregistré un pic en janvier 2004 à WS268 pour les destinations situées en Europe et à WS264 pour les Caraïbes/côte Est des États-Unis; un fléchissement a ensuite été constaté en avril, faisant descendre les taux respectivement à WS137 et WS124. Par exemple, Stentex a affrété le *North Star* à WS260 en janvier pour acheminer 130 000 tonnes de brut sur la côte Est de l'Amérique du Nord, tandis qu'une expédition analogue s'est effectuée au taux de WS160 en mars lorsque CSSSA a affrété le *Genmar Phoenix*. En mars également, le même taux a été accepté par CEPSA pour engager le *Iran Sarvestan* afin d'acheminer 135 000 tonnes de Ceyhan (Turquie) en Espagne. Sur ces routes, les tarifs sont tombés à leur niveau le plus bas en mai, à WS137 et WS125 respectivement, pour se redresser légèrement en juin. À titre d'exemple, deux expéditions de 130 000 tonnes d'Afrique de l'Ouest ont été effectuées à peu près au même taux. Sun Oil a affrété le *Calm Sea* à WS140 à destination de la côte Est des États-Unis, tandis que Navion a accepté un taux de WS137 pour l'affrètement du *Monte Toledo* à destination de l'Europe. Ensuite les tarifs sont montés, surtout à partir de septembre, où ils ont atteint WS175 et WS165, pour culminer en novembre à WS348 pour les deux destinations. En décembre, ils ont fléchi à nouveau, comme l'indiquent les affrètements de Sun au début du mois, lorsqu'il a engagé le *Sea Star* à WS320 pour transporter 130 000 tonnes aux Caraïbes, puis, un peu plus tard, le même mois, le *Max Jacob* pour acheminer un chargement identique vers la côte Est de l'Amérique du Nord à WS220. En fin de compte, les taux pour décembre ont été de WS240 sur l'itinéraire vers l'Europe et WS216 sur celui des Caraïbes et de la côte Est de l'Amérique du Nord.

En ce qui concerne les itinéraires transméditerranéens et la poursuite du voyage vers l'Europe du Nord-Ouest, l'année a commencé à WS314 et WS323 respectivement. Au cours des mois suivants ces taux ont été instables, fléchissant en février, avril et août pour descendre à WS150, puis ils sont remontés pour atteindre un pic en novembre à WS363 et WS359, et redescendre légèrement en décembre à WS223 et WS215 respectivement.

En janvier 2005, les tarifs ont chuté sur tous les itinéraires, se situant, pour les affrètements d'Afrique de l'Ouest, à WS184 en direction de l'Europe du Nord et à WS151 en direction des Caraïbes et de la côte Est de l'Amérique du Nord. Cette chute s'est poursuivie en février pour atteindre WS158 sur les deux itinéraires. En janvier, les taux appliqués aux Suezmax pour les itinéraires transméditerranéens et les transports de la Méditerranée vers les Caraïbes ont été respectivement de WS191 et WS183, avant de s'établir à WS184 en février sur les deux routes.

#### *Les Aframax*

Ces navires sont déployés pour traverser la Méditerranée, se rendre en Europe du Nord-Ouest et effectuer des liaisons avec les Caraïbes et l'Amérique du Nord. Les taux du tonnage Aframax ont également enregistré un pic en janvier 2004, à WS291 pour les affrètements transméditerranéens, à WS255 pour ceux de l'Europe du Nord-Ouest et à WS337 au départ des Caraïbes. Au cours des mois suivants, la tendance a été à la baisse sur tous ces itinéraires. Pour les itinéraires transméditerranéens, toutefois, on a enregistré un rebond en mars. Par exemple, ce même mois, Sibneft a affrété le *Iran Abadeh* pour acheminer 80 000 tonnes à destination de la méditerranée au taux de WS220. Les tarifs pour les Caraïbes ont été très inférieurs; Hess a accepté un taux de WS165 pour transporter 70 000 tonnes de Coveñas (Colombie) à St. Croix.

Avril a été mauvais, les taux en Méditerranée et en Europe du Nord-Ouest n'ayant même pas atteint WS140 et n'ayant culminé qu'à WS141 au départ des Caraïbes. En juin, on a constaté une petite reprise. Exxon Mobil a affrété *Antarctica* pour transporter 80 000 tonnes à travers la Méditerranée à WS175, mais le *Meribel* a été retenu à WS165 seulement par Petrogal pour acheminer un tonnage analogue de la Méditerranée au Portugal. Sur les routes transatlantiques, Premcor a affrété le *Genmar Minotaur* pour un transport de 70 000 tonnes de Coveñas à la côte Est des États-Unis à WS 200.

On a assisté à un redressement complet au cours du dernier trimestre de l'année. Le taux moyen, en octobre, pour les itinéraires transméditerranéens, s'est établi à WS380, avant de fléchir à WS259 à la fin de l'année. En Europe du Nord-Ouest, les taux correspondants ont été de WS326 et WS241. Dans les Caraïbes, ils ont grimpé jusqu'à WS400 en octobre, ont atteint leur

point culminant en novembre à WS407, pour redescendre ensuite à WS349 à la fin de l'année. Les taux ci-après rendent compte de la situation du marché pendant la deuxième quinzaine de décembre. Erg a affrété le *Stena Conductor* pour acheminer 80 000 tonnes de la Jamahiriya arabe libyenne en Italie à WS325 juste avant Noël. Après cette date, Alpine a engagé le *Minerva Roxane* pour transporter 99 000 tonnes de Primorsk à destination du Royaume-Uni et du Continent, à WS410, et Stasco un navire de Teekay pour traverser la mer des Caraïbes avec 70 000 tonnes à bord à WS357.

Au début de 2005, les taux se sont assagis : de WS210 et WS200 en janvier sur les itinéraires transméditerranéens et en direction de l'Europe du Nord-Ouest, respectivement, ils sont passés à WS162 et WS145 en février. Entre les Caraïbes et la côte Est de l'Amérique du Nord, ils ont été de WS241 et WS191.

#### *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 ont atteint un pic de WS380 en janvier 2004 et sont restés au-dessus de WS300 le mois suivant. En mars ils se sont contractés. Pendant ce mois, deux expéditions ont été signalées, soit le transport de 50 000 tonnes par Colonial et Hess au taux de WS215 et WS240 respectivement. Les tarifs ont chuté à WS141 en avril, pour remonter à WS222 au 1<sup>er</sup> juillet. Par exemple, Conoco a affrété l'*Amazon Explorer* à WS257 pour transporter 50 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis. Ils sont restés stables pendant les mois suivants et ont sensiblement augmenté à partir d'octobre (où ils sont montés à WS328) pour atteindre un pic en novembre à WS421.

Les navires de même capacité opérant en Méditerranée et de Méditerranée aux Caraïbes et à la côte Est de l'Amérique du Nord ont connu des fluctuations analogues des taux qui ont à nouveau marqué un pic en janvier 2004, à WS387 et WS331, avant de fléchir pour se stabiliser autour de WS200 à la fin mars, mais ils sont tombés au-dessous de ce niveau en avril. Ailleurs, des taux similaires ont été enregistrés; en mars Stusco a affrété le *Maya* pour transporter 50 000 tonnes d'Équateur au Golfe du Mexique à WS265. Deux expéditions enregistrées au milieu de l'année ont montré que les taux demeuraient stables à WS200. En juin, Chevron Texaco a affrété le *Chimborazo*

pour transporter 50 000 tonnes d'Équateur à la côte Est des États-Unis à WS237, tandis que, le mois suivant, Vitol a engagé le *Jill Jacob* pour effectuer un transport analogue de la Méditerranée à la côte Est des États-Unis à WS240. En octobre, les taux ont fortement augmenté puis, en novembre, ont atteint un pic à WS435 pour les expéditions transméditerranéennes, et à WS442 pour les expéditions de la Méditerranée vers les Caraïbes et la côte Est de l'Amérique du Nord.

En décembre, on a observé un effrètement des taux, comme l'indiquent les expéditions ci-après. Citgo a affrété l'*Angistri* pour transporter 50 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis à WS420; BP Amoco a engagé le *Sibonina* à WS340 pour acheminer 55 000 tonnes de l'Europe du Nord-Ouest vers le Golfe du Mexique; et China Oil s'est assuré les services de *Victory III* à WS415 pour livrer en Chine 60 000 tonnes chargées en Indonésie. Le même mois, le taux moyen sur l'itinéraire des Caraïbes à la côte Est de l'Amérique du Nord s'est établi à WS391, tandis que ceux des expéditions transméditerranéennes et de la Méditerranée aux Caraïbes ont été respectivement de WS300 et WS344.

En janvier 2005, les taux ont continué de s'effriter sur tous ces itinéraires. Ceux des expéditions à partir des Caraïbes étaient de WS264, avant de tomber à WS210 le mois suivant. Les taux correspondants pour les expéditions transméditerranéennes et de la Méditerranée aux Caraïbes ont été de WS222 et WS291 en janvier. En février, ils sont restés stables pour les premières mais ont chuté à WS215 pour les secondes.

#### *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 vers le Japon ont commencé l'année à la hausse pour atteindre un pic en février à WS232 et WS256 respectivement. Pendant la première semaine de mars, on a encore enregistré quelques bons résultats, tel que celui signalé par l'*Energy Century*, vieux d'un an, affrété par Addax pour transporter 62 000 tonnes de produits pétroliers du Golfe Persique au Japon au taux de WS267. Mai n'a pas été bon, avec des taux de WS183 et WS181 respectivement. Une petite reprise s'en est suivie. Par exemple, en juin, PDI a affrété le *Maersk Princess* à WS205 pour transporter 75 000 tonnes du Golfe Persique au Japon. Les tarifs ont été relancés à partir de

septembre et, en novembre, sont remontés au niveau de février, pour atteindre un pic à WS391 et WS395 le mois suivant. À la fin de l'année, ils étaient stables, ainsi que le montre l'expédition de 75 000 tonnes pour le Japon que PDI a faite par l'*Agathonissos* à WS370. Les moyennes de décembre se sont situées respectivement à WS343 et WS385 pour les navires-citernes de 70 000 à 80 000 tpl et ceux de 50 000 à 60 000 tpl. Entre août et décembre le rapport équivalent de l'affrètement à temps pour un navire-citerne de 55 000 tpl a plus que doublé, passant de 27 100 dollars à 55 000 dollars par jour.

Les taux de fret des pétroliers de 35 000 à 50 000 tpl effectuant la liaison des Caraïbes au Golfe du Mexique et à la côte Est de l'Amérique du Nord ont également commencé l'année à la hausse et ont culminé à WS341 en février. En mars on a noté de bons affrètements, comme ceux qui ont été enregistrés pour Galahad : un de 38 000 tonnes à WS350 concernant le *Citgo* et l'autre de 40 000 tonnes à WS330 concernant le *Hess*. On a ensuite assisté à une contraction des taux. Le tarif moyen a été de WS245 en juin, lorsque *Hess* a affrété le *Elka Glory* à WS265 pour acheminer 40 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis. La situation ne s'est guère améliorée jusqu'en novembre, où les taux se sont envolés à WS348 pour rester fermes pendant le mois de décembre. Juste avant Noël, trois affréteurs différents se sont assurés les services de pétroliers pour transporter des cargaisons de 38 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est de l'Amérique du Nord à WS340.

Les petits navires-citernes de 25 000 à 35 000 tpl ont également commencé l'année à la hausse et les taux ont culminé à WS346 en février pour les transports de Singapour à destination de l'Asie orientale. En février ils se sont établis à WS418 pour les navires-citernes qui traversaient la mer des Caraïbes. Ils ont ensuite décliné dans ces deux régions jusqu'en août, où ils sont descendus à WS255 au départ de Singapour et à WS272 au départ des Caraïbes. Deux expéditions illustrent cet affaiblissement. Le *Sheng Chi* a été affrété par Shell à WS250 pour acheminer 30 000 tonnes de Singapour au Japon, et Global a affrété le *Shannon* à WS300 pour transporter 28 500 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis. On a à nouveau enregistré une reprise au dernier trimestre, avec un pic à WS407 en novembre au départ de Singapour pour des destinations d'Asie orientale et, en décembre, à WS444 pour la traversée de la mer des Caraïbes et les destinations d'Amérique du Nord.

Au début de 2005, les taux ont fléchi sur tous les itinéraires pour les navires de toutes tailles. En février, ils se sont établis respectivement à WS190 et WS218 pour les pétroliers de 70 000 à 80 000 tpl et de 50 000 à 60 000 tpl assurant le transport du Golfe Persique au Japon. Ils ont atteint WS254 pour les pétroliers de 35 000 à 50 000 tpl au départ des Caraïbes et, pour les transporteurs plus petits de 25 000 à 35 000 tpl, WS290 dans les Caraïbes et WS328 à Singapour.

### *Marché de l'affrètement à temps*

Les activités d'affrètement ont été supérieures à 1 million de tpl pendant la plus grande partie de l'année, à l'exception d'avril, octobre et décembre, où elles se sont limitées respectivement à 0,4, 0,6 et 0,4 million de tpl. Les mois les plus importants ont été février, juillet et novembre, avec 2,4, 2,3 et 3,3 millions de tpl respectivement. En février, 48 % des affrètements étaient prévus pour une durée supérieure à deux ans et 62,8 % concernaient des VLCC/ULCC. En juillet, 60,5 % l'étaient pour une durée de moins de 12 mois et 51,1 % concernaient des Aframax. En novembre, 64,4 % des affrètements étaient prévus pour plus de deux ans et concernaient des VLCC/ULCC à raison de 70,9 %. Le même mois, le taux d'affrètement pour un VLCC de cinq ans d'âge était de 90 000 dollars par jour. L'ensemble des activités d'affrètement a atteint 18,2 millions de tpl en 2004; elles ont été particulièrement importantes pour les VLCC/ULCC et les Aframax, chaque catégorie s'en appropriant environ 30 %. Les Aframax ont été très recherchés en septembre, représentant 71,1 % des affrètements, au taux de 31 000 dollars par jour. On a observé une forte préférence pour les affrètements à long terme; 40 % d'entre eux ont été prévus pour une durée supérieure à deux ans.

En février 2005, les activités d'affrètement se sont établies à 1,6 million de tpl, dont environ la moitié concernaient des VLCC pour plus de deux ans.

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

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

Les grands navires du type Capesize 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 également 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 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 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 vers 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, l'année 2004 s'est achevée sur des taux inférieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a enregistré une chute de 17,2 % à 4 598, les mois les plus bas s'étant situés vers le milieu de l'année. Cependant, la moyenne du Baltic Dry Index s'est établie à 4 495 pour l'année, c'est-à-dire bien au-dessus des 2 751 de l'année précédente. Globalement, l'année a été bonne pour les armateurs de ce type de tonnage.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec a augmenté pendant l'année pour atteindre 592, soit une progression de 10,4 % sur l'année. Celui des affrètements au voyage pour le tramping sec a dépassé la barre des 700 point en fin d'année, enregistrant une augmentation de 26,8 % par rapport au début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2004 a été supérieur de plus de 170 points à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au voyage (534) a plus que doublé pendant le même temps.

Les armateurs de navires acheminant du vrac sec ont profité d'une augmentation de la demande, y compris celle due à l'embouteillage de plusieurs ports vraciers, et ont pu absorber la

TABLEAU 32

**Indices du taux de fret du vrac sec, 2002–2004**  
(chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps <sup>a</sup> (1972 = 100)			Tramping sec, affrètement au voyage <sup>b</sup> (1985 = 100)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Janvier</b>	214	263	536	89	185	553
<b>Février</b>	212	259	585	73	156	613
<b>Mars</b>	220	272	579	102	151	451
<b>Avril</b>	225	292	519	104	203	558
<b>Mai</b>	225	310	439	93	230	533
<b>Juin</b>	224	292	385	95	304	401
<b>Juillet</b>	226	307	416	99	273	478
<b>Août</b>	227	307	458	113	276	562
<b>Septembre</b>	238	317	471	125	294	514
<b>Octobre</b>	244	409	499	114	337	503
<b>Novembre</b>	248	448	538	140	309	544
<b>Décembre</b>	258	489	592	154	360	701
<b>Moyenne annuelle</b>	230	331	501	108	257	534

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*.

hausse des prix du combustible. Pendant l'année, le prix moyen du combustible de soute pour IFO 180 s'est situé autour de 170 dollars la tonne. Il a dépassé la barre des 200 dollars en octobre avant de retomber autour de 180 dollars à la fin de l'année. Les coûts de main d'œuvre et d'assurance pèsent également sur les dépenses actuelles et à venir des armateurs et des exploitants (voir encadré 2).

#### *Affrètement à temps : voyages*

Certains contrats types conclus pour des affrètements de navires de différentes taille sur des itinéraires standards illustrent l'évolution des taux en 2004. Au début de l'année, les taux Cape-size pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon – Australie s'établissaient à 92 500 dollars et 85 500 dollars par jour. Ils ont chuté peu après et atteint leur

niveau le plus bas en juin, à 38 725 et 42 900 dollars par jour, après quoi ils sont remontés jusqu'à 91 320 et 87 500 dollars par jour en novembre pour retrouver les niveaux du début de l'année. Ils se sont ensuite contractés pour descendre à 84 585 dollars par jour à la fin de l'année. Ils ont continué de baisser jusqu'à 63 875 dollars par jour en janvier 2005, pour remonter à nouveau à 72 750 dollars par jour le mois suivant.

Les taux Panamax pour les rotations entre l'Europe septentrionale et la côte Est de l'Amérique du Sud ont atteint 40 750 dollars par jour, et ils ont encore grimpé jusqu'en mars mais se sont effondrés ensuite (20 775 dollars par jour en juin). La timide reprise d'août (32 975 dollars) s'est accentuée en octobre, a atteint un pic en novembre et les taux ont légèrement baissé à la fin

## ENCADRÉ 2

**Gens de mer et problèmes d'assurance**

Il y a du nouveau chez les armateurs et les entreprises de transport maritime en ce qui concerne les marins et les problèmes d'assurance. L'Association des armateurs de Hong Kong a demandé qu'un règlement global uniforme soit mis au point concernant le nombre de marins à bord des navires, préoccupée qu'elle était par le fait qu'ils devaient assumer plus de responsabilités. L'International Ship Managers' Association a fait remarquer qu'on manquait de marins, en particulier pour le trafic spécialisé. Une autre innovation a été le lancement de l'enquête BIMCO/ISF destinée à permettre de procéder, au plan mondial, à une évaluation de l'offre et de la demande pour ce qui est de l'emploi des marins; cette enquête permettra de mettre à jour celle de 2000. En ce qui concerne la moyenne des salaires, une étude présentée par la Fédération internationale des armateurs a conclu que celui de nombreux hommes d'équipage avait diminué de 3 % en raison du recrutement de jeunes en remplacement des anciens et de l'afflux de personnel en provenance de pays à bas prix de revient, mais que celui des officiers avait en fait augmenté de 7 %.

Parmi les autres problèmes concernant les marins, il faut signaler la réaction à la proposition de l'Union européenne que soient imposées des sanctions pénales à tous ceux qui se rendraient responsables, par inadvertance ou grave négligence, de rejets de substances polluantes. Cela a fait l'objet de sérieuses préoccupations au sein de certaines nations maritimes, comme la Grèce, Chypre et Malte. Pendant cette année, l'OIT a poursuivi l'actualisation et l'harmonisation de plus de 60 de ses règlements pour les réunir en une seule convention relative aux conditions de vie et de travail des marins; certains points prêtent à controverse, comme la responsabilité du pays d'enregistrement en matière de sécurité sociale et le mécanisme de dépôt de plainte pour les marins. En février 2005, la Convention n° 185 de 2003 sur les pièces d'identité nationales des gens de mer (révisée) adoptée lors de la quatre-vingt onzième Conférence de l'OIT, est entrée en vigueur. Sept produits biométriques ont été testés et deux choisis, qui respectaient les exigences en matière d'interopérabilité pour la délivrance et la lecture futures des cartes d'identité biométriques.

En ce qui concerne l'assurance, le renouvellement des polices a donné lieu à des discussions passionnées, car les armateurs ont été priés d'accepter, pour la quatrième année consécutive, des augmentations de primes à deux chiffres. Certains des arguments avancés avaient trait aux ristournes consenties aux armateurs ayant de bons antécédents, à la perte de confiance à l'égard des marchés financiers pour assumer l'augmentation considérable des risques dus au fait que les avoirs faisant l'objet des expéditions maritimes sont de plus en plus importants et de plus en plus coûteux, à l'usage insuffisant de l'informatique de la part des assureurs maritimes et des conséquences financières des récents ouragans. Fait intéressant, au début de 2005, le Through Transport Club a annoncé des bénéfiques records au terme d'un programme de relance de trois ans mis en œuvre par le conseil d'administration pour renverser les tendances passées, et comptait retrouver le « A » qui lui avait été attribué dans le cadre de la notation financière et qu'il avait perdu.

de l'année (41 170 dollars par jour). L'évolution a été un peu différente pour les taux Panamax des voyages aller-retour entre l'Extrême-Orient et la côte Est de l'Australie : ils ont commencé l'année à 42 500 dollars par jour, puis sont descendus, au cours des mois suivants, pour atteindre 18 900 dollars par jour en juin. En juillet une brève reprise a été constatée, à 30 100 dollars par jour, suivie d'une nouvelle baisse en août (29 600 dollars par jour). Le redressement de septembre s'est accéléré en octobre, et les taux ont atteint 46 500 dollars en novembre, un niveau record pour l'année, avant d'accuser un fléchissement en décembre (43 900 dollars par jour). Au début de 2005, ils étaient considérablement plus bas :

31 300 dollars par jour en janvier et 34 700 dollars par jour en février.

Pour les rotations entre l'Extrême-Orient et l'Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax a atteint 25 750 dollars par jour en janvier, pour monter à 30 965 dollars en mars. Puis il a baissé jusqu'en juin, pour tomber à 15 500 dollars, mais cette tendance s'est renversée au cours des mois suivants et, en décembre il s'est établi à 31 360 dollars, c'est-à-dire au-dessus du niveau du début de l'année. Les tarifs des petits transporteurs affrétés pour des expéditions entre l'Europe septentrionale et l'Afrique de l'Ouest ont connu une évolution similaire. Pendant le premier

trimestre, ils sont restés stables aux environs de 20 000 dollars par jour. Ils ont touché le fond en juillet à 15 900 dollars, pour se redresser peu après et atteindre 21 750 dollars en décembre, soit en hausse légère par rapport au début de l'année. En janvier 2005, les taux d'affrètement des Handymax et les petits transporteurs, sur les routes susmentionnées ont fléchi, à 24 500 dollars et 19 000 dollars par jour respectivement.

#### *Affrètement à temps : périodes*

Au vu des estimations qui ont été faites, les taux d'affrètement pour une période de 12 mois et une livraison rapide, qui sont restés fermes au début de l'année, ont fléchi au cours du premier semestre pour se redresser plus tard dans l'année. Les navires de type Cape-size de 150 000 à 160 000 tpl et de cinq ans d'âge ont atteint un taux d'affrètement de 60 000 dollars par jour en janvier 2004 et 72 000 dollars par jour en décembre. Celui d'un Panamax de cinq ans d'âge s'est établi à 40 500 dollars en janvier, avant de baisser légèrement (40 000 dollars en décembre). L'évolution a été inverse pour les navires de 15 ans d'âge, dont les taux sont passés de 30 500 dollars à 32 000 dollars par jour pendant la même période, dénotant une offre réduite.

Le taux d'affrètement des Handymax de 10 ans d'âge a enregistré une hausse modeste, passant de 23 000 dollars par jour en janvier à 25 500 dollars en décembre. Celui des navires de même taille âgés de cinq ans a connu une progression supérieure, de 27 500 dollars par jour en janvier à 32 000 dollars en décembre. Les petits transporteurs de 15 ans d'âge environ ont enregistré des hausses à peu près analogues, passant de 16 750 dollars par jour en janvier à 21 250 dollars par jour en novembre.

Tous les taux d'affrètement ont fléchi en janvier 2005. Ceux des navires de type Cape-size âgés de cinq ans se sont établis à 66 000 dollars par jour, contre 38 500 dollars par jour pour les Panamax de même âge. Les Panamax âgés de 15 ans ont atteint un taux de 30 000 dollars par jour, tandis que de légères baisses ont été enregistrées par les Handymax de 10 ans et les petits transporteurs de 15 ans, à 23 500 et 19 750 dollars par jour respectivement.

#### *Affrètement au voyage*

Au fil de l'année, les taux d'affrètement sont restés fermes pour les Cape-size. Ceux du minerai

de fer du Brésil à destination de la Chine ont commencé à 39,75 dollars la tonne et sont restés au-dessus de la barre des 30 dollars, sauf en mai et juin, pour atteindre, en décembre, le chiffre remarquable de 42,45 dollars la tonne. On a constaté une évolution similaire des taux d'affrètement pour le charbon de Richards Bay (Afrique du Sud) à destination de l'Europe occidentale : après avoir démarré à 27,30 dollars la tonne en janvier, ils se sont établis aux alentours de 20 dollars jusqu'en avril, niveau qu'ils ont dépassé à partir d'octobre pour atteindre 24,55 dollars en décembre. Les taux du transport de grains par les Panamax entre le Golfe du Mexique et l'Europe occidentale ont également connu une évolution remarquable. En juin, ils sont descendu au-dessous de 30 dollars la tonne mais ils ont atteint un pic de 41,55 dollars la tonne en mars et de 40,85 dollars la tonne en novembre, suivi d'une petite baisse (à 40,35 dollars) en décembre. L'évolution des tarifs pour les minitransporteurs acheminant de la ferraille de la côte Ouest des États-Unis vers la République de Corée a également été positive. De 61,35 dollars la tonne en janvier, ils sont descendus au-dessous de 60 dollars de juin à octobre, puis ils se sont repris pour atteindre 69 dollars la tonne en décembre. Le meilleur mois a été février, avec un taux moyen de 89,25 dollars.

Au début de 2005, les prix ont baissé sur tous ces itinéraires. Les Cape-size transportant du minerai de fer d'Amérique du Sud à destination de la Chine ont atteint 36,85 dollars par jour, ce chiffre étant de 19,45 dollars pour les livraisons de charbon d'Afrique du Sud en Europe. Les taux Panamax pour l'acheminement transatlantique des grains se sont établis à 37,15 dollars la tonne, et à 63,65 dollars la tonne pour l'acheminement transpacifique de la ferraille vers la République de Corée.

## **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, chapitre 2). La capacité de charge en conteneurs maritimes a augmenté, au cours de 2004, de 0,8 million d'EVP, pour atteindre 9,4 millions d'EVP, soit un accroissement de 8,5 %. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total a

gagné près de 2 %, pour se situer à 76,6 % au début de 2005, avec 7,2 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à 16,5 %. Les navires à pont unique ont compté pour 0,9 million d'EVP (soit 9,9 %), tandis que les navires à plusieurs ponts ont accru leur part de 0,6 million d'EVP (environ 6,6 %). Pendant l'année, le tonnage en navires à pont unique et en navires à plusieurs ponts est resté le même que l'année précédente. Les rouliers et les cargos mixtes rouliers ont compté pour 0,33 million d'EVP, comme l'année précédente. Leur part dans la capacité de charge en conteneurs totale a été de 3,7 %. 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 2,2 %. 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 la flotte au cours de 2004 ont totalisé 778 000 EVP, aucun navire n'ayant été envoyé à la casse, ce qui se comprend au vu des taux d'affrètement obtenus par les navires de petite taille généralement âgés. La croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires s'est poursuivie à un rythme stable, pour atteindre le chiffre de 1 652 000 EVP en commande à la fin de l'année.

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
2003	65	625	5 845	481
2004	30	622	6 437	1 995
2005	--	778	7 165	1 652

Source : Secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International* (numéros de février 2003 et 2004).

En 2004, les commandes de gros navires se sont maintenues. En mars, MOL a commandé quatre porte-conteneurs d'une capacité de charge de 8 100 EVP en plus de cinq autres plus petits de 6 350 EVP de capacité. En septembre, il est apparu que des porte-conteneurs d'une capacité de plus de 10 000 EVP étaient en construction en Europe. En juin 2005, Cosco a confirmé sa commande de quatre navires d'une capacité de 10 000 EVP à Hyundai, constructeur très important de la République de Corée.

Les commandes de navires de grande taille ont relancé la question de leur déploiement, qui se limite, en principe, aux principaux itinéraires est-ouest, en raison des volumes requis pour les remplir. L'une des solutions envisageables serait d'utiliser ces très gros navires pour desservir uniquement quelques grandes plateformes de transbordement et quelques grands ports d'éclatement aux deux extrémités du trajet. Une autre solution, compte tenu de la diminution des économies d'échelle pour les navires d'une taille supérieure à 2 500 ou 3 000 EVP pourrait résider dans des dessertes directes, avec des navires de

moindre capacité faisant escale dans les différents ports situés aux deux extrémités de la ligne. Les grands transporteurs opérant le long des principaux itinéraires adhèrent généralement à la première solution, mais ont constaté que l'engorgement de certains ports d'éclatement rend nécessaire l'adjonction d'autres ports à leur destinations de desserte. Il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre des initiatives de sécurité dans un certain nombre de ports importants est de nature à favoriser les escales dans un nombre limité de ports, à savoir les plateformes de transbordement. Quoi qu'il en soit, l'afflux de plus gros porte-conteneurs sur les itinéraires principaux annonce également le déploiement de navires de plus grande taille sur les itinéraires d'apport.

#### *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. Comme le montre le tableau 34 a), en l'espace d'un an, soit au 30 septembre 2004, les 10 premiers

TABLEAU 34 a)

Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs au 30 septembre 2004 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 2004	Capacité EVP en 2004	Capacité EVP en 2003 <sup>a</sup>
1	Groupe A.P. Moller	Danemark	346	900 509	844 626
2	MSC	Suisse	237	618 025	516 876
3	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	151	437 618	442 310
4	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	158	426 996	419 527
5	Groupe CMA-CGM	France	178	373 191	299 174
6	NOL/APL	Singapour	91	295 321	273 573
7	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	75	284 710	290 677
8	NYK	Japon	96	265 192	233 934
9	COSCO	Chine	125	253 007	274 128
10	China Shipping	Chine	106	236 079	143 655
<b>Total 1-10</b>			<b>1 563</b>	<b>4 090 648</b>	<b>3 738 480</b>
11	OOCL	Hong Kong, Chine	63	216 527	185 502
12	MOL	Japon	68	213 195	222 533
13	Zim	Israël	85	196 420	174 480
14	Groupe CP Ships	Canada	83	196 317	201 706
15	K Line	Japon	66	195 750	186 017
16	Groupe CSAV	Chili	74	190 143	123 378
17	Hapag Lloyd	Allemagne	48	186 610	154 850
18	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	59	168 006	153 783
19	Hyundai	République de Corée	36	139 243	136 548
20	Hamburg Sud	Allemagne	68	131 713	n. a.
<b>Total 1-20</b>			<b>2 213</b>	<b>5 924 572</b>	<b>5 277 277</b>
<b>Flotte mondiale estimée au 1er juillet 2004 et 2003</b>			<b>-----</b>	<b>8 835 000</b>	<b>8 354 000</b>

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation International Yearbook 2005*, page 8; et ISL, *Shipping Statistics and Market Research*, (janvier-février 2005), page 36.

Note : Toutes les filiales sont regroupées.

<sup>a</sup> En septembre 2004.

exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 7,2 % pour atteindre 4,1 millions d'EVP, ce qui représente 46,3 % 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 10 % pour se situer à 5,9 millions d'EVP – soit 67,1 % de la capacité mondiale de chargement de conteneurs. La

concentration des transports maritimes est attestée par le fait qu'un seul exploitant, Hamburg Sud, s'est inscrit sur la liste des 20 premiers exploitants et par celui que les cinq premiers se sont maintenus, dans le même ordre, sur ladite liste, les 14 autres ayant changé de place dans le classement. C'est China Shipping qui a enregistré la progression la plus conséquente (de sept places), suivie de CSAV

Group (trois places), NOL/APL et OOCL (deux places) et NYK et Zim (une place chacun). Huit exploitants ont reculé : CP Ships et K Line (de trois places chacun), Cosco, MOL et Yang Ming (de deux places chacun) et Hanjin et Hyundai (d'une place chacun).

La concentration s'est accentuée au milieu de 2005, lorsque le principal exploitant a annoncé la prise de contrôle du numéro quatre avec, comme conséquence, que la capacité de ces deux transporteurs réunis sera plus de deux fois supérieure à celle du numéro deux, MSC.

Beaucoup des principaux exploitants de porte-conteneurs figurent également parmi les propriétaires les plus importants de porte-conteneurs cellulaires et complètent leur flotte en affrétant des navires d'autres armateurs, notamment les sociétés financières allemandes. Comme le montre le tableau 34 b), au 31 décembre 2002, au 31 décembre 2003 et au 30 septembre 2004, les 20 premiers propriétaires exploitants plus les 20 premiers propriétaires de porte-conteneurs avaient accru leur part de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires de 70,9 % à 72 et 73,7 % respectivement. Au cours de ces deux dernières années, voire un peu plus, la flotte des seuls propriétaires s'est accrue d'au moins 13,6 % et leur part du tonnage de porte-conteneurs cellulaires est passée de 23,8 % à la fin de 2002 à 26,3 % en septembre 2004.

Les premiers résultats financiers connus, pour 2004, de certains transporteurs mentionnés ci-dessus ont été positifs. P&O Nedlloyd a fait état d'une progression de son bénéfice net d'exploitation de 500 %, soit de 410 millions de dollars, à la suite d'une augmentation des recettes de 22 %, pour atteindre 6,7 milliards de dollars. China Shipping a annoncé une augmentation de son bénéfice net de 80 %. K Line et MOL ont fait savoir que leurs bénéfices nets avaient plus que doublé au cours des sept premiers mois de l'année.

Un certain nombre de transporteurs assurent des services sur plusieurs routes dans le cadre de conférences, d'alliances ou d'accords, ce qui suppose une certaine entente sur les questions d'exploitation et de commercialisation, notamment la tarification et le nombre de rotations. Jusqu'à présent, 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 octobre 2004, la Commission européenne a publié un livre blanc pour lancer le processus d'abrogation du Règlement n° 4056/86, qui dispense les transporteurs de l'application de certaines règles en matière de concurrence. Ce règlement permet aux transporteurs de fixer les taux d'affrètement par le biais du système des conférences maritimes. L'Association européenne des services de ligne, qui représente les transporteurs, a proposé à la Commission de mettre sur pied un échange d'informations pour permettre auxdits transporteurs d'engager des discussions et de mettre en commun leurs informations sur des catégories convenues. Une enquête des expéditeurs a mis en évidence un courant favorable à la suppression du système des conférences, et a permis de constater que le règlement actuel relatif aux groupements de compagnies maritimes (Règlement n° 823/2000) était suffisant pour assurer une bonne coopération entre les transporteurs qui visent à adapter l'offre à la demande.

## 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 marché est en grande partie dominé par des 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 libres à l'affrètement sur le marché libre. Depuis 1998, l'association<sup>3</sup> publie le *Hamburg Index*, qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs pour trois mois au minimum. 1997 a été choisie comme année de référence parce qu'elle est la dernière où un niveau de taux rémunérateur ait pu être obtenu. 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 2004, les tarifs moyens d'affrètement à temps pour tous les types de conteneurs ont

<sup>3</sup> Voir [www.vhss.de/englisch/hax.html](http://www.vhss.de/englisch/hax.html).

TABLEAU 34 b)

Liste des principaux propriétaires et propriétaires exploitants de porte-conteneurs  
au 31 décembre 2002, au 31 décembre 2003 et au 30 septembre 2004 d'après le nombre de navires  
et la capacité de charge à bord totale  
(exprimée en EVP)

Propriétaires exploitants	31 décembre 2002		31 décembre 2003		30 septembre 2004	
	Nombre de navires	Capacité EVP	Nombre de navires	Capacité EVP	Nombre de navires	Capacité EVP
Groupe A. P. Moller	140	505 524	142	542 406	145	554 506
Groupe Evergreen	125	366 252	115	351 734	115	351 734
MSC	69	182 695	83	234 475	114	320 830
COSCO	131	244 739	132	244 805	129	241 493
P&O Nedlloyd	50	182 314	46	171 727	52	187 007
NOL/APL	46	153 479	48	160 058	48	160 058
NYK	52	148 432	50	150 706	49	149 093
OOCL	23	85 009	30	116 537	34	148 789
K Line	44	144 681	40	136 656	38	133 090
MOL	36	126 787	37	126 109	37	126 109
Hapag Lloyd	27	116 561	26	118 552	26	118 552
Yang Ming	31	100 977	32	101 315	35	117 815
Groupe CP Ships	33	87 287	38	105 627	38	105 627
Groupe CMA-CGM	21	67 435	27	81 917	31	104 997
Hanjin/DSR-Senator	24	90 515	26	90 803	26	90 803
China Shipping	15	7 556	24	49 734	32	82 274
Hyundai	0	0	0	0	19	71 803
Groupe PIL	50	52 656	55	61 352	58	64 354
Zim	17	52 265	19	58 277	20	61 282
UASC	22	60 996	22	60 996	22	60 996
<b>TOTAL</b>	<b>956</b>	<b>2 776 160</b>	<b>992</b>	<b>2 963 786</b>	<b>1 068</b>	<b>3 251 212</b>
<b>Propriétaires seulement</b>						
NSB N'Elbe	71	226 482	75	255 865	72	250 813
E. R. Schiff	35	137 515	40	155 123	45	181 948
Costamare	39	120 123	42	132 158	43	136 958
C-P Offen	44	119 052	44	119 052	44	119 052
SAMAMA	22	77 202	28	101 466	29	102 774
Ofer Bros	22	60 470	27	84 763	30	99 163
Norddeutsche	20	60 383	24	81 089	26	96 589
Danaos	17	59 106	23	82 479	24	88 072
F Laeisz	25	86 833	24	82 466	24	82 466
Kaisho Shipping	4	25 400	12	70 016	14	82 416
Rickmers	41	66 329	43	69 684	47	80 152
Hans Lloyd	21	61 477	23	70 883	23	71 099
Leonhardt & B	38	83 486	37	66 578	38	68 128
Peter Dohle	26	43 700	31	58 295	34	63 155
Gebab	2	12 928	4	24 400	20	56 625
Schulte Grp	27	51 186	26	50 048	27	51 788
Hermann Buss	25	40 069	34	46 150	36	47 467
Shoei Kisen	15	23 336	17	30 515	20	47 015
Hansa T'hand	5	15 895	10	37 862	12	43 208
K Oldendorff	20	30 343	23	39 409	23	39 409
<b>Total</b>	<b>519</b>	<b>1 401 315</b>	<b>587</b>	<b>1 658 301</b>	<b>631</b>	<b>1 808 297</b>
<b>Total mondial</b>		<b>5 893 000</b>		<b>6 424 000</b>		<b>6 864 000</b>

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après *Clarkson Research Studies* (septembre 2004) et l'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*, (janvier/février 2005), page 36.

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 mensuelles pour 2004												Moyennes mensuelles pour 2005							
	1997	2002	2003	2004	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	
<b>Non gréé</b>																								
<b>200-299</b>	21,8	16,9	19,6	25,0	22,2	21,1	22,2	22,5	22,0	23,0	23,3	24,8	25,7	27,2	32,5	33,6	30,7	33,6	32,3	36,0	33,4	33,8	30,9	
<b>300-500</b>	16,8	15,1	17,5	21,7	18,5	17,9	19,4	20,7	20,7	21,9	20,8	23,0	21,7	22,1	25,5	28,6	28,1	29,6	29,0	30,5	31,9	28,7	26,2	
<b>Gréé/non gréé</b>																								
<b>2,000-2,299</b>	9,7	4,9	9,8	13,8	11,1	15,4	15,4	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	14,3	14,3	16,0	15,7	17,4	17,4	17,2	17,2	
<b>2,300-3,400<sup>a</sup></b>		6,0	9,3	13,1	10,6	12,0	12,0	14,5	14,5	14,5	12,9	12,9	13,4	13,4	13,4	13,9	13,9	13,9	13,6	13,5	13,5	13,5	12,8	
<b>Gréé</b>																								
<b>200-299</b>	22,0		18,9	27,0	21,5	22,9	23,3	25,2	25,2	23,9	26,1	29,2	29,2	31,7	32,2	33,6	35,6	33,4	34,6	35,4	35,9	37,3	39,1	
<b>300-500</b>	17,2	13,4	15,6	22,2	19,5	18,3	18,8	21,9	20,3	19,8	22,1	23,8	24,3	24,5	27,7	25,8	26,2	28,8	30,0	31,8	30,9	33,2	31,3	
<b>600-799<sup>b</sup></b>		9,3	12,3	19,6	14,3	14,8	16,2	19,0	17,7	19,5	20,6	22,7	22,0	21,4	22,8	24,4	22,8	25,4	27,3	25,3	25,8	25,4	25,4	
<b>600-799<sup>c</sup></b>		9,1	12,1	18,4	14,1	15,0	15,8	16,8	19,5	19,2	20,4	18,2	19,8	19,8	21,1	21,0	23,1	23,7	22,9	22,6	22,6	22,4	23,5	
<b>1,000-1,299</b>	12,5	6,9	11,6	19,1	13,7	15,5	16,6	17,6	19,0	20,2	19,4	19,6	20,8	21,2	22,2	24,0	24,8	24,9	25,3	26,3	25,9	25,9	25,8	
<b>1,600-1,999</b>	10,5	5,7	10,0	16,1	12,5	13,2	14,3	13,9	17,9	16,2	14,0	15,8	19,4	19,4	18,3	18,3	18,9	17,7	17,7	18,0	15,8	16,4	12,4	

<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 noeuds minimum.

<sup>b</sup> Navigant à 16–18 noeuds.

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

augmenté. La plus forte augmentation a été celle des porte-conteneurs grésés d'une capacité de 1 000 à 1 299 EVP, dont le taux moyen d'affrètement pour 2004 a atteint 19,14 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, soit 64,7 % de plus que le taux moyen de l'année précédente. Les taux moyens pour les navires d'une capacité de 1 600 à 1 999 EVP ont augmenté de 60,2 % par rapport à ceux de l'année précédente. Ceux des petits navires grésés d'une capacité de 700 à 999 EVP ont enregistré une augmentation similaire (60 %). La hausse pour les navires grésés et non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 999 EVP et d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP a été quasiment la même (41,6 %). Le taux moyen d'augmentation a diminué avec la taille des navires : le taux pour les navires non grésés d'une capacité de 300 à 500 EVP a été de 24,4 %, tandis que l'augmentation correspondante pour les petits navires d'une capacité maximale de 299 EVP a été légèrement supérieure (27,8 %).

On a observé une évolution positive et régulière des taux mensuels moyens d'affrètement à temps pour tous les types et toutes les tailles de navires. Les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs grésés et non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 299 EVP ont commencé l'année à 11,11 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, ont grimpé à 15,35 dollars en février et en mars, pour rester au-dessous de la barre des 14 dollars pendant les mois suivants. Il a fallu attendre décembre 2004 pour qu'ils montent à 14,25 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour. Il a été fait état, pendant l'année, d'un certain nombre d'affrètements impressionnants. Shipping Corporation of India a affrété le *Lindavia*, bâtiment de 2 078 EVP âgé de 8 ans, pour six mois au tarif de 40 000 dollars par jour. De même, de plus grands porte-conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP ont obtenu 10,62 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en janvier et 13,93 dollars en décembre, ce qui représente une augmentation de 36,6 % pour l'année.

Les taux pour les navires grésés d'une capacité de 1 000 à 1 299 EVP ont connu une évolution particulièrement favorable, ayant atteint, en décembre 2004, 23,95 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour au terme d'une hausse de 74,8 %. Ceux des navires de 600 à 799 EVP ont gagné 70,5 % à 24,35 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre. Tous les autres taux mensuels ont également enregistré des augmentations de pourcentage à deux chiffres, les plus faibles, soit 31,8 %, correspondant à de petits navires grésés d'une capacité de 300 à 500 EVP.

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

Fin 2004, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées trans-Pacifique, transatlantique et Asie-Europe ont été, pour l'essentiel, supérieurs à ceux observés à la fin de 2003 (voir le tableau 36). Sur l'itinéraire Asie-Europe, notamment, ils ont augmenté de 10,6 % dans le sens est-ouest et de 2 % dans le sens ouest-est. En direction de l'ouest, les taux correspondant au quatrième trimestre de 2004 (1 838 dollars par EVP) étaient bien supérieurs à ceux du troisième trimestre de 2000 (1 673 dollars par EVP), soulignant l'importance des augmentations sur cette route. Les taux trans-Pacifiques dans le sens ouest-est ont gagné 1,6 %, alors que, dans l'autre sens, ils ont légèrement baissé (de 0,5 %). Dans le sens ouest-est, à la fin de 2004, ils se sont établis à 1 923 dollar par EVP, soit au-dessus du niveau des deux années précédentes, mais encore bien au-dessous du pic de 2 000 dollars par EVP atteint en 2000. Pour la traversée de l'Atlantique, entre le quatrième trimestre de 2003 et le quatrième trimestre de 2004, l'évolution a été beaucoup moins impressionnante. Sur l'importante route à destination de l'ouest, vers les États-Unis, les taux d'affrètement ont augmenté de 0,1 % pour atteindre 1 471 dollars par EVP, tandis que, dans la direction opposée, ils ont diminué de moins de 1 % pour atteindre 778 dollars par EVP.

Sur la route trans-Pacifique, où les flux de marchandises sont les plus denses, les augmentations des taux de fret ne se sont produites qu'au cours du deuxième et du troisième trimestre de 2004. En direction de l'est, direction dominante pour ce qui est du trafic, on a enregistré de faibles hausses pendant les trois premiers mois, suivies d'une légère baisse au quatrième trimestre. L'évolution a été moins impressionnante vers l'ouest, avec des réductions des taux plus importantes au cours du quatrième trimestre. Pendant le premier semestre, le Trans-Pacific Stabilization Agreement (TSA), qui couvre 90 % du commerce, a essayé d'obtenir un relèvement d'environ 450 dollars par EQP lors des négociations relatives aux contrats annuels de services, mais il semble que les expéditeurs n'aient accepté que la moitié de ce montant. Le manque de conteneurs vides en Extrême-Orient a continué de peser sur le commerce au cours de l'année et, en septembre, des « taxes d'immobilisation de matériel d'origine » de 44 à 65 dollars par conteneur de fret sec ont été facturées aux expéditeurs américains. Par ailleurs, la China

TABLEAU 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2003–2005**  
(en dollars E.U. par EVP)

	Trans-Pacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie - États-Unis	États - Unis-Asie	Europe - Asie	Asie - Europe	États-Unis - Europe	Europe - États-Unis
<b>2003</b>						
Premier trimestre	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variation (%)	0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4
Deuxième trimestre	1 717	861	762	1 570	924	1 400
Variation (%)	12,3	4,2	8,2	9,6	2,8	10,3
Troisième trimestre	1 968	834	777	1 629	817	1 426
Variation (%)	14,6	-3,1	2	3,8	-11,6	1,9
Quatrième trimestre	1 892	810	754	1 662	834	1 469
Variation (%)	-3,9	-2,9	-3	2	2	3
<b>2004</b>						
Premier trimestre	1 850	802	733	1 686	778	1 437
Variation (%)	-2,2	-1	-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
<b>2005</b>						
Premier trimestre	186,7	800	801	1 795	854	1 514
Variation (%)	-2,9	-0,7	4,2	-2,3	3	2,9

*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.

Shipper Association envisage de poursuivre les transporteurs en justice en raison des taxes de manutention des terminaux qui sont prélevées dans les ports depuis le début de 2003.

Sur la liaison Asie-Europe, dans le sens est-ouest, qui est le plus chargé, les taux d'affrètement ont enregistré une croissance à un chiffre en 2004, surtout au troisième trimestre (plus de 5 %), avec un ralentissement notable au trimestre suivant. Cette augmentation semble être due aux hausses

d'environ 300 dollars par EVP que cherchaient à obtenir la Far Eastern Freight Conference (FEFC) et que, selon des informations invérifiables, les expéditeurs auraient accepté dans une proportion pouvant aller jusqu'à 80 %. Sur la route ouest-est à destination de l'Asie, on a assisté, pendant les deux premiers trimestres, à une détérioration des taux de 2,8 % et 0,3 % respectivement, avec une reprise au cours du second semestre, et plus particulièrement du quatrième trimestre, qui a permis d'enregistrer une hausse de 4,6 %, soit 769 dollars par EVP.

L'évolution des taux d'affrètement sur les itinéraires transatlantiques a été en général positive, hormis les baisses non négligeables de 6,7 % et 2,2 % enregistrées au premier trimestre de 2004 dans les deux sens. Dans le sens où le trafic est le plus dense, au départ de l'Europe, les meilleurs résultats ont été obtenus au dernier trimestre, à savoir une augmentation modeste de 2,4 % des taux d'affrètement, soit 1 471 dollars par EVP. Dans le sens ouest-est, on a également constaté des gains modestes, notamment au cours du deuxième semestre

En ce qui concerne les autres taxes appliquées aux services de ligne, le problème des taxes de sécurité a surgi en divers endroits, ces dernières étant souvent amalgamées aux taxes de sécurité prélevées par les ports et les terminaux. La FEFC a confirmé qu'un supplément de 6,20 dollars par conteneur serait facturé à partir de septembre 2004 afin de couvrir les frais encourus pour assurer

la sécurité des mouvements des navires et les frais administratifs liés au traitement des redevances pour services terminaux concernant les emballages et les transbordements.

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

En 2004, la demande de services conteneurisés s'est bien redressée. 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 ont fait apparaître des augmentations. En réalité, ces agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux et certaines activités de transbordement intrarégionaux. Ils dénotent néanmoins une expansion du trafic sur la route au départ de l'Extrême-Orient, notamment à partir de la Chine continentale, ainsi qu'une activité réduite sur la route transatlantique.

TABLEAU 37

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

Année	Trans-Pacifique		Asie-Europe		Transatlantique	
	Asie - États-Unis	États-Unis - Asie	Asie - Europe	Europe - Asie	États-Unis - Europe	Europe - États-Unis
2003	10,19	4,05	7,26	4,92	1,72	2,9
2004	11,78	4,3	8,4	5,6	1,8	3
Variation (%)	15,6	6,2	15,7	13,8	4,6	3,4

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International*, divers numéros.

Pour ce qui est du trafic trans-Pacifique, l'essor des années précédentes s'est poursuivi, notamment dans le sens ouest-est. Ce qui explique cette augmentation impressionnante de 15,7 % en dépit du déclin du dollar E.U., c'est la production de biens industriels et de consommation par des établissements relocalisés en Chine continentale et dans d'autres pays asiatiques. Le flux des marchandises se répartit maintenant de manière égale tout au long de l'année, la haute saison ayant moins d'effets sur le déploiement de la capacité de transport maritime. Des navires de plus de 5 000 EVP, y compris certains bâtiments de plus de 8 000 EVP, ont été déployés par des compagnies de transport maritime dans plusieurs de leurs services, mais l'offre de capacité supplémentaire a été quelque peu découragée par l'encombrement de plusieurs ports et la persistance

des déséquilibres dans le trafic des conteneurs. Les services de transports exclusivement maritimes d'Asie à destination de la côte Est des États-Unis ont été maintenus en partie pour permettre d'éviter les ports saturés de la côte Ouest et le temps de surestaries a été considérablement diminué pour obliger les conteneurs vides à revenir en Asie. Les vieux papiers, comprenant les déchets de carton-pâte, de papier kraft, les déchets non triés et le carton ondulé, ont été l'une des principales marchandises acheminées par bateau d'Amérique du Nord en Extrême-Orient/Asie, représentant environ un cinquième de l'ensemble des expéditions. Ces chargements ont changé de destination : au lieu d'aller au Japon ou en République de Corée, comme autrefois, ils sont maintenant livrés en Chine, où le papier est recyclé en emballages pour les exportations.

TABLEAU 38

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

Opérateur	mi-2004	mi-2003
Grand Alliance	23,6	24,0
New World Alliance	11,9	13,9
Maersk Sea Land	14,5	16,8
K Line and Yang Ming	7,5	9,7
CMA CGM / Norasia et autres	5,6	5,7
<b>Total</b>	<b>63,1</b>	<b>70,1</b>

*Source* : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's Shipping Economist*, septembre 2004, page 10.

Sur l'axe Europe-Asie, les flux de marchandises ont enregistré un pourcentage d'augmentation des taux à deux chiffres. À l'avenir, cette route pourrait donner lieu à un excédent de capacité, car des navires de 8 000 EVP doivent être livrés bientôt. En 2004, toutefois, le redéploiement des emballages a beaucoup préoccupé tous les transporteurs, car près d'un conteneur sur deux transportés d'Asie en Europe septentrionale a été renvoyé vide, la proportion étant encore plus forte en ce qui concerne la Méditerranée (deux conteneurs acheminés vers l'ouest sur trois repartent vides). Le redéploiement des conteneurs vides et les embouteillages dans plusieurs ports ont maintenu la parité entre l'offre et la demande pendant toute l'année malgré le déploiement de nombreux navires supplémentaires. La Far Eastern Freight Conference (FEFC) a réduit sa part dans la capacité déployée à 63,1 % à la fin du premier semestre de 2004, ce qui signifie que celle des transporteurs qui n'en font pas partie, comme Hanjin, Evergreen, Cosco et d'autres, s'est accrue. Elle est plus importante dans certaines régions; pour la Méditerranée, elle a été estimée à 50 %.

En comparaison, la route transatlantique n'a enregistré que des résultats médiocres en 2004. Les flux de marchandises à destination de l'est n'ont augmenté que de 4,6 %, tandis que le trafic vers l'ouest s'est accru de 3,4 %. La dévaluation du dollar des États-Unis par rapport à l'euro pendant la majeure partie de l'année explique ces chiffres. La demande a été stable pendant l'année et l'excédent de capacité est passé inaperçu en raison de l'engorgement de plusieurs ports. À la différence des deux autres routes, le redéploiement des conteneurs vides n'a pas posé de problème.

Certains transporteurs de la TACA (Transatlantic Conference Agreement) ont décidé de poursuivre en justice la Commission européenne en raison du coût des garanties bancaires pendant le délai d'appel d'une amende qui leur a été imposée par la Commission.

Sur les liaisons secondaires nord-sud et les trafics régionaux, la situation a été la même. Le taux de croissance des flux de conteneurs entre l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est a été de 14,1 % et, entre l'Asie et l'Océanie, de 15,3 %. Sur ces routes, les transporteurs régionaux ont été gênés par l'importance du tonnage affrété. Les conteneurs excédentaires ont été à nouveau redéployés sur les destinations australiennes. Les flux de conteneurs entre l'Europe et l'Amérique du Sud et l'Europe et l'Amérique centrale ont enregistré une augmentation remarquable de 12,5 %. Le trafic entre l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et les Caraïbes a progressé de 8,8 %. Ce sont les itinéraires entre l'Europe et l'Océanie et l'Europe et l'Afrique occidentale qui ont connu les plus faibles augmentations (4,2 % et 3,2 % respectivement).

#### **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 2001 et 2003. L'indice global moyen pour l'année 2003 a progressé de six points par rapport à 2002, pour atteindre 101 points (1995 = 100), en raison de l'augmentation des taux pour les flux d'entrée et de sortie. On a à peine

TABLEAU 39

**Indice des taux de fret des services de ligne, 2002–2004**  
(chiffres mensuels; 1995 = 100)

Mois	Indice global			Indice trafic d'entrée			Indice trafic de sortie		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Janvier</b>	93	96	93	81	91	88	104	101	98
<b>Février</b>	93	96	93	81	91	88	103	100	98
<b>Mars</b>	95	101	96	80	94	92	109	107	101
<b>Avril</b>	95	107	100	82	100	96	108	114	104
<b>Mai</b>	94	99	99	82	92	96	106	105	103
<b>Juin</b>	94	101	99	81	90	95	106	111	103
<b>Juillet</b>	94	103	100	85	97	97	103	107	103
<b>Août</b>	94	104	100	85	99	97	102	109	102
<b>Septembre</b>	93	104	100	85	99	98	100	108	102
<b>Octobre</b>	99	102	100	88	96	96	109	107	104
<b>Novembre</b>	99	100	96	90	96	90	108	105	101
<b>Décembre</b>	97	96	94	88	92	89	105	100	100
<b>Moyenne annuelle</b>	95	101	98	84	95	94	105	106	102

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 Anvers/Hambourg.

remarqué la détérioration de l'indice moyen des taux pour les flux d'entrée – un point (à 94) pour l'année, seulement. Les chiffres mensuels font apparaître qu'un pic a été atteint de juillet à septembre 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 moyen des flux de sortie est descendu à 102 points, en 2004, après avoir perdu quatre points. Il s'est maintenu la plupart du temps au-dessus de la barre des 100 points, ce qui souligne la relative stabilité de la demande dans cette direction.

##### **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 2004, des données de base sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces denrées. Pour

le caoutchouc en feuilles, les augmentations du prix moyen f.o.b. ont largement contrebalancé le relèvement des taux de fret et les surtaxes de soutage, ce qui a eu pour effet de faire baisser le ratio de fret de 7,5 % en 2004. Le prix f.o.b. du jute a augmenté d'environ 10 %, compensant presque la baisse de l'année précédente, tandis que les taux de fret ont grimpé de près de 16 %, ce qui explique la légère baisse du ratio de fret à 27,6 % en 2004. Le prix des fèves de cacao expédiées du Ghana a baissé d'environ 12 %, mais les taux de fret sont restés stables, de sorte que le ratio de fret est passé de 3,3 en 2003 à 3,7 en 2004. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a enregistré une augmentation impressionnante de près de 41 % en 2004, qui est allée de pair avec une hausse de 24 % des taux de fret pendant l'année, d'où un ratio de fret de 10,1 %, très proche de celui de 2002. Le rapport entre les taux de fret des services de ligne et le prix f.o.b. du thé est passé de 7,8 à 8,6 % en raison d'une augmentation des taux de fret de près de 13 % en 2004, alors que les prix ne se sont

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	2002	2003	2004
Caoutchouc	Singapour/Malaisie–Europe	10,5	8,9	15,5	13,5	8,3	7,5
Jute	Bangladesh–Europe	12,1	19,8	21,2	21,7	29	27,6
Fèves de cacao	Ghana–Europe	2,4	2,7	6,7	2,8	3,3	3,7
Huile de coprah	Sri Lanka–Europe	8,9	12,6	n.d.	10	11,5	10,1
Thé	Sri Lanka–Europe	9,5	9,9	10	6,8	7,8	8,6
Café	Brésil–Europe	5,2	6	10	7,6	6,8	6,5
Café	Colombie (ports de l'Atlantique) -Europe	4,2	3,3	6,8	3,9	3,9	2,3
Café	Columbie (ports du Pacifique) - Europe	4,5	4,4	7,4	4,6	4,8	2,6

Source : Secrétariat de la CNUCED à partir de données communiqués par l' Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970–1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990–2003).

<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.o.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 1990–2004, les prix des produits ont été tirés du Bulletin mensuel des prix des produits de base (CNUCED).

élevés que de 2 %. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont affiché une augmentation remarquable de 34 % en 2004, les taux de fret ayant également gagné 27 %, d'où une diminution du facteur de fret de 6,8 % en 2003 à 6,5 % en 2004. Le prix du café de Colombie exporté vers l'Europe à partir des ports de l'Atlantique et du Pacifique a augmenté de 25 % en 2004, tandis que les taux de fret ont diminué respectivement de 25 % et de 33 % sur ces deux routes, d'où des ratios de fret inférieurs à 3 %, les plus bas des denrées considérées.

#### 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. Pour ce qui est du 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 groupe de pays (voir également le graphique 8). En 2003, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 15,7 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a progressé de 12,2 %, dénotant la tendance à la hausse qui prévalait pendant l'année en matière de taux de fret. La part du coût total du fret dans la valeur des importations a diminué de 5,5 % en 2002 à 5,4 % en 2003. En 2000, la part des coûts de fret dans la valeur des importations s'est établie à 5,6 %, soit presque 8 % de plus que le ratio moyen de 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 2003, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de

TABLEAU 41

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

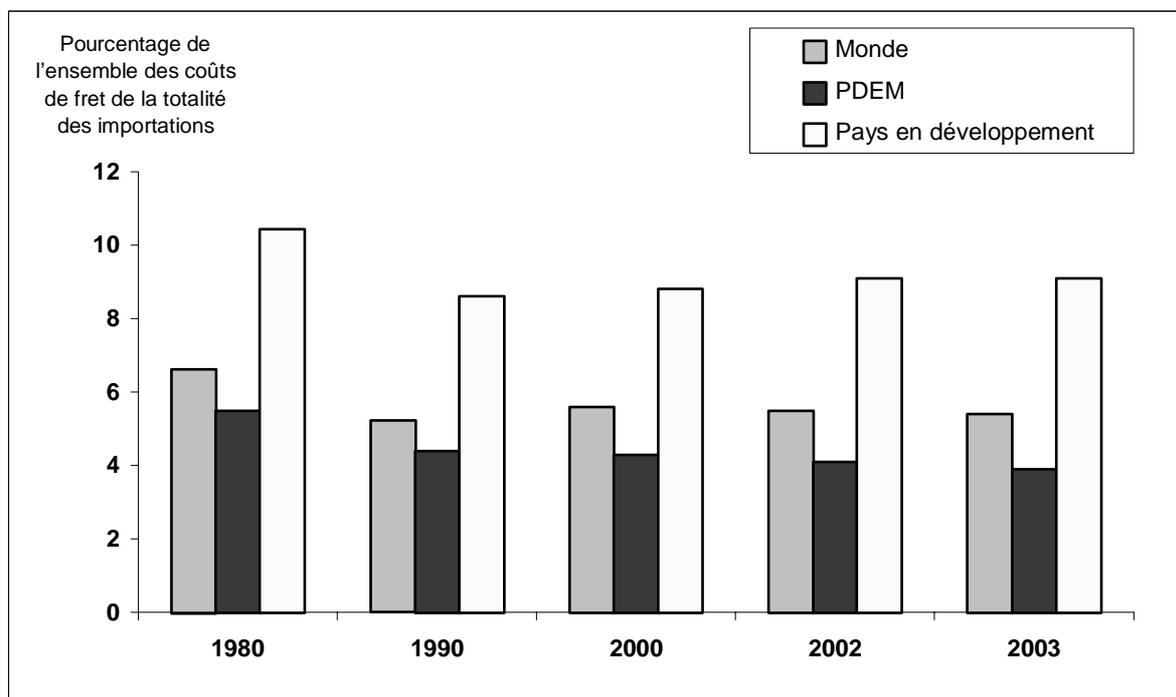
Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
1990	Total mondial	173,1	3314,3	5,2
	Pays développés à économie de marché	117,0	2661,6	4,4
	Pays en développement – total	56,1	652,6	8,6
	<i>dont :</i>			
	Afrique	9,0	81,9	11,1
	Amérique	9,6	117,8	8,2
	Asie	35,1	427,9	8,2
	Europe	1,9	21,3	9,0
	Océanie	0,5	3,8	12,3
2000	Total mondial	342,6	6147,1	5,6
	Pays développés à économie de marché	191,1	4439,6	4,3
	Pays en développement – total	151,5	1707,5	8,8
	<i>dont :</i>			
	Afrique	14,3	110,6	12,9
	Amérique	35,2	404,8	8,7
	Asie	99,2	1162,6	8,5
	Europe	2,2	24,4	9,0
	Océanie	0,6	5,1	11,8
2002	Total mondial	337,9	6097,3	5,5
	Pays développés à économie de marché	181,6	4386,2	4,1
	Pays en développement – total	156,3	1711,1	9,1
	<i>dont :</i>			
	Afrique	14,0	118,3	11,8
	Amérique	38,5	365,3	10,5
	Asie	101,0	1191,9	8,5
	Europe	2,2	30,0	8,7
	Océanie	0,6	5,5	10,9
2003	Total mondial	379,2	7052,9	5,4
	Pays développés à économie de marché	195,1	5029,3	3,9
	Pays en développement – total	184,1	2023,6	9,1
	<i>dont :</i>			
	Afrique	17,9	150,2	11,9
	Amérique	39,2	398,2	9,8
	Asie	122,7	1430,3	8,6
	Europe	3,5	38,4	9,1
	Océanie	0,8	6,5	12,3

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

<sup>a</sup> Les estimations pour le monde entier sont incomplètes, car les pays qui ne sont pas membres du FMI, les pays d'Europe centrale et orientale et les Républiques de l'ex-Union soviétique, ainsi que les pays socialistes d'Asie, ne sont pas pris en compte faute d'informations et pour diverses autres raisons.

GRAPHIQUE 8

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



Source : Tableau 41.

4,7 %, tandis que le coût total du fret augmentait de 7,4 %; ainsi, les coûts de fret en pourcentage de la valeur des importations ont diminué pour passer à 3,9 % (4,1 % en 2002) contre 9,1 % (même pourcentage en 2002) 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 distribution plus efficaces des chargeurs des pays développés à économie de marché.

## 2. Évolution au niveau régional

Dans les pays en développement, le coût total du fret a augmenté de 17,7 % en 2003. À l'intérieur de ce groupe, les pays en développement d'Afrique ont enregistré une augmentation insignifiante de ce coût (de 11,8 % en 2002 à 11,9 % en 2003). Cela s'explique par l'augmentation des taux de fret et l'amélioration continue des services de manutention dans les terminaux, qui ont compensé l'insuffisance 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 70 % dans la valeur des importations et 66,6 % dans les paiements de fret de l'ensemble des pays en développement en 2003, contre 69,6 % et 64,5 % respectivement en 2002. Dans cette région, le facteur de fret a varié d'environ 8 % depuis 1990 et s'est établi à 8,6 % en 2003.

Dans les pays en développement d'Amérique, le rapport coût du fret/valeur des importations a affiché une baisse de 9,8 % en 2003, contre 10,5 % en 2002. La même année, les pays en développement d'Europe ont enregistré une hausse modeste des taux de fret, qui ont atteint 9,1 %, contre 8,7 % en 2002.

Les petits pays en développement insulaires d'Océanie ont vu leurs taux de fret monter à 12,3 %, c'est-à-dire plus haut que les 10,9 % de l'année précédente. L'éloignement des grands partenaires, les faibles quantités transportées, les frais de collecte et de transbordement sont autant d'éléments qui contribuent à faire monter le coût du fret dans les pays en développement insulaires

## 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, et des changements institutionnels dans les ports.*

#### 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 2001-2003. Le taux de croissance mondiale du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a connu une hausse remarquable de 9,6 % en 2003. Bien qu'inférieur aux 13,4 % de l'année précédente, ce chiffre témoigne de la vigueur du trafic de ligne en 2003, où le débit a passé la barre des 300 millions d'EVP pour la première fois dans l'histoire, pour s'établir à 303,1 millions d'EVP, ce qui représente une augmentation annuelle de 26,5 millions d'EVP par rapport aux 276,6 millions d'EVP de 2002.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 11,9 %, avec un débit de 122,4 millions d'EVP, correspondant à 40,4 % du débit mondial total. Ce taux a été inférieur à celui, remarquable, de 15,5 % atteint en 2002, année où le débit des pays en développement a été de 109,4 millions d'EVP. Quelque 13 pays ont connu une croissance à deux chiffres en 2003 et 2002 sur un total de 57 dont le débit annuel dépasse les 100 000 EVP. Il s'agit des pays suivants : République de Corée, Malaisie, Émirats arabes unis, Thaïlande, Brésil, Inde, Arabie saoudite, République islamique d'Iran, Bahamas, Guatemala, Maurice, République-Unie de Tanzanie et Djibouti. 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 au niveau de la communication des données ou encore à l'absence de données pour certaines années.

On dispose des premiers chiffres concernant 2004 pour les 20 premiers ports à conteneurs du

monde; ces données figurent au tableau 43. Le débit des transports conteneurisés assurés par ces ports a atteint 166,62 millions d'EVP après une croissance à deux chiffres au cours des deux années précédentes. Il y avait 13 ports de pays et territoires en développement et de pays socialistes d'Asie sur cette liste, les sept autres étant situés dans des pays à économie de marché : trois en Europe, trois aux États-Unis et un au Japon. On comptait 14 ports en Asie, dont sept en Chine et un en Asie occidentale, trois en Europe et trois en Amérique du Nord.

Hong Kong (Chine) est resté en tête avec un taux de croissance de 19,1 %, suivi de Singapour, qui a enregistré une croissance légèrement inférieure à 16,9 %. Les ports de la Chine continentale se sont particulièrement bien comportés : Shanghai et Shenzhen ont enregistré une progression de 28,1 % et 27,6 % respectivement. Busan, Kaoshiung, Rotterdam, Los Angeles et Hambourg ont conservé leur place dans le classement après avoir affiché un taux de croissance du trafic à deux chiffres. Dubaï a réussi à s'emparer de la neuvième place aux dépens d'Anvers, après avoir enregistré une croissance impressionnante (24,8 %) de son trafic de marchandises. De même, Long Beach a repoussé Port Klang à la douzième place au terme d'une expansion de son trafic de 24 %. Qingdao, New York et Tanjung Pelepas ont conservé leur place. Tokyo, cependant, a reculé à la vingtième place en raison des résultats remarquables obtenus par Ningbo, Tianjin et Laem Chabang, qui ont enregistré une augmentation du trafic de 44,4 %, 26,6 % et 13,8 % respectivement. Deux ports européens, Bremenhaven et Gioia Tauro, ont disparu de la liste pour y être remplacés par les ports chinois de Ningbo et Tianjin.

Ces 20 ports les plus importants ont représenté 47,6 % du trafic portuaire conteneurisé mondial en 2003 (contre 44 % en 2002).

TABLEAU 42

Trafic conteneurisé dans les ports de 57 pays et territoires en développement en 2003, 2002 et 2001  
(en EVP)

Territoire ou pays	2003	2002	2001	Variation (%) 2003-2002	Variation (%) 2002-2001
Hong Kong (Chine)	20 449 000	19 144 000	17 900 000	6,8	6,9
Singapour	18 441 000	16 986 010	15 520 000	8,6	9,4
République de Corée	12 993 429	11 719 502	9 827 221	10,9	19,3
Malaisie	10 072 072	8 751 567	6 224 913	15,1	40,6
Émirats arabes unis	6 955 750	5 872 244	5 081 964	18,5	15,6
Indonésie	4 560 397	4 539 884	3 901 761	0,5	16,4
Thaïlande	4 409 996	3 799 093	3 387 071	16,1	12,2
Brésil	4 333 425	3 570 255	2 323 801	21,4	53,6
Inde	3 916 064	3 208 384	2 764 757	22,1	16,0
Philippines	3 468 803	3 324 796	3 090 952	4,3	7,6
Arabie saoudite	2 440 327	1 958 566	1 676 991	24,6	16,8
Oman	2 246 826	1 415 498	1 331 686	58,7	6,3
Vietnam	2 195 939	1 771 992	n.d.	23,9	n.d.
Sri Lanka	1 959 354	1 764 717	1 726 605	11,0	2,2
Mexique	1 690 913	1 564 541	1 358 136	8,1	15,2
Panama	1 605 074	1 344 785	2 376 045	19,4	-43,4
Égypte	1 457 976	1 336 044	1 708 990	9,1	-21,8
Malte	1 347 539	1 288 775	1 205 764	4,6	6,9
Chili	1 249 526	1 167 876	1 080 545	7,0	8,1
République islamique d'Iran	1 147 656	805 864	618 195	42,4	30,4
Jamaïque	1 137 798	1 065 000	983 400	6,8	8,3
Bahamas	1 057 879	860 000	570 000	23,0	50,9
Colombie	995 203	960 723	577 041	3,6	66,5
Guatemala	725 976	360 161	322 136	101,6	11,8
Argentine	718 609	554 796	663 811	29,5	-16,4
Costa Rica	669 259	602 568	n.d.	11,1	n.d.
Pérou	627 011	631 757	n.d.	-0,8	n.d.
Bangladesh	625 155	584 222	n.d.	7,0	n.d.
Côte d'Ivoire	612 546	579 055	543 846	5,8	6,5
Venezuela	592 010	780 657	924 119	-24,2	-15,5
Équateur	515 550	500 471	414 355	3,0	20,8
République dominicaine	480 650	541 932	487 827	-11,3	11,1
Honduras	470 567	413 843	n.d.	13,7	n.d.
Trinité-et-Tobago	440 368	385 233	352 758	14,3	9,2

TABLEAU 42 (suite)

Territoire ou pays	2003	2002	2001	Variation (%) 2003-2002	Variation (%) 2002-2001
Maurice	381 474	198 177	161 574	92,5	22,7
Algérie	354 724	338 152	311 111	4,9	8,7
Uruguay	333 871	292 962	301 641	14,0	-2,9
Pakistan	332 559	227 000	878 892	46,5	-74,2
Kenya	330 748	278 059	n.d.	18,9	n.d.
Liban	305 933	298 876	299 400	2,4	-0,2
Jordanie	281 215	277 307	241 037	1,4	15,0
République arabe syrienne	266 300	257 586	222 698	3,4	15,7
Chypre	255 021	233 400	235 100	9,3	-0,7
Cuba	216 587	214 760	258 264	0,9	-16,8
République-Unie de Tanzanie	204 000	178 154	135 632	14,5	31,4
Djibouti	201 447	178 405	147 908	12,9	20,6
Réunion	170 092	162 636	159 006	4,6	2,3
Togo	166 441	84 783	n.d.	96,3	n.d.
Bahreïn	165 700	155 037	n.d.	6,9	n.d.
Qatar	164 137	118 183	n.d.	38,9	n.d.
Soudan	156 607	129 093	120 701	21,3	7,0
Cameroun	156 000	146 737	139 587	6,3	5,1
Yémen	155 717	388 436	377 367	-59,9	2,9
Guam	148 158	140 990	140 158	5,1	0,6
Martinique	142 110	149 901	140 034	-5,2	7,0
Slovénie	126 237	114 863	93 187	9,9	23,3
Guadeloupe	110 073	118 013	n.d.	-6,7	n.d.
<b>Total</b>	<b>121 734 798</b>	<b>108 836 321</b>	<b>93 307 987</b>	<b>11,9</b>	<b>16,6</b>
<b>Autres déclarants <sup>a</sup></b>	<b>657 445</b>	<b>588 096</b>	<b>1 426 812</b>	<b>11,8</b>	<b>-58,8</b>
<b>Total déclaré <sup>b</sup></b>	<b>122 392 243</b>	<b>109 424 417</b>	<b>94 734 799</b>	<b>11,9</b>	<b>15,5</b>
<b>Total mondial</b>	<b>303 108 850</b>	<b>276 552 859</b>	<b>243 814 545</b>	<b>9,6</b>	<b>13,4</b>

Source : D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2004* 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, 2004–2002**  
(en millions d'EVP et en pourcentage de variation)

Port	Millions d'EVP			Pourcentage de variation	
	2004	2003	2002	2004/2003	2003/2002
Hong Kong (Chine)	21,93	20,82	19,14	5,33	8,78
Singapour	20,60	18,41	16,94	11,90	8,68
Shanghai	14,57	11,37	8,81	28,14	29,06
Shenzhen	13,65	10,70	7,61	27,57	40,60
Busan	11,43	10,37	9,45	10,22	9,74
Kaoshiung	9,71	8,81	8,49	10,22	3,77
Rotterdam	8,30	7,10	6,52	16,90	8,90
Los Angeles	7,32	6,61	6,11	10,74	8,18
Hambourg	7,03	6,14	5,37	14,50	14,34
Dubaï	6,43	5,15	4,19	24,85	22,91
Anvers	6,06	5,44	4,78	11,40	13,81
Long Beach	5,78	4,66	4,52	24,03	3,10
Port Klang	5,24	4,80	4,50	9,17	6,67
Qingdao	5,14	4,24	3,41	21,23	24,34
New York	4,40	4,04	3,75	8,91	7,73
Tanjung Pelepas	4,02	3,50	2,67	14,86	31,09
Ningbo	4,00	2,77	0,00	44,40	n.d.
Tianjin	3,81	3,01	0,00	26,58	n.d.
Laem Chabang	3,62	3,18	2,66	13,84	19,55
Tokyo	3,58	3,28	2,71	9,15	21,03
<b>Total</b>	<b>166,62</b>	<b>144,40</b>	<b>121,63</b>	<b>15,39</b>	<b>18,72</b>

Source : *Containerisation International*, mars 2005, p. 77.

## B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2004, de nombreux ports ont enregistré des augmentations de trafic record. Rotterdam a affiché un accroissement de 7 % du trafic de marchandises à 352 millions de tonnes, et Singapour une progression de 5,7 % du tonnage des navires pour atteindre 1,04 milliards de tjb. Les ports autour de Ho Chi Minh Ville ont fait valoir une progression du trafic de marchandises de 11 % à 25 millions de tonnes, soit environ le tiers du trafic de l'ensemble des ports du Vietnam, lequel s'est monté à 73 millions de tonnes. Le débit total des ports maritimes belges a été de 214 millions de tonnes de marchandises, le plus important d'entre

eux, Anvers, ayant enregistré une augmentation de 6 % pour atteindre 151 millions de tonnes. La progression des ports espagnols, en ce qui concerne le trafic de marchandises, a été de 8 %, à 410 millions de tonnes pour l'année.

Au milieu de 2004, l'importance record du trafic a causé des embouteillages dans de nombreuses régions. En août, il a été fait état d'encombrements dans des ports vraciers en Chine, où China Shipping a fait savoir qu'il y avait jusqu'à 20 navires en attente d'un poste de mouillage, en dépit d'un rendement exceptionnel, à Qingdao, port vracier de première importance où l'on décharge des navires de type Cape-size à un rythme de plus de 6 000 tonnes à l'heure. Les

mêmes embouteillages ont affecté des ports à conteneurs. En Australie, Port Botany et Melbourne ont indiqué que sept navires sur dix ont pris du retard. En Afrique du Sud, un retard moyen de 16 heures était en train de devenir chose normale. En Inde, le terminal Nhava Sheva du port de Jawarharlal Nehru a bloqué les exportations en raison du grave embouteillage provoqué par 17 500 conteneurs empilés dans son parc à conteneurs dont la capacité était de 11 500 unités. Au Kenya, on a compté jusqu'à 8 000 conteneurs accumulés à Mombasa à la fin de l'année, le fonctionnement pâtissant d'un manque d'équipement aggravé par l'arrestation de certains membres du personnel occupant des postes clés pour détournement de fonds.

Les ports de Los Angeles et Long Beach ont commencé à être embouteillés au début de juillet, certains transporteurs repartant en Asie sans avoir chargé des conteneurs vides pour respecter leur horaire. Il a manqué jusqu'à 38 équipes de dockers par période de travail, ce qui, conjugué aux augmentations du trafic et aux longues négociations relatives à l'allongement des horaires de travail aux points d'entrée et de sortie des terminaux, a été à l'origine du problème. Il a fallu un certain temps pour mettre en œuvre la décision d'engager 3 000 travailleurs occasionnels de plus; en octobre, 1 000 seulement avaient été recrutés, dont un cinquième environ sont venus travailler, dotés d'aptitudes inégales. La proposition d'ouvrir les portes des terminaux 24 heures sur 24 s'est trouvée en contradiction avec les pratiques de travail des entrepôts qui sont fermés la nuit et pendant les week-ends et en butte à la réticence à accepter des tarifs d'heures supplémentaires. En conséquence, au début de septembre, 22 porte-conteneurs étaient en attente d'un poste de mouillage, puis 33 le jour de la fête du travail, et, un mois plus tard, il y avait encore 26 navires en rade. Cette situation a entraîné des modifications des calendriers d'expédition : en Australie, des ports ont été sautés pour rattraper les retards pris sur la côte Ouest des États-Unis, et 19 navires ont été détournés sur Oakland, Seattle et Manzanillo (Mexique) à la mi-septembre. La situation est redevenue normale à la fin novembre, le temps de relâche étant de trois ou quatre jours au lieu des sept à dix jours des mois précédents.

Il n'a pas toujours été facile de détourner les porte-conteneurs. Comme les retards commençaient à s'accumuler à Rotterdam (il a été fait état d'une attente pouvant aller jusqu'à 24 heures au cours de l'été), quatre des cinq membres de la Grande

alliance ont suggéré d'utiliser le terminal vide Ceres Paragon à Amsterdam. Les premiers navires de ligne ont fait escale dans ce terminal au début d'octobre, mais seulement une fois. Sur la Manche, l'embouteillage de Felixstowe et de Southampton a été provoqué par le temps de séjour prolongé des conteneurs d'importation. En octobre, le temps de rotation moyen d'un camion est passé de six heures à un jour. À la fin de l'année, la situation est revenue à la normale. Ailleurs, malgré l'essor des exportations du Brésil, le manque d'investissements dans l'infrastructure routière entre Santos et le Grand São Paulo est, paraît-il, à l'origine de la file d'attente de camions longue de six kilomètres à l'entrée du port.

Des grèves ont porté atteinte à la capacité des ports à remplir leur rôle dans le commerce. En avril, des équipages et des capitaines de remorqueurs et de barges se sont mis en grève pour obtenir des augmentations de salaire et une amélioration de leur régime d'assurance maladie. En juin, le terminal à conteneurs de Chennai a été touché par une grève de trois semaines suite au renvoi de certains travailleurs et à l'imposition d'une surtaxe de 50 dollars par EVP en charge aux transporteurs d'apport. En juillet, les travailleurs portuaires israéliens ont lancé une grève du zèle pour obtenir des droits à pension et d'autres prestations dans le prolongement des plan gouvernementaux de privatisation des ports d'Haïfa, d'Ashdod et d'Eilat. Un mois plus tard, on estimait que 131 navires avaient été détournés sur l'Égypte, Chypre et la Grèce, ce qui a entraîné une perte d'un milliard de dollars pour l'économie nationale. Les arrêts de travail ont pris fin en septembre et, en décembre, l'autorité portuaire a accepté de dédommager les négociants à hauteur de 23 millions de dollars. Deux mois plus tard, une paix sociale de cinq ans a été conclue, les dockers recevant une prime exceptionnelle de 11 450 dollars et les employés des autorités portuaires une hausse salariale de 15 % étalée sur plusieurs années.

En Afrique du Sud, Durban a été touché par des grèves de travailleurs occasionnels désirant obtenir le retour au régime d'emploi des dockers à la place du système d'intermédiaires en fonctionnement. La productivité du port a été amoindrie en novembre et décembre à Marseille (France) par une grève perlée des grutiers qui ne voulaient pas renoncer à des primes de fonctionnement non officielles. Plus tard, les grutiers de Marseille et du Havre ont déclaré qu'ils ne souhaitaient pas voir leur statut d'employés de l'autorité portuaire se transformer en statut

d'employés d'exploitants de terminaux à conteneurs. Au Chili, un accord de deux ans sur les salaires a été conclu en novembre pour mettre fin à une grève de trois semaines à Iquique au cours de laquelle des travailleurs ont été blessés dans les heurts avec les représentants de l'ordre. Certaines grèves ont eu pour origine des problèmes à caractère national – à titre d'exemple, celles de 24 heures qui ont touché les ports allemands au cours de l'année ont été causées par les plans gouvernementaux destinés à supprimer des régimes de préretraite et de sécurité sociale.

D'autres grèves touchant les ports ont été causées par des problèmes concernant les entreprises de transport routier. Á Miami, a eu lieu une grève de deux semaines des transporteurs routiers indépendants qui réclamaient une augmentation de leur rémunération et une indemnité d'attente au port. Les entreprises de transport routier, aux États-Unis, étaient confrontées aux prix élevés du carburant et essayaient de faire changer une pratique commerciale déjà ancienne les rendant responsables (et non les transporteurs maritimes) des dommages causés aux châssis hors de l'enceinte du port. En Colombie, à la suite d'une grève nationale de trois semaines des chauffeurs routiers, 9 000 conteneurs se sont retrouvés immobilisés dans le plus grand port, Buenaventura, et les livraisons de charbons ont été interrompues dans les petits terminaux des Caraïbes.

En juillet, au terme de longues négociations, les conditions de travail des équipages de remorqueurs des ports de Liverpool, Southampton, Medway, Londres, Felixstowe et Hull ont été alignées sur celles des gens de mer du Royaume-Uni. Il convient de signaler, parmi les nouvelles dispositions : un temps de travail qui ne doit dépasser 48 heures par semaine pendant des périodes de 26 semaines, et le fait que des interruptions de travail de moins de deux heures ne doivent pas être considérées comme un repos significatif. Au cours de l'année, la Fédération internationale des ouvriers du transport a lancé une campagne contre « les ports de commodité ».

La saison des ouragans a contrarié le fonctionnement des ports des Caraïbes. Ce sont les grandes installations de transbordement de Freeport, aux Bahamas, qui ont été le plus sévèrement touchées à la suite de deux ouragans, en septembre, lesquels ont endommagé le système électrique des portiques de quai et interrompu les communications. Le Through Transport Club a fait état de dommages d'un montant de 11 millions de dollars et préparé

une liste de contrôle pour aider les ports à réduire autant que possible les conséquences de tels événements. D'autres ports, dans le sud de la Floride, ont été endommagés par les ouragans, mais dans une moindre mesure. Le tsunami de décembre dans l'Océan indien a eu des conséquences limitées dans les ports, dont la plupart ont pu recommencer à fonctionner dans les deux jours qui l'ont suivi. Chennai a fait état d'un envasement anormal nécessitant un dragage d'un coût de 2,5 millions de dollars.

L'automatisation est considérée par beaucoup comme un moyen d'améliorer le rendement après que les problèmes initiaux auront été résolus. En mars 2004, le terminal à conteneurs Altenwerder de Hambourg a dépassé 100 opérations par grue et par heure pour la première fois depuis sa mise en service en 2002 et, le mois suivant, il a assuré la manutention de plus de 1 825 conteneurs routiers et 810 conteneurs ferroviaires par jour. Des problèmes imprévus de logiciels informatiques ont retardé sa mise en route à trois reprises et causé des casse-tête aux responsables pendant des mois pour respecter les calendriers et les échéanciers. L'automatisation ne s'est pas limitée aux grands terminaux. Á Brisbane, après une série d'essais qui avait commencé il y a près de 10 ans, Kalmar, et un exploitant de terminal, Patrick Corp., ont réussi à convertir les chariots à portique en installations automatiques capables d'exécuter tous les ordres classiques dans un terminal – soulever, déposer, tourner, s'arrêter, etc.. L'exploitant prétend économiser environ 15 dollars par opération et a commandé 14 nouveaux chariots à portique automatisés pour un nouveau terminal.

La coopération des travailleurs a été nécessaire pour réussir à tester et mettre en fonctionnement les nouvelles technologies. En octobre, environ 150 dockers ont bloqué, à Gêne, la démonstration d'un véhicule télécommandé qui serait capable de transborder jusqu'à 500 EVP à l'heure à partir de rouliers et de paquebots. Selon l'accord conclu en juillet avec les employés de bureau des ports de Los Angeles et de Long Beach, tout nouvel emploi créé grâce à la nouvelle technologie reviendrait à une personne syndiquée.

Dans d'autres cas, il a fallu remettre en cause des barrières administratives déjà anciennes. Les membres de la communauté portuaire de Hong Kong (Chine) ont constaté qu'il en coûtait 200 dollars de plus pour expédier un conteneur de 40 pieds à une destination située en Chine méridionale en raison d'un système de licences

transfrontalières et de la règle selon laquelle le retour au port doit être assuré par le même camion, le même chauffeur, le même conteneur et le même châssis.

Les clients ont également mesuré l'efficacité à l'aune des taxes payées au port, et ils ont réagi aux modifications réelles et potentielles des tarifs. Il a été dit que les taxes élevées imposées dans les ports japonais étaient en cours de révision au Ministère des transports en vue de leur alignement sur celles des autres ports de la région, qui, selon les informations, sont inférieures de 30 à 40 %. Dans les ports de l'Union européenne, on a craint que les droits n'augmentent, car les lignes directrices relatives à l'aide d'État ont été revues à la suite d'un arrêt concernant la non application des frais de débarquement dans un aéroport belge. En Inde, il a été suggéré que la politique élaborée pour attirer des escales directes annonce une réduction des droits imposés aux navires. À Shenzhen (Chine) de nouvelles taxes sont également mises en question. Une taxe de construction du port de 9,76 dollars par conteneur de 20 pieds instituée par le Ministère des communications a suscité l'opposition d'agents, qui avaient été priés de payer d'avance mais craignaient de ne pouvoir récupérer ces coûts auprès des expéditeurs plus tard.

Certaines plaintes sont parvenues à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). En juin, le représentant de Hong Kong (Chine) a accusé le port de Singapour d'offrir des remises sur les factures et sur les frais de manutention, mais le représentant de Singapour a expliqué que ces remises avaient un caractère non discriminatoire et a ajouté que l'OMC n'avait même pas convenu d'une définition des subventions aux services qui faussent le commerce; plus tard, le même mois, la réduction de 20 % appliquée aux droits de port pour les porte-conteneurs a été prorogée jusqu'à 2006.

L'activité commerciale s'est également poursuivie dans les pays en guerre. En mai, après que des attaques suicides ont endommagé certains terminaux irakiens, il a été décidé qu'ils seraient placés sous la garde des marines des États-Unis. En octobre, le PNUD a estimé le coût de la remise en état des ports de Umm Qasar et Al-Zubair – essentiellement pour rendre aux chenaux d'accès la profondeur voulue et éliminer plus de 300 épaves – à 34 millions de dollars. Ailleurs, il a été signalé que le premier navire commercial depuis presque dix ans a mouillé dans le port de Mogadishu en décembre.

La capacité portuaire de l'Égypte a été accrue avec la mise en service du terminal à conteneurs du Canal de Suez en octobre 2004. Il est prévu qu'il atteindra 0,5 million d'EVP au cours de sa première année de fonctionnement. Le développement de la capacité portuaire s'est poursuivi dans plusieurs pays. En juin, confirmation a été donnée du financement public du plan Maasvlakte 2 pour le développement à long terme de Rotterdam, qui permettra d'agrandir la zone portuaire terrestre de 20 %, soit l'équivalent de 1 000 hectares, et la capacité du port de 100 millions de tonnes. La contribution de l'État a été de 726 millions de dollars sur une facture totale de 3 milliards de dollars et a été accordée contre un tiers des actions de la régie portuaire, les deux autres tiers étant détenus par la ville. Quelques mois plus tard, on a indiqué que l'exécution du projet aurait probablement du retard, car la plus haute juridiction administrative avait soulevé des questions concernant ses effets sur l'environnement.

En septembre, une étude de deux ans a permis de conclure que le fait d'approfondir le Scheldt pour permettre d'accéder à Anvers n'entraînerait aucune conséquence négative pour l'environnement, en vertu de quoi, il a été indiqué que les gouvernements néerlandais et flamand étaient sur le point de prendre la décision de faire draguer le fleuve jusqu'à une profondeur de 13,10 mètres, bien que le gouvernement flamand eût préféré 14 mètres.

Les programmes de financement du développement ont préoccupé plusieurs pays. Le développement du port à six postes de mouillage d'Ulsan (République de Corée), pour un coût estimé à 225 millions de dollars, a été financé en grande partie grâce à un prêt consortial de 196 millions de dollars sur la base d'un bail de type construction-exploitation-transfert de 50 ans. En Chine, la construction du port de Yangchan d'une capacité de 3 millions d'EVP s'est poursuivie avec pour but de ménager une capacité de réserve en vue de la croissance prévue du trafic dans le delta du Yang Tsé Kiang. La société chargée de ce développement est le groupe du port international de Shanghai qui, au début de 2005, a annoncé son intention de faire son entrée à la bourse de Hong Kong (Chine) afin de pouvoir lever jusqu'à 800 millions de dollars pour plusieurs programmes de développement de ports. En juin, le port septentrional de Dalian a conclu une association stratégique avec AP Terminals, Cosco Pacific et PSA afin de développer ledit port comme complément à l'expansion de capacité convenue de Qingdao pour desservir les

régions septentrionales du pays. En septembre, APM Terminals a signé, avec l'autorité du port de Xiamen, un accord de financement à parts égales du développement d'un nouveau terminal à trois postes de mouillage estimé à 350 millions de dollars.

Sur la côte Est des États-Unis, APM a fait état de son intention d'investir 500 millions de dollars dans la construction d'un terminal à conteneurs sur le fleuve Elizabeth à Portsmouth (Virginie), le plus grand terminal du pays construit avec des fonds privés. En juin, le Port de New York et le New Jersey ont signé un accord avec l'US Corps of Engineers établissant le financement et le calendrier du dragage des chenaux d'accès à une profondeur de 50 pieds (15,2 mètres). Il a également permis de débloquer 5 millions de dollars pour planifier l'extension des installations intermodales expresses aux terminaux d'Elizabeth et les liaisons ferroviaires pour le Midwest et le Canada afin de pouvoir transporter jusqu'à un million d'EVP par an. En septembre, un contrat de 10 ans a été conclu avec un exploitant ferroviaire pour utiliser ces liaisons. Il a été envisagé de consacrer 50 millions de dollars de dépenses budgétaires d'équipement pour 2005 à l'amélioration des installations intermodales des villes de Newark et d'Elizabeth (New Jersey), et de Howland Hook sur Staten Island (New York City).

Le projet Vallarpadam de 486 millions de dollars au large de Kochi (Inde du Sud) a été lancé en vue d'attirer des escales directes. Sur la côte Est, le port vraquier d'Ennore a lancé un appel d'offres pour démarrer la construction d'un terminal d'une capacité d'un million d'EVP, certains développements routiers et ferroviaires étant en cours dans l'arrière-pays. Par ailleurs, le Ministère des transports a levé l'interdiction faite aux exploitants de terminaux à conteneurs de soumissionner pour une deuxième concession dans le même port ou dans un port voisin et a porté la longueur minimale des quais de ces terminaux de 800 à 1 000 mètres.

Des programmes plus ambitieux concernant des ports de commerce étaient à l'étude au Koweït et au Panama, à savoir le super-pivot de 1,2 milliard de dollars de Bubiyan Island et celui de 0,6 milliard de dollars de Westport, respectivement.

### C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

Les exploitants de terminaux à conteneurs ont poursuivi leurs activités d'acquisition au cours de l'année. Après plusieurs tentatives, PSA a réussi à prendre pied à Hong Kong (Chine) en rachetant,

pour 385 millions de dollars, les participations de NWS Holdings dans Terminals Three and Eight West. Il a également été dit que PSA participait à la deuxième phase de Tanjung Pelepas (Malaisie). C'est Dubai Ports International (DPI) qui est sorti vainqueur de la vente des actifs de CSX World Terminals (CSXWT), toutefois, en les acquérant pour 1,15 milliard de dollars, grâce à quoi DPI entre à Hong Kong avec une prise de contrôle de Terminal Three, qui faisait partie des avoirs mis en vente. DPI a étendu son réseau à l'Extrême-Orient pour se classer au sixième rang des exploitants dans le monde. En fait, DPI et PSA se sont retrouvés partenaires à Hong Kong. L'entreprise HPH, le premier exploitant mondial, basée à Hong Kong et fortement implantée en Chine continentale, a été choisie pour doubler la capacité en conteneurs du port de Laem Chabang (Thaïlande), développant ainsi son portefeuille en Asie du Sud-Est.

En avril, P&O Ports, qui détenait 67,5 % des actions de Antwerp Gateway, a ajouté 3,5 millions d'EVP à sa capacité de fonctionnement dans ce port en obtenant une concession de 40 ans pour le côté est de Deurganckdock, PSA contrôlant le côté ouest par l'intermédiaire de sa filiale Hesse-Noord Natie. Trois mois plus tard, P&O Ports a obtenu, par l'intermédiaire de sa filiale Bengal Port Ltd., une concession de 50 ans pour construire un nouveau port à Kulpi, à une soixantaine de kilomètres en aval de Kolkata (Inde). L'investissement a été estimé à 235 millions de dollars pour un terminal à deux postes de mouillage avec une capacité initiale de 0,5 million d'EVP.

En juin, MSC, l'un des quelques gros transporteurs de conteneurs sans intérêts dans les terminaux à conteneurs, a créé, avec Eurogate, une coentreprise baptisée MSC Gate Bremerhaven pour exploiter un terminal réservé dans ce port. Un contrat antérieur similaire impliquant Maersk a mis en évidence la stratégie du port axée sur les terminaux réservés. En juillet, APM Terminals, filiale de Maersk, a fait savoir qu'elle avait ajouté de nouveaux terminaux à son portefeuille dans plusieurs régions – par exemple, à Douala (Cameroun) après avoir obtenu une concession de 15 ans, et en Inde après s'être vu accorder un bail de 30 ans en commun avec Container Corporation of India pour le troisième terminal de Jawaharlal Nehru Port. Des contrats de gestion à court terme conclus à Aqaba (Jordanie) et Khor Al Zubair (Iraq) ont permis à MSC de renforcer encore sa présence au Moyen-Orient.

D'autres opérateurs ont également fait état d'une expansion de leur réseau. Le Philippin ICTSI

a terminé le développement portuaire de Gdynia (Pologne) d'un montant de 80 millions de dollars et obtenu un bail lui permettant d'exploiter les terminaux 9 et 10 de la plateforme de transbordement de Naha à Okinawa (Japon) avec six entreprises japonaises de manutention. L'Allemand HHLA a accru son activité dans la Baltique grâce à une coentreprise avec des intérêts russes destinée à développer la capacité en conteneurs au large de Saint-Petersbourg et, dans le secteur des fruits, avec le Belge Sea Invest. Mersey Docks et Harbour Co (Royaume-Uni) et un partenaire américain ont obtenu un bail de 10 ans pour exploiter le port de Beyrouth, qui avait été abandonné par DPI. Enfin, Maher Terminals, l'opérateur le plus important de New York, a été choisi pour développer le terminal à conteneurs du port de Prince Rupert, sur la côte Ouest du Canada. À Cartagena (Colombie), SPRC a acheté les installations de Contecar, un petit opérateur dudit port, pour 24 millions de dollars et a acquis 70 hectares de terre et un kilomètre de quai en vue d'une expansion à venir.

La participation du secteur privé à l'industrie portuaire s'est poursuivie à un rythme adapté à la situation économique et sociale des divers pays. Vers le milieu de l'année, le Gouvernement russe a discuté de la cession de 20 % de la part de l'État dans les ports de Novorossiysk, St. Petersburg, Mourmansk et Tuapse. Au Nigéria, 94 soumissionnaires ont été présélectionnés au cours du quatrième trimestre de l'année pour les 24 concessions portuaires envisagées, dont la valeur a été estimée varier de 5 millions à 100 millions de dollars et la durée de 10 à 25 ans. Au Togo, il a été indiqué, en décembre, qu'un consortium franco-espagnol avait créé une coentreprise avec une société togolaise pour développer le port de Lomé et en faire un port pivot régional. L'Afrique du Sud et le Pérou ont opté pour la parcimonie, la première penchant pour des partenariats public-privé et allouant 340 millions de dollars pour l'amélioration des terminaux de Durban, du Cap et de Port Elizabeth, et le second s'efforçant de lancer des appels d'offre convenant à des opérateurs disposant de capacités financières inégales.

Des problèmes donnant lieu à controverses entre autorités et exploitants sont apparus en Inde et au Panama. En Inde, Jawarhalal Nehru Port et Nhava Sheva International Container Terminal – dont P&O Ports est actionnaire majoritaire – ont soumis certains points délicats à arbitrage. Le premier réclamait des redevances annuelles, une augmentation des garanties bancaires et une

contribution aux dépenses de sécurité dans le périmètre du port. Le second discutait les clauses relatives aux redevances et aux garanties et affirmait qu'une autorité portuaire propriétaire assure normalement la sécurité sur l'intégralité du domaine portuaire. À Panama, la question d'un décret contesté accordant à un opérateur des droits similaires à ceux de deux autres opérateurs a été renégociée par le nouveau gouvernement. Cette décision a été maintenue au début de 2005, quand les droits ont été augmentés de 50 % par EVP et que le versement d'un acompte de 20 millions de dollars a été convenu avec les deux opérateurs contre une extension de leur surface terrestre pour leur permettre d'agrandir leurs terminaux.

Les conditions faites aux exploitants ont été assouplies en Inde et en Chine. En juillet 2004, le Ministère des transports maritimes de l'Inde a essayé de permettre à un opérateur privé de développer et de gérer un maximum de deux terminaux à conteneurs dans un port important, à condition qu'un troisième terminal fasse l'objet d'un appel d'offres. En Chine, une nouvelle loi sur les ports permet aux municipalités de négocier et de conclure des marchés avec des investisseurs étrangers. Dans l'Union européenne, le nouveau projet de directive relatif aux services portuaires présenté en octobre a fait craindre un excès de réglementation des soumissions pour les terminaux et aurait découragé les investisseurs d'investir dans les ports allemands.

Le domaine de compétence et le statut des autorités portuaires ont donné lieu à controverse dans certain pays. En août, la concurrence entre la ville de Djakarta et une autorité portuaire régionale qui se disputaient un chantier de construction a mis en péril un programme de développement portuaire de 500 millions de dollars à East Ancol. Le gouvernement a suggéré ultérieurement de fusionner les quatre autorités portuaires pour n'en faire qu'une seule de dimension nationale qui serait ainsi plus efficace. En Malaisie, on a également réclamé la création d'une autorité portuaire nationale.

Au Danemark, la Cour Suprême a décidé, en août 2004, que le port de Copenhague appartient à l'État et que sa conversion antérieure en une société privée était contraire à la Constitution. Ce port avait fusionné avec Malmö, port suédois situé de l'autre côté du détroit de l'Oresund, à la suite de la mise en service du pont qui relie les deux pays, lequel avait entraîné une réduction sensible du trafic maritime. En Allemagne, il a été suggéré, pour des raisons

d'efficacité, de créer une autorité portuaire ayant le statut de société privée dans les États de Basse-Saxe et de Hambourg. En Espagne, on a commencé, en septembre, à envisager de fusionner les ports d'Algésiras, Gibraltar, Ceuta et Tanger de part et d'autre du détroit de Gibraltar.

Le développement de nouvelles installations a mis en lumière la nécessité d'une autorité portuaire nationale. Le rejet, pour des raisons en rapport avec la protection de l'environnement, de la proposition faite par Associated British Ports de développer les installations pour conteneurs de Dibden Bay, près de Southampton, a provoqué des déclarations de la part de plusieurs parties concernées. La Transport and General Workers' Union a demandé au gouvernement d'élaborer une politique portuaire permettant de contrôler l'accroissement de la capacité au niveau national. Il a été déclaré au Parlement que la décision relative à Dibden avait été prise après examen d'alternatives qui semblaient également concerner des ports de l'Union européenne. On a prévu de publier un livre blanc sur la stratégie en matière des transports pour qu'y soit examiné la politique générale relative aux ports à la fin de 2006. Les représentants des professionnels ont réitéré leur opposition à toute planification portuaire centralisée. Pendant ce temps, les trois demandes restantes de développement portuaire ont continué à franchir les différentes étapes du système de planification. En juillet, Hutchinson Ports a conclu, avec les organismes de transport routier et ferroviaire qui soutenaient sa demande, un marché concernant la construction envisagée d'installations d'un montant de 360 millions de dollars à Bathside Bay près de Harwich. En janvier 2005, P&O Ports a convenu de financer des infrastructures supplémentaires autour du London Gateway Container Port dont la construction est envisagée pour accroître ses chances d'être accepté. Ces demandes, ainsi que l'expansion de Felixstowe par Hutchinson, ont également fait l'objet d'un examen pour vérifier

qu'elles respectaient les directives actuelles de l'Union européenne en matière d'environnement.

Les grands programmes de développement portuaire envisagés en Allemagne septentrionale ont bénéficié d'un coup de fouet lorsque, en juin, quatre États côtiers, Hambourg, Schleswig-Holstein, Basse-Saxe et Brême, ont décidé de mener une politique commune de développement portuaire, ce qui signifiait qu'il soit pourvu au dragage de l'Elbe et de la Weser pour permettre d'atteindre respectivement les ports de Hambourg et de Brême, et au développement du port en eau profonde de Wilhelmshaven. Toutefois, en septembre, le gouvernement fédéral a déclaré que l'approfondissement de l'Elbe et de la Weser à 16 mètres n'était pas inclus dans le plan national. En décembre, des appels d'offres ont été lancés pour le développement de Wilhelmshaven, et les quatre États côtiers ont proposé que le gouvernement fédéral rejette le nouveau projet de directive de l'Union européenne relatif aux services portuaires au motif qu'il mettrait en danger la sécurité de nouveaux investissements à long terme.

Dans divers pays l'attention a été attirée sur l'importance des préoccupations liées à l'environnement en rapport avec le développement portuaire. En Espagne, Greenpeace s'est élevée contre les plans de développement de La Corogne et de Tenerife. En Italie, une interdiction de procéder au dragage du port de La Spezia a été suspendue à la suite d'un appel auquel a fait droit un tribunal administratif. Le dragage coûterait 30 millions de dollars et prendrait six mois, tandis que l'alternative consistant à nettoyer le fond marin pourrait coûter dix fois plus cher. En Californie, le Gouverneur a opposé son veto à une loi qui aurait exigé que la pollution atmosphérique soit rigoureusement maîtrisée dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, où un certain nombre de navires utilisent déjà des branchements électriques à terre au lieu de leurs machines.

## 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

Les longs délais d'attente au passage des frontières et dans les ports, des redevances et des formalités inappropriées, les règles et règlements de commerce et de transport manquant de clarté peuvent devenir autant d'obstacles sérieux au commerce et nuire, par là, aux investissements et à la création d'emplois. Les pays en développement ont besoin d'une facilitation effective du commerce pour mener à bien leur processus de développement. Ils ne bénéficieront d'une « nouvelle géographie du commerce » (accroissement des exportations de produits manufacturés et du commerce Sud-Sud)

que si des coûts de transactions, des incertitudes et des retard excessifs ne pèsent pas sur leurs importations et leurs exportations.

Les négociations sur la facilitation du commerce ont été prévues dans la décision du 1<sup>er</sup> août 2004 du Conseil général de l'OMC, ce qu'il est convenu d'appeler le « July package » (« l'ensemble de résultats de juillet »). Depuis lors, les membres de l'OMC ont entamé des négociations destinées à améliorer les articles V, VIII et X du GATT de 1994, qui traitent respectivement de la « liberté du transit », des « redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation », et de « la publication et l'application des règlements relatifs au commerce ».



*Le temps d'attente moyen de deux semaines à certaines frontières entre des PMA fait sérieusement obstacle à la compétitivité de ces pays et à leur participation à la production mondiale ainsi qu'au trafic international.*

L'inclusion de la facilitation du commerce dans le programme de négociations de l'OMS rend compte des tendances dans le commerce international et du besoin qui en découle de chaînes d'approvisionnement efficaces au niveau mondial. La mondialisation de la production est indissociable d'une croissance des échanges intragroupe et des échanges de composants et de produits non finis. Les pays qui n'ont pas adopté de mesures appropriées de facilitation du commerce n'attireront pas les investissements nécessaires pour participer à ce processus. Les changements dans les processus de production et d'échanges ne seraient pas possibles sans une amélioration des services de transport et de logistique, laquelle, en ce qui la concerne, ne pourrait intervenir sans une facilitation du commerce et des transports. La conteneurisation, par exemple, facilite sensiblement les services de transport multimodal de porte à porte. Depuis 1985, les entrées et sorties de conteneurs dans les ports ont été multipliées par sept au niveau mondial; pourtant, un grand nombre de PMA sans littoral sont encore desservis la plupart du temps par des services de transport non conteneurisés. Cette situation est due, au moins en partie, aux risques élevés, aux formalités administratives et aux coûts additionnels du commerce de transit. Il est une autre tendance importante, à savoir l'augmentation de la part des transports dans les dépenses internationales de logistique, tandis que celle du stockage est en diminution. Cette tendance est également valable pour le commerce international qui est indissociable de services de transport plus rapides, plus fréquents et plus fiables. Par ailleurs, la longueur des procédures douanières et autres au passage des frontières ou dans les ports entraîne des stockages involontaires coûteux, empêchant de manière concrète tout échange de marchandises ou tout investissement étranger direct qui nécessiteraient le respect des délais de livraison de produits ou de composants semi-finis.

Des négociations sur la facilitation du commerce, dans le cadre de l'OMC, ont lieu à l'intérieur du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges (NGTF). Le NGTF a commencé ses travaux vers la fin de 2004 et, depuis lors, s'est réuni régulièrement à intervalle de un ou deux mois. Plus de 50 documents ont été présentés par des pays membres de l'OMC vers le milieu de 2005, dont la plupart contenaient des propositions relatives à un large ensemble de problèmes concernant la facilitation du commerce: par exemple, la publication de règlements relatifs au

commerce, en matière de taxes, de dédouanement et de main-levée sur les marchandises, la réduction et la simplification des formalités, et l'utilisation des normes internationales existantes.

Certaines de ces propositions renvoient également à l'annexe D de «l'ensemble des résultats de juillet» de l'OMC, laquelle fixe les liens et les conditions relatifs à l'identification des besoins et des priorités des membres, ainsi qu'à l'assistance technique et au renforcement des capacités. Ces éléments sont interdépendants tout en étant sujets à des traitements particuliers et différents. L'annexe D stipule, en particulier, que la portée des engagements résultant des négociations de l'OMC doit être proportionnée à la capacité de mise en œuvre des pays en développement et des pays les moins avancés. Elle stipule également que la capacité de mise en œuvre des nouveaux engagements, surtout en ce qui concerne les pays en développement et les pays les moins avancés, sera déterminée en fonction de leurs besoins et de leurs priorités en matière de facilitation du commerce. Enfin, l'assistance technique et le renforcement des capacités devraient aider ces pays à mettre en application les engagements résultant de ces négociations. Plusieurs des propositions présentées au NGTF suggèrent que ces éléments de l'annexe D devraient être traités parallèlement au processus de clarification et d'amélioration des articles V, VIII et X de GATT 1994, car ils peuvent contribuer de manière importante à faire avancer les négociations.

L'inclusion de la facilitation du commerce dans les négociations de l'OMC a permis de faire passer cette question au premier plan dans le programme de développement de la plupart des pays en développement, ce qui a entraîné un accroissement des activités de sensibilisation et de renforcement des capacités dans ce domaine. Plusieurs pays ont mis sur pied de nouveaux comités de facilitation du commerce et des transports; de nombreux ateliers nationaux, régionaux et internationaux sont organisés, et de nouvelles recherches sur la facilitation du commerce et des transports font l'objet de publications. Beaucoup de ces activités ont été rendues possibles grâce à une augmentation des fonds accordés à cette fin par des donateurs et des établissements financiers internationaux. La CNUCED, en particulier, a créé un fonds de dépôt destiné à aider les négociateurs des pays en développement et des pays les moins avancés, à Genève et dans les capitales, à mieux comprendre la portée et les implications possibles des mesures de facilitation du commerce qui ont fait l'objet des

négociations. Ce fonds de dépôt vise à aider les pays en développement membres de l'OMC à analyser les enjeux, à définir leur position en ce qui concerne la facilitation du commerce dans le cadre des négociations y afférentes de l'OMC, et à mettre au point les modalités d'une application efficace des engagements issus de ces négociations. Les activités des principaux acteurs internationaux relatives à la facilitation du commerce et des transports sont coordonnées par des mécanismes en place, dont les accords interorganismes du Partenariat mondial pour la facilitation du commerce<sup>4</sup> et des Nations Unies.

## B. ÉVOLUTION EN CE QUI CONCERNE LA SÉCURITÉ MARITIME INTERNATIONALE : ENTRÉE EN VIGUEUR DU CODE ISPS

Au plan international, l'un des événements les plus importants dans le domaine de la sécurité maritime a été l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 2004, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).<sup>5</sup> En décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Code ISPS dans le cadre d'un chapitre additionnel<sup>6</sup> à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Ce Code, ainsi qu'un certain nombre d'autres amendements à la Convention SOLAS<sup>7</sup>, prévoit un nouveau régime de sécurité très complet pour les transports maritimes internationaux.<sup>8</sup> Il s'applique à tous les cargos d'au moins 500 tonneaux de jauge brute, aux paquebots, aux unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires au service de ces navires lors de voyages internationaux.<sup>9</sup> Dans

la partie A du Code ISPS figure une liste d'exigences impératives et, dans la partie B des recommandations sur la manière d'y satisfaire.

Ce nouveau régime de sécurité impose un large éventail de responsabilités aux gouvernements, aux établissements portuaires, aux armateurs et aux exploitants des navires. Ces responsabilités ont fait l'objet d'une description détaillée, avec des références appropriées aux dispositions correspondantes du Code dans un rapport antérieur de la CNUCED.<sup>10</sup> Cependant, pour faciliter la consultation, on trouvera ci-dessous un bref résumé des principales obligations.

### *Responsabilités des gouvernements contractants*

La responsabilité principale des gouvernements contractants en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS est de déterminer et d'établir des niveaux de sécurité. Il faut y ajouter, entre autres :

- l'approbation des *plans de sûreté des navires*
- la délivrance du *Certificat international de sûreté des navires* après vérification
- la réalisation et l'approbation de *l'évaluation de la sûreté des installations portuaires*
- l'approbation des *plans de sûreté des installations portuaires*
- la *détermination des installations portuaires pour lesquelles doit être désigné un agent de sûreté* de l'installation portuaire
- l'exécution de *mesures liées au contrôle et au respect des dispositions prévues*.

Les gouvernements peuvent déléguer certaines responsabilités à des organismes de sûreté reconnus qui leur sont extérieurs.

### *Responsabilités des armateurs et des exploitants de navires*

Les armateurs et les exploitants ont un certain nombre de responsabilités, dont la principale est de faire en sorte que chaque navire exploité se voie délivrer un certificat international de sûreté des navires par l'administration de l'État

<sup>4</sup> Voir [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org).

<sup>5</sup> Pour ce qui est du texte intégral du Code ISPS, voir SOLAS/CONF. 5/34, annexe 1. Voir également *Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires*, Édition 2003, ISBN 92-801-5149-5. Pour plus de renseignements, voir le site Web de l'IMO ([www.imo.org](http://www.imo.org)). Veuillez noter que toutes les circulaires relatives à l'ISPS publiées par l'IMO sont accessibles sur le site Web à la rubrique « légal », « sécurité maritime ».

<sup>6</sup> Chapitre XI-2 sur « les mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime ».

<sup>7</sup> Les chapitres V et XI de l'annexe à la Convention SOLAS ont été modifiés, le chapitre XI étant devenu XI-1.

<sup>8</sup> Cf. Code ISPS A), art. 1.2.

<sup>9</sup> Voir la Convention SOLAS, chapitre XI-2/2 et le Code ISPS A), art. 3.

<sup>10</sup> *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/STDE/TLB/2004/1, par. 80-86 ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)).

du pavillon ou un organisme de sûreté reconnu approprié, tel qu'une société de classification. Il convient de prendre les mesures suivantes en vue d'obtenir un certificat international de sûreté des navires :

- désigner un agent de sûreté de la compagnie
- procéder à des évaluations de la sûreté du navire et à l'élaboration des plans de sûreté du navire
- désigner un agent de sûreté du navire
- procéder à la formation, à des entraînements et à des exercices.

Un certain nombre d'exigences impératives mentionnées dans les chapitres V, X-1 et X-2 de la Convention SOLAS s'appliquent aux navires et créent des responsabilités supplémentaires pour les armateurs et les gouvernements, dont les suivantes :

- l'installation d'un système d'identification automatique
- l'établissement d'un numéro d'identification du navire
- la mise en place d'un système d'alerte de sûreté du navire
- l'élaboration d'une fiche synoptique continue

#### Responsabilités des installations portuaires

En fonction de la taille, il peut y avoir, dans les limites juridiques et administratives de chaque port, plusieurs ou même beaucoup d'installations portuaires aux fins du Code ISPS.

- Les plans de sûreté des installations portuaires : il convient de mettre au point un plan de sûreté des installations portuaires basé sur l'évaluation de la sûreté des installations portuaires effectuée et approuvée ensuite par le gouvernement national concerné.
- L'agent de sûreté de l'installation portuaire : il faut désigner un agent de sûreté pour chaque installation portuaire.
- Formation, entraînement et exercices.

Les gouvernements et l'industrie des transports maritimes ont dû faire face à la tâche exigeante de pourvoir aux diverses obligations nouvelles en matière de sûreté dans un délai bref, pour le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Il était crucial de respecter totalement ces exigences avant cette date, car les

conséquences, dans le cas contraire, pouvaient être graves.<sup>11</sup> Les efforts déployés pour en garantir l'observation ont redoublé au cours des semaines et des jours précédant la date limite et se sont poursuivis pendant la période qui l'a suivie. Bien que la mise en pratique du Code ISPS ait été lente à ses débuts, les chiffres communiqués par les gouvernements des États membres de l'OMI font apparaître qu'au 1<sup>er</sup> juillet 2004 plus de 86 % des navires et 69 % des installations portuaires déclarées bénéficiaient d'un plan de sûreté approuvé.<sup>12</sup> En août 2004, l'OMI a signalé que, sur plus de 9 000 installations portuaires déclarées, 89,5 % avaient vu leur plan de sûreté des installations portuaires approuvé et que « beaucoup plus de 90 % » des navires s'étaient vus délivrer un certificat international de sûreté, ce qui a indiqué que les nouvelles mesures de sûreté de l'OMI étaient à peu près parfaitement appliquées. Toutefois, selon l'OMI, cela s'est fait de façon irrégulière, « avec des régions dans lesquelles elles ne l'ont pas été aussi vite qu'on l'eût souhaité ». D'après les rapports, la mise en application des nouvelles règles de sûreté ISPS a été lente en Afrique et dans les pays de l'ex-Union soviétique et de l'Europe de l'Est.<sup>13</sup>

Selon l'OMI, les autorités nationales ainsi que les industries concernées ont manifesté une attitude pragmatique et raisonnable envers les parties chargées de la mise en œuvre des nouvelles mesures de sécurité pendant les semaines qui ont suivi la date limite du 1<sup>er</sup> juillet. Aucune perturbation n'a été signalée dans le commerce mondial du fait de la non-conformité et l'on a fait preuve, en particulier, d'une attitude responsable lorsque les lacunes identifiées étaient plutôt dues à des difficultés administratives qu'à des insuffisances concrètes. Cependant, certains rapports ont signalé que des navires avaient été

<sup>11</sup> Pour plus de détails sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, voir le rapport de la CNUCED *Container Security : Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, par. 85 ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)).

<sup>12</sup> Voir la conférence de presse du 1<sup>er</sup> juillet 2004, *Secretary-General Mitropoulos pays tribute to the efforts made to implement the ISPS Code* ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>13</sup> Voir la conférence de presse du 6 août 2004, *Security compliance shows continuous improving* ([www.imo.org](http://www.imo.org)). Pour ce qui est du respect du Code ISPS de la part des ports membres de l'Association internationale des ports (IAPH), voir le site Web de l'IAPH ([www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)).

immobilisés, mis en garde ou s'étaient vu refuser l'accès.<sup>14</sup>

Dans l'ensemble, il apparaît que le défi consistant à assurer le respect d'un large éventail d'exigences dans un laps de temps très limité a été remarquablement relevé tant par les gouvernements que par l'industrie des transports maritimes. Toutefois, il convient de souligner que les gouvernements et ladite industrie doivent encore veiller à faire soigneusement respecter, à l'avenir, le nouveau régime de sûreté international. Le Code ISPS est ambitieux et les exigences de sécurité ont une vaste portée. Les gouvernements et l'industrie ne doivent pas se contenter d'assurer le respect des impératifs officiels concernés du Code,<sup>15</sup> ils ont également l'obligation d'effectuer sans cesse des évaluations des risques et de faire en sorte que des mesures efficaces et appropriées soient prises pour parer au niveau de risque défini.

Un certain nombre de circulaires relatives à l'application du Code ISPS ont été publiées par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI, dont, en particulier, les suivantes :

- La circulaire 1111<sup>16</sup> traite en détail des mesures et des procédures de sécurité à mettre en œuvre en cas d'interface navire/port si l'un ou l'autre ne respecte pas

<sup>14</sup> Voir *Mesures pour renforcer la sûreté maritime; rapport de situation sur la mise en œuvre des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, qui sont exposées en détail dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS, MSC 79/5/1, 24 septembre 2004, par. 6,7* ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>15</sup> Il convient de signaler, par exemple, une enquête sur la mise en œuvre du Code ISPS effectuée par la European Seaports Organisation (ESPO), qui attire l'attention sur le fait qu'il semble que certains navires présentent des certificats inférieurs à 500 tonnes de jauge brute, délivrés conformément aux règles antérieures à 1969 régissant le jaugeage des navires, échappant ainsi aux impératifs du Code ISPS. Voir *ESPO Survey of implementation of ISPS Code/EU Regulation in EU Ports*, du 8 mars 2005 ([www.espo.be](http://www.espo.be)).

<sup>16</sup> Voir *Recommandations relatives à l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS MSC/Circ. 1111*, du 7 juin 2004. Il s'y trouve également des recommandations pour les navires faisant escale dans un port d'un État non contractant et un rappel à toutes les parties que l'impératif, pour les navires, de conserver un dossier des renseignements sur leurs dix dernières escales dans des installations portuaires ne s'applique qu'aux escales faites à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2004.

les exigences du chapitre XI-2 et du Code ISPS.<sup>17</sup> Une annexe présente des « *recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime* ».<sup>18</sup>

- La circulaire 1130<sup>19</sup> comporte des informations sur les renseignements liés à la sûreté, qui doivent être fournis ou peuvent être demandés avant l'entrée du navire dans un port.
- La circulaire 1132<sup>20</sup> donne des recommandations sur un ensemble de questions, en particulier l'établissement et l'application de niveaux de sécurité, la pratique consistant à exiger que soit soumise une déclaration de sûreté ou à répondre à cette demande et les procédures d'accès à bord et d'embarquement.
- La circulaire 1131<sup>21</sup> donne des recommandations sur « *l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires*. Ce guide comporte un questionnaire permettant aux gouvernements d'évaluer dans quelle mesure les obligations relatives aux installations portuaires ont été respectées et continuent de l'être.

Le respect du large éventail d'impératifs du Code ISPS relatifs à la sûreté ne coûte presque rien aux gouvernements et à l'industrie. Des tentatives d'évaluation de ces coûts ont été faites aux niveaux

<sup>17</sup> Ibid. Annexe 1. Les recommandations concernent également les chantiers de construction, de transformation et de réparation des navires et traitent des exigences du chapitre XI-2 et du Code ISPS en cas d'interface avec une unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO) ou une unité de stockage flottante (FSU).

<sup>18</sup> Ibid. Annexe 2.

<sup>19</sup> MSC/Circ.1130, du 14 décembre 2004, *Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port* ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>20</sup> MSC/Circ.1132, du 14 décembre 2004, *Guide concernant l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS* ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>21</sup> Voir *Guide intérimaire pour l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires*, MSC/Circ.1131, du 14 décembre 2004.

mondial et national, mais n'ont donné lieu à aucune publication complète depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS. La répartition des coûts entre les gouvernements et le secteur de l'industrie et entre les différentes parties est encore en discussion.

En ce qui concerne le partage des coûts entre les parties dans les secteurs industriels concernés, il existe actuellement une tendance évidente, surtout de la part des autorités portuaires et des exploitants de terminaux, mais également chez les armateurs et les exploitants de navires, consistant à faire supporter les coûts supplémentaires occasionnés par le nouveau régime de sûreté par leurs clients en leur facturant des droits et des frais de sûreté. Cette pratique, de plus en plus courante, n'est pas encore uniforme, et il semble y avoir des variations considérables à l'intérieur de ce système. Les expéditeurs, qui se plient en général à la nécessité d'assumer les coûts de la sécurité, sont confrontés, dans ce domaine, au manque de transparence dans les pratiques des ports comme des compagnies maritimes, ce qui alourdit les coûts de transaction, surtout pour les commerçants des pays en développement.

À titre d'exemple,<sup>22</sup> les droits de sûreté des terminaux indiqués pour les ports européens continentaux vont de 2 € par conteneur (conteneur d'importation et d'exportation, transbordement exclu) pour Oslo aux environ de 5 € pour plusieurs ports espagnols, 8 € pour la plupart des ports italiens, 8,50 € pour Rotterdam et 9 € pour Brême, Hambourg, Le Havre, Anvers et Zeebrugge. Au Royaume-Uni, les droits indiqués vont, en ce qui concerne les conteneurs d'exportation, de 4,75 £ à Thamesport à 7,50 £ à Felixstowe et, en ce qui concerne les conteneurs d'importation, de 5,50 £ à Southampton à 10,50 £ à Felixstowe. On peut observer des variations analogues dans d'autres parties du monde.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Cette information est empruntée à un tableau dû à Hapag-Lloyd Container Line, qui donne des détails sur les « droits de sécurité des terminaux » applicables dans divers ports d'Europe, d'Australie, des États-Unis, d'Amérique du Sud et de Nouvelle-Zélande ([www.hlc.com](http://www.hlc.com)). Un résumé instructif et fort utile d'une évaluation des droits et des frais de sûreté portuaire effectuée par les autorités portuaires et les exploitants de terminaux d'Amérique du Nord a été publié par l'American Association of Port Authorities ([www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)).

<sup>23</sup> Ibid.

On note également des différences, quoique moins importantes, entre les droits de sûreté pratiqués par certaines compagnies de transport maritime de conteneurs. Par exemple, la Far Eastern Freight Conference (FEFC) a annoncé, en août 2004<sup>24</sup>, que ses membres prélèveraient un droit de 5 € pour les conteneurs « chargés ou déchargés dans les ports du Nord du continent européen, de Scandinavie, de la Baltique et de la Méditerranée », de 1,50 £ pour les transports en direction ou en provenance des ports britanniques de Tilbury, Felixstowe, Southampton et Thamesport (où les compagnies perçoivent les droits de sûreté auprès des expéditeurs/destinataires), et de 3,50 £ pour les transports en direction ou en provenance des autres ports du Royaume-Uni. Hapag-Lloyd Container Line perçoit un « droit de sûreté de transporteur » de 6 dollars par conteneur,<sup>25</sup> et P&O Nedlloyd a annoncé en décembre 2004 qu'il prélèverait un droit de sûreté de transporteur de 6 dollars par conteneur pour tous les conteneurs transportés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005.<sup>26</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 7,7 % par an (voir le tableau 44), passant de 15,45 millions d'EVP à la fin de 2001 à 19,31 millions d'EVP à la fin de 2004. Le taux d'accroissement a été particulièrement élevé en 2003, atteignant alors le chiffre impressionnant de 9,27 %, pour ralentir ensuite et descendre à 7,73 % en 2004. L'armement se répartit à peu près également entre les loueurs de conteneurs et les transporteurs maritimes. À la fin de 2004, la flotte de porte-conteneurs armée par des loueurs dépassait légèrement les 8,8 millions d'EVP, ce qui représente environ 45 % de la flotte mondiale.

En 2002 et 2003, les loueurs ont accru la taille de leurs flottes de porte-conteneurs à un rythme supérieur à celui des transporteurs maritimes. En 2004, toutefois, ils ont été plus prudents dans leurs achats de nouvelles cellules que ces derniers, accroissant leurs flottes de 7,2 % pour atteindre 8,83 millions d'EVP, contre 8,2 % et 10,5 millions d'EVP pour les transporteurs maritimes.

<sup>24</sup> Voir l'annonce du 13 août 2004 ([www.fefclondon.com](http://www.fefclondon.com)).

<sup>25</sup> Voir [www.hlcl.com](http://www.hlcl.com).

<sup>26</sup> Voir [www.ponl.com](http://www.ponl.com).

TABLEAU 44

**Flotte mondiale de porte-conteneurs**  
(en milliers d'EVP)

Fin de l'année	Flotte mondiale	Flotte des loueurs	Flotte des transporteurs maritimes
2001	15 455	6 895	8 560
2002	16 405	7 465	8 940
2003	17 925	8 240	9 685
2004	19 310	8 830	10 480

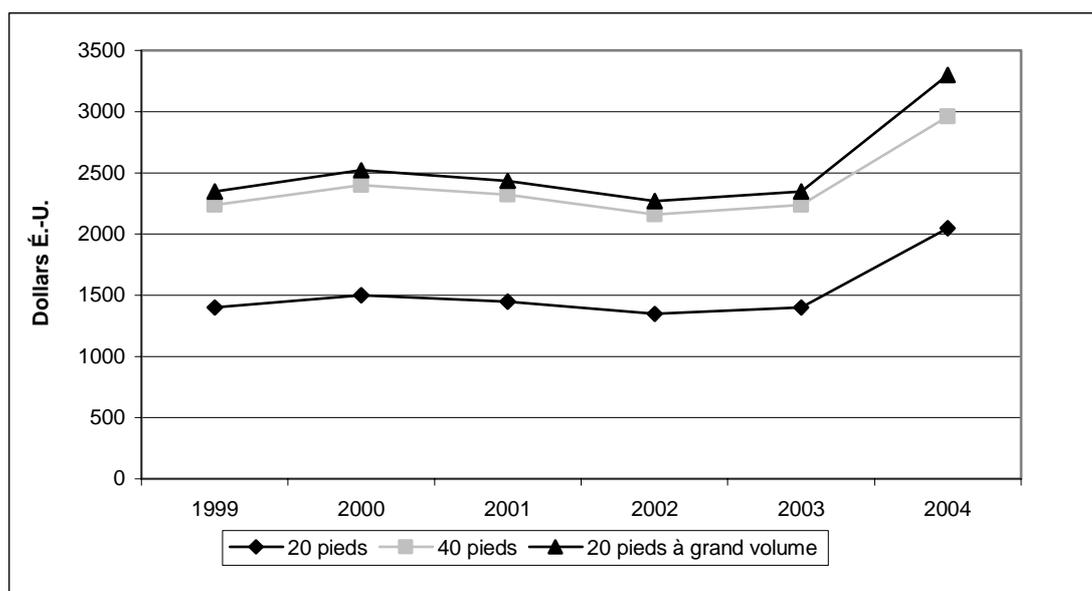
Source : *Containerisation International*, divers numéros.

La modicité des achats de cellules neuves par les loueurs s'explique en partie par les prix de ces dernières. Le prix des conteneurs de vrac sec a augmenté de plus de 50 % au cours de 2004 en raison de la hausse des prix de l'acier et du bois (voir le graphique 9). Au cours de l'année précédente, la production de conteneurs a progressé de 40 %, faisant fortement diminuer les stocks des fabricants, et les matériaux ont coûté plus cher. Le prix de l'acier Corten, matériau de base pour la fabrication des cellules, est passé de 410 dollars à la fin de 2003 à plus de 550 dollars

au milieu de 2004. Celui du contreplaqué pour le sol des conteneurs est monté de 450 dollars à la fin de 2003 à plus de 600 dollars par mètre cube en septembre 2004. Au cours de la même période, le prix d'autres articles, tels les pièces de coin et les serrures, a connu un taux d'augmentation à deux chiffres. En conséquence, le prix d'un conteneur de vrac sec polyvalent de 6 mètres a grimpé, en un an, de 1 350 dollars à plus de 2 000 dollars au milieu de 2004 et à 2 200 au début de 2005. Il s'agit de la plus forte augmentation depuis 1995. Au cours de la même période, le prix du conteneur à grand

GRAPHIQUE 9

**Évolution des prix des conteneurs neufs**  
(En dollars E.U.)



volume de 12 mètres est passé de 2 200 dollars à 3 300 dollars. Celui d'un conteneur frigorifique à grand volume de 12 mètres a atteint 19 000 dollars à la fin de 2004. La livraison de nouveaux porte-conteneurs a contraint les transporteurs maritimes à poursuivre leurs achats de cellules, même à des prix plus élevés. En 2004, la production de conteneurs a augmenté de 20,8 % (voir le tableau 45) et s'est concentrée en Chine. Sur les 2,9 millions d'EVP fabriqués en 2004, plus de 95 % des cellules

destinées au vrac sec et près de 90 % des conteneurs frigorifiques ont été produits en Chine. Une lente concentration est en train de s'opérer chez ces producteurs, dont le nombre est tombé de plus de 30 il y a dix ans à environ une demi-douzaine aujourd'hui. Deux des principaux producteurs sont CIMC et Singama, qui assurent respectivement environ 50 % et 20 % de la production mondiale. Une partie de la production du second est faite en Indonésie.

TABLEAU 45

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

Types de conteneurs	Production 2003	Production 2004
Vrac sec	2 170	2 630
Conteneurs frigorifiques intégraux	132	150
Conteneurs citernes	12	20
Types régionaux	85	100
<b>Total</b>	<b>2 400</b>	<b>2 900</b>

Les tarifs de location de conteneurs ont également augmenté en 2004. À la fin de ladite année, les cellules polyvalentes de 6 mètres (20 pieds) se louaient 0,86 dollar par jour, au même prix qu'en 1998 mais 0,20 dollar de plus qu'au cours des deux années précédentes. Au début de 2005, le prix de location de ce type de cellule a atteint 0,92 dollar par jour.

Les préoccupations liées à la sécurité ont conduit à tester des conteneurs « malins » qui enregistrent toute altération (d'eux-mêmes ou de leur contenu) grâce à des capteurs intégrés. Quelque 18 de ces conteneurs (TESC) ont été testés au cours du dernier trimestre de 2004 entre Hong Kong (Chine) et Long Beach, avec des résultats satisfaisants. Ils sont munis d'un système intégré dans le châssis de porte et transmettent des données cryptées aux parties autorisées grâce à des systèmes publics de communication sans fil. Un autre système, le RAEWatch, actuellement en cours d'expérimentation par Matson sur la ligne intérieure Oakland-Honolulu, est destiné aux mêmes fins.

#### D. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

L'accroissement du volume des échanges en 2004 a mis en relief les défis auxquels doivent faire face les compagnies de transport ferroviaire en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest. Six

compagnies, en Amérique du Nord, ont fait état d'un revenu cumulé net de 3,4 milliards de dollars pour 2004, avec des résultats individuels tous positifs variant de 100 millions à 1,2 milliard de dollars. C'est le reflet d'une augmentation du volume des échanges d'environ 10,4 % et d'augmentations des revenus dues à des hausses de tarifs. Ces dernières ont été facilitées par des augmentations des tarifs pratiqués par les compagnies de transport routier dues à un accroissement de la demande, au coût élevé du carburant et à un manque de chauffeurs qualifiés. La capacité d'investissement des chemins de fer, toutefois, a encore été limitée par des rendements modestes sur les infrastructures, qui coûtent environ 2,5 millions de dollars par kilomètre, les compagnies privilégiant par conséquent les mesures à caractère opérationnel comme l'accroissement de la vitesse et de la fréquence des trains. En Europe de l'Ouest, le rail a vu sa compétitivité renforcée lorsque la Commission européenne a nommé un haut fonctionnaire pour contrôler l'interopérabilité des réseaux européens et de ces réseaux avec ceux des pays voisins, et sept transporteurs ferroviaires ont conclu une alliance pour le transport de fret afin de proposer une organisation multiservices paneuropéenne aux clients. Des opérateurs d'Autriche, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne et de la République tchèque ont lancé la European Bulls Alliance à Rotterdam au début de 2005.

La Chine a entrepris un important développement de son réseau ferroviaire. Un service de trains à double hauteur de gerbage a été lancé en avril 2004 entre Shanghai et Beijing. Il utilise un équipement aux normes chinoises pour transporter des cellules de 12 mètres en 38 heures, et a démarré avec trois trains par semaine dans chaque sens et une part de marché modeste. Par ailleurs, au milieu de 2004, a commencé la construction du premier centre de distribution de conteneurs à Kunming, la capitale de la province du Yunnan (dans la partie sud-ouest de la Chine). Il coûtera environ 60 millions de dollars et sera opérationnel dans deux ans, permettant de manutentionner 300 000 EVP de conteneurs. Il semble qu'une modernisation à grande échelle soit en cours avec la collaboration de trois fournisseurs de matériel ferroviaire (un Canadien, un Français et un Japonais) qui ont conclu des contrats de 885 millions de dollars pour moderniser plus de 2 000 kilomètres de voies ferrées. Les plans prévoient la construction, dans les dix ans qui viennent, d'un réseau de 18 centres de distribution de conteneurs, qui relieront les principales villes côtières et celles de l'intérieur du pays grâce à des services de trains à double hauteur de gerbage.

On note d'autres développements des réseaux ferroviaires au Mozambique et en Arabie saoudite. La remise en état du couloir de Nacala reliant le port de Nacala (Mozambique) au Malawi qui n'a pas de littoral a été achevée pour un coût de 30 millions de dollars, et l'amélioration d'une section de 77 kilomètres a été entreprise pendant l'année. En 2004 également la Saudi Railways Organisation a annoncé la mise en service d'un pont de chemin de fer dans la Péninsule arabique, qui reliera le port de Yambu sur la mer Noire à Daman sur le golfe Persique.

Le prix des services ferroviaires a causé quelques préoccupations dans la Fédération de Russie et en Inde. Il a été considéré que l'augmentation de 12,5 % des tarifs sur les itinéraires intérieurs et ceux qui mènent aux ports proposée par les Chemins de fer russes faisait obstacle à la compétitivité des ports russes, car les tarifs ferroviaires pour les exportations et les importations transitant par les frontières terrestres n'étaient pas affectés par cette proposition. Les transporteurs maritimes et les expéditeurs s'opposaient aux « tarifs intermodaux téléscopiques » proposés par la compagnie indienne de transport par chemin de fer Concor (Container Corporation of India), qui feraient diminuer les tarifs en fonction de la distance. Ils faisaient valoir que les calculs compliqués avec des « tranches de distance » étaient générateurs d'incertitude pour les utilisateurs.

#### E. 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 internationales maritimes adoptées sous les auspices de la CNUCED au 21 juillet 2005. 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)).

ENCADRE 3		
États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 21 Juillet 2005		
Titre de la convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
<b>Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974</b>	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo (République du), Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba,, République démocratique du Congo, 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, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Serbie et Monténégro, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Sri Lanka, Soudan, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Zambie (78)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)</b>	Entrée en vigueur le 1er novembre 1992	Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, Paraguay, République arabe syrienne, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint Vincent et les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Ouganda, Zambie (30)
<b>Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993</b>	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 (11)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980</b>	Pas encore entrée en vigueur – 30 parties contractantes exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)
<b>Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986</b>	Pas encore entrée en vigueur – 40 parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial, conformément à l'annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman, République arabe syrienne (12)
<b>Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999</b>	Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées	Albanie, Algérie, Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie, République arabe syrienne (7)

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 : AMÉRIQUE LATINE

*Ce chapitre est consacré aux faits nouveaux survenus en Amérique latine. Il traite du contexte économique, du commerce des marchandises, du développement de la flotte marchande et des services de transport maritime.*

#### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Au cours de la période couverte par la présente étude (2002-2004), on a assisté à une reprise des économies d'Amérique latine et des Caraïbes qui sont sorties de la crise provoquée l'année précédente par l'effondrement de l'économie argentine, laquelle a entraîné un recul du PIB régional de 0,5 % en 2002 (voir le tableau 46). En 2002, les économies d'Amérique latine ont perdu 0,6 %, l'Argentine et l'Uruguay enregistrant un taux de croissance négative de 10,8 % et 12,7 % respectivement. L'économie du Venezuela a perdu 8,9 % en raison de troubles intérieurs. Les pays andins s'en sont bien tirés, les meilleurs résultats revenant au Pérou et à l'Équateur avec une croissance de 4,9 % et 3,8 % respectivement. Le Brésil, dont l'économie est la plus importante d'Amérique du Sud, a enregistré une croissance de son PIB de 1,5 %, dont la modestie est due, en partie, à la crise qui a sévi dans les pays voisins. Les résultats économiques des pays des Caraïbes ont été positifs, avec une croissance du PIB de 1,8 % (inférieure, toutefois, aux 2,3 % atteints l'année précédente), trois pays seulement sur 12 ayant enregistré une croissance négative. Le recul économique de la région s'est traduit par une augmentation du chômage, qui a atteint 10,8 % en 2002, et un développement des activités du secteur non structuré ainsi qu'une chute considérable de la consommation régionale. Les investissements aussi ont été faibles : environ 18 % du PIB évalué en prix constants de 1995, ce qui est comparable aux chiffres les plus bas enregistrés dans les années 1980 et représente une baisse par rapport au pourcentage moyen (19,5 %) atteint pendant les années 1990.

La reprise a démarré en 2003 et s'est accélérée au cours de 2004, la croissance moyenne

du PIB dans la région ayant été respectivement de 1,9 % et 5,5 %. Seuls trois pays (le Venezuela, la République dominicaine et la Guyana) ont enregistré un recul de leur économie en 2003. Celui du Venezuela, qui a été important (9,7 %), a été causé par des problèmes intérieurs de longue durée. Celui des deux autres pays a été léger: moins de 1 %. La reprise économique en Argentine a été remarquable – une croissance du PIB de plus de 8 % en 2003 et 2004. L'Uruguay l'a imitée en mieux en 2004, avec 12 %, suivi du Chili et du Brésil (5,8 % et 5,1 % respectivement). Les pays andins et ceux d'Amérique centrale ont également affiché une croissance sensible de la production en 2003 et 2004, et le Mexique a plus que triplé celle de son PIB au cours de ces années. En 2003, les pays des Caraïbes ont fait mieux que ceux d'Amérique latine, avec une croissance du PIB de 3,4 % contre 1,9 % pour ces derniers. La situation s'est retournée en 2004, année où les pays d'Amérique latine ont fait valoir une croissance de 5,5 %. La reprise de 2003-2004 a entraîné une baisse du taux global de chômage en 2004 (10 %), car l'économie de la plupart de ces pays, qui avait été profondément réorganisée au cours des années 1990, a profité de l'essor du commerce international. Cependant, d'autres défauts structurels sont demeurés, comme la concentration de la richesse et la diminution de la couverture de sécurité sociale pour les salariés.

Comme le montre le tableau 47, la balance commerciale des pays d'Amérique latine et des Caraïbes a été positive pendant la période 2002-2004. L'accroissement de la demande en provenance des principaux marchés mondiaux et la remarquable expansion du commerce en Chine expliquent l'augmentation, au cours de ces années, des exportations, qui ont atteint 460,7 milliards de dollars en 2004. La modicité de la demande

TABLEAU 46

Taux de croissance du PIB en prix constants du marché de 1995 pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, 2001–2004

Pays	2001	2002	2003	2004
Argentine <sup>a</sup>	-4,4	-10,8	8,7	9,0
Bolivie <sup>a</sup>	1,5	2,8	2,9	3,6
Brésil <sup>a</sup>	1,5	1,5	0,6	4,9
Chili <sup>a</sup>	3,1	2,2	3,3	6,1
Colombie <sup>a</sup>	1,1	2,5	2,0	4,0
Costa Rica	1,2	2,7	6,4	4,1
Cuba	3,0	1,2	2,5	3,0
Équateur <sup>a</sup>	5,1	3,8	3,1	6,9
Guatemala	2,6	2,2	2,0	2,6
Haïti	-0,6	-0,3	0,5	-3,0
Honduras	2,7	2,6	3,5	4,3
Mexique <sup>a</sup>	-0,2	0,9	1,3	4,4
Nicaragua	3,0	0,9	2,3	4,0
Panama	0,7	2,1	4,7	6,0
Paraguay <sup>a</sup>	2,7	-2,3	2,6	4,0
Pérou <sup>a</sup>	0,3	4,9	4,0	4,8
République dominicaine	4,0	4,3	-0,4	1,8
Salvador	1,7	2,1	2,0	1,8
Uruguay <sup>a</sup>	-3,4	11,2	2,5	12,3
Venezuela <sup>a</sup>	2,8	-8,9	-7,5	17,9
<b>Total partiel</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>1,9</b>	<b>5,5</b>
Antigua-et-Barbuda	1,6	2,1	5,8	5,9
Barbade	-2,2	-0,5	2,2	3,0
Belize	5,0	4,2	4,9	7,0
Dominique	-3,3	-5,8	2,5	0,0
Grenade	-3,8	-1,1	4,7	-1,4
Guyana	2,3	1,1	-0,6	1,5
Jamaïque	1,8	0,9	2,3	1,9
Saint Kitts-et-Nevis	2,0	0,9	0,1	5,7
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	0,0	1,3	3,9	5,8
Sainte-Lucie	-4,1	0,2	3,7	5,1
Suriname	5,0	3,0	5,6	4,0
Trinité-et-Tobago	4,3	3,0	4,2	6,2
<b>Total partiel</b>	<b>2,3</b>	<b>1,8</b>	<b>3,4</b>	<b>4,3</b>
<b>Total</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,9</b>	<b>5,5</b>

Source : Balance preliminar de las economias de America Latina y el Caribe 2003–2004, appendice statistique, Tableau A-2.

<sup>a</sup> Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCEDet basés sur le *Manuel de statistiques de la CNUCED 2004*; Département des affaires économiques et sociales (DESA)/Bureau de l'élaboration et de la planification des politiques de développement.

TABLEAU 47

**Valeur des échanges internationaux des pays d'Amérique latine et des Caraïbes,  
ainsi que de divers pays et groupes de pays**  
(en milliards de dollars E.U. courants)

	Exportations (f.o.b.)			Importations (f.o.b.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Valeur des échanges des pays d'Amérique latine et des Caraïbes</b>	346,6	376,3	460,7	322,8	333	398,8
<b>Mercosur</b>	89,9	107	134,6	59,7	66	89,1
<b>CAN (Communauté andine)</b>	53,3	57,3	77,6	40,7	39,6	50,3
<b>Pays des Caraïbes</b>	5,4	5,8	6	9,8	9	9,2
<b>MCCA (Marché commun centraméricain)</b>	13,8	15,2	15,9	21,6	23,7	25,9
<b>Mexique</b>	160,6	164,9	189	168,7	170,5	195,2
<b>Chili</b>	18,2	21	31,6	15,4	18	22,4
<b>Panama</b>	5,3	5,1	5,9	6,3	6,1	6,7
<b>Pourcentage de la croissance en volume d'échanges de marchandises pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes</b>	1,3	4,5	10,8	-7,2	0,6	14,4

Source : Chiffres empruntés à *Balance preliminar de las economias de América Latina y el Caribe 2003–2004*, appendice statistique, tableaux A-6 et A-8; ECLAC publication, 2005, LC/G.2265-P/E. Les données de 2004 sont provisoires et proviennent de la balance des paiements.

intérieure dans la plupart des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, associée à celle des investissements, a fait descendre les importations au-dessous du niveau de 2000, lequel n'a été dépassé qu'en 2004, année où elles ont atteint 398,8 milliards de dollars. Ces valeurs commerciales sont dues aux effets combinés des augmentations de prix en dollars des marchandises échangées et aux importantes augmentations du volume de ces échanges (10,8 % pour les exportations et 14,4 % pour les importations en 2004).

La contribution de différents groupes de pays à la valeur du commerce international de la région apparaît également dans le tableau 47. Le Mercosur est composé de quatre pays (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay), et ses exportations ont représenté 29,2 % de celles de la région en 2004, contre 25,9 % en 2002. La Communauté andine (CAN) comprend cinq pays (Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou et Venezuela) et a contribué aux exportations de la région à hauteur de 16,9 %. La région des Caraïbes comprend 20 pays et territoires (Anguilla, Antigua-et-Barbuda, Antilles néerlandaises,

Aruba, les Bahamas, la Barbade, Belize, Cuba, Dominique, la Grenade, Guyana, Haïti, Jamaïque, Montserrat, République dominicaine, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suriname et la Trinité-et-Tobago), dont ceux qui appartiennent au Marché commun des caraïbes (CARICOM), à l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECO) et à l'Initiative concernant le bassin des Caraïbes (IBC) du gouvernement des États-Unis. En 2004, la part de l'ensemble de ces pays dans les exportations de la région a été de 1,3 %. La même année, celle des cinq pays (Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua) du Marché commun centraméricain (MCCA) a représenté 3,5 %. La contribution aux exportations de la région des trois pays restants (Chili, Mexique et Panama), qui n'appartiennent à aucun des groupements ci-dessus, a été respectivement de 41 %, 6,9 % et 1,2 %. Les exportations du Mexique, membre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) avec les États-Unis et le Canada, comportaient les « maquila », des produits fabriqués dans des usines d'assemblage sous contrôle étranger.

## B. COMMERCE DE MARCHANDISES

La structure du commerce extérieur des pays d'Amérique latine et des Caraïbes figure dans le tableau 48, qui fait apparaître les chiffres de 2002. La part importante qui revient aux produits de base (produits alimentaires et agricoles, minerais et combustibles) dans les exportations représente 32,4 % de la valeur de l'ensemble de ces dernières. Le pétrole brut se détache, dans cette catégorie, avec un total de 42,4 milliards de dollars. La destination principale des exportations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes est le marché des États-Unis, avec près de 60 % de l'ensemble, pourcentage qui rend compte de l'importance des exportations mexicaines. Les autres pays de la région viennent indiscutablement en deuxième position, avec 14,8 %. Il en ressort que près des trois quarts des exportations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes sont destinés à des pays situés dans cet hémisphère. Cette proportion peut s'accroître au cours des années à venir; les

échanges à l'intérieur de la Communauté andine ont progressé de 59 % entre 2003 et 2004, ceux des produits non traditionnels ayant augmenté de 56 %. Les exportations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes vers l'Europe comptent pour 11,5 % de l'ensemble, et celles qui sont destinées au Japon et aux autres pays d'Asie, pour 6,5 %.

La part des produits de base dans les importations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes a atteint 11,4 %. Les dépenses afférentes à chacune des trois principales catégories de produits de base (produits alimentaires, produits agricoles et combustibles) ont fluctué autour de 13 milliards de dollars. Ce sont à nouveau les États-Unis qui viennent en tête pour les importations (45,9 %), les pays de la région émergeant à hauteur de 15,9 %. Les importations en provenance de cet hémisphère ont donc représenté les deux tiers de l'ensemble. La part des importations du Japon et d'autres pays d'Asie, qui a atteint 16,3 %, a été plus importante que celle de l'Europe (14,1 %).

TABLEAU 48

**Structure du commerce extérieur des pays d'Amérique latine et des Caraïbes en 2002**  
(total mondial en milliards de dollars E.U.; toutes les ventilations régionales sont en pourcentage)

EXPORTATIONS des pays d'Amérique latine	Monde	États-Unis	Japon	Union européenne	Asie-Pacifique <sup>a</sup>	Amérique latine	Autres
<b>TOUS produits</b>	326,1	58,9	1,8	11,5	4,7	14,8	8,3
<i>dont :</i>							
<b>Produits alimentaires</b>	26,3	19,0	3,3	29,0	7,6	20,1	20,9
<b>Matières premières d'origine agricole</b>	28,5	35,5	5,1	28,6	8,8	11,4	10,5
<b>Minerais</b>	8,3	8,6	18,5	27,1	22,8	8,5	14,5
<b>Combustibles</b>	42,4	61,6	0,3	8,6	1,2	16,3	12,0
<b>Tous produits manufacturés</b>	220,6	68,1	0,8	7,2	3,8	14,5	5,5
IMPORTATIONS vers les pays d'Amérique latine et des Caraïbes	Monde	États-Unis	Japon	Union européenne	Asie-Pacifique <sup>a</sup>	Amérique latine	Autres
<b>TOUS produits</b>	317,4	45,9	5,1	14,1	11,2	15,9	7,7
<i>dont :</i>							
<b>Produits alimentaires</b>	13,8	41,2	0,1	11,0	5,0	37,8	4,9
<b>Matières premières d'origine agricole</b>	12,4	50,3	0,1	4,5	4,5	30,0	10,7
<b>Minerais</b>	1,7	20,4	2,2	10,6	5,0	45,3	16,6
<b>Combustibles</b>	11,7	15,7	0,4	1,0	6,8	43,7	32,3
<b>Tous produits manufacturés</b>	277,8	47,4	5,8	15,3	12,1	12,8	6,6

Source : Balance preliminar de las economias de América Latina y el Caribe 2003-2004, publication de l'ECLAC, 2005, (LC/G.2265-P/E). Données provenant des milieux professionnels, la méthodologie étant différente de celle qui est indiquée au tableau 47.

<sup>a</sup> Onze pays de la région Asie-Pacifique : Chine, Hong Kong (Chine), Province chinoise de Taiwan, Philippines, Malaisie, République de Corée, Singapour, Thaïlande, Inde, Australie et Nouvelle-Zélande.

TABLEAU 49

## Structure du commerce extérieur de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes, 2003

Pays	Milliards de dollars		Destination des exportations en pourcentage				
	Monde	E.U.	Japon	UE-15	Pays en développement d'Asie	Région	Autres
Argentine	29,6	10,6	1,2	19,7	19,9	38,8	9,9
Brésil	73,1	23,1	3,2	24,8	16,9	20,2	11,8
Chili	20,1	17,8	11,2	24,3	20,9	19,3	6,5
Colombie	13,1	47,1	1,5	14,4	2,6	28,7	5,7
Costa Rica	5,8	47,1	1,0	18,2	9,5	22,7	1,4
Mexique	165,4	88,9	0,4	3,4	1,1	3,7	2,6
Panama	0,8	52,0	0,8	23,2	3,7	17,7	2,6
Pérou	8,7	26,5	4,5	25,4	13,6	18,2	11,9
Venezuela	25,0	44,3	0,5	12,6	1,9	31,9	8,8

Pays	Milliards de dollars		Origine des importations en pourcentage				
	Monde	E.U.	Japon	UE-15	Pays en développement d'Asie	Région	Autres
Argentine	13,8	16,4	2,9	19,6	11,1	42,1	8,0
Brésil	50,8	20,0	5,2	26,0	16,1	17,6	15,2
Chili	17,4	14,6	3,7	18,5	14,2	42,0	7,0
Colombie	13,9	29,6	4,6	15,5	11,6	27,4	11,2
Costa Rica	7,4	49,8	4,2	13,4	5,9	23,3	3,4
Mexique	171,3	61,9	4,5	10,6	14,0	4,5	4,5
Panama	3,1	35,0	6,2	7,4	5,4	29,6	16,5
Pérou	8,4	18,6	4,4	12,6	15,7	41,6	7,1
Venezuela	8,4	33,0	2,3	21,6	5,5	31,5	6,1

Source : Données tirées de la base de données de l'ONU COMTRADE au 5 Juillet 2005.

Note : Les chiffres relatifs au commerce ne sont pas disponibles pour la République dominicaine.

En ce qui concerne les 10 premiers pays d'Amérique latine et des Caraïbes, la destination des exportations et l'origine des importations, pour l'année 2002, sont indiquées au tableau 49. Dans le commerce extérieur des pays en développement d'Amérique latine et des Caraïbes, la part du marché des États-Unis est plus conséquente pour les pays qui sont situés plus près de ces derniers. Celle du commerce régional est plus importante en Amérique du Sud, surtout entre les pays du Mercosur.

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

Le tableau 50 rend compte de la flotte marchande immatriculée dans les pays en développement d'Amérique, à l'exclusion des

principaux pays de libre immatriculation (Bahamas, Bermudes et Panama). La part de la flotte marchande immatriculée dans ces pays a augmenté régulièrement entre 1980 et 2000, puis stagné au niveau atteint en 2000. En 1980 elle s'était établie à 3,2 % de la flotte mondiale; elle est passée à 3,5 % en 1990, pour atteindre 4,2 % en 2000 et s'est maintenue à ce niveau jusqu'en 2003, avant de descendre légèrement à 4,1 % en 2004. Le tonnage détenu actuellement par ces pays est de 36,74 millions de tpl.

La répartition géographique de l'armement a subi un changement radical depuis 1980. Les pays de la côte Est de l'Amérique du Sud possédaient 58 % de la flotte de la région en 1980, proportion qui a légèrement diminué pour passer à 56,6 % en 1990, puis a décru de plus de moitié pour s'établir

TABLEAU 50

**Flotte marchande mondiale et des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, certaines années**  
(en milliers de tpl)

	Année	Total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres
<b>Total mondial</b>	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
	2003	856 974	316 759	307 660	94 767	90 461	47 327
	2004	895 843	336 156	320 584	92 048	98 064	48 991
<b>Amérique latine - total</b>	1980	21 794	7 914	6 183	6 547	37	1 113
	1990	25 529	7 501	9 025	6 348	364	2 291
	2000	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
	2002	35 648	8 946	9 760	9 265	4 096	3 581
	2003	36 001	9 387	9 899	9 092	4 889	2 732
	2004	36 741	8 687	10 299	9 672	5 345	2 738
<b>Côte Est d'Amérique du Sud</b>	1980	12 649	4 866	3 893	3 491	0	399
	1990	14 459	5 119	6 303	1 907	214	916
	2000	6 923	3 039	2 625	687	196	376
	2002	6 663	2 992	2 409	578	188	495
	2003	6 418	2 867	2 201	622	189	539
	2004	5 131	2 444	1 403	528	189	567
<b>Côte Ouest d'Amérique du Sud</b>	1980	2 717	484	929	1 212	0	92
	1990	2 770	558	973	1 022	0	217
	2000	1 646	615	370	236	77	348
	2002	1 746	770	286	204	76	409
	2003	1 817	859	328	209	51	369
	2004	1 740	818	323	189	21	389
<b>Autres (dont Mexique, Caraïbes et Amérique centrale)</b>	1980	6 428	2 564	1 361	1 844	37	622
	1990	8 300	1 824	1 749	3 419	150	1 158
	2000	25 482	3 991	6 939	8 914	3 267	2 371
	2002	27 239	5 183	7 065	8 483	3 832	2 677
	2003	27 766	5 661	7 370	8 262	4 650	1 823
	2004	29 871	5 425	8 574	8 955	5 135	1 783

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

<sup>a</sup> Les tonnages immatriculés aux Bahamas, aux Bermudes et au Panama ne sont pas compris dans le total de la sous-région d'Amérique latine, car ils figurent dans les pays de libre immatriculation.

à 20,4 % seulement en 2000. La diminution s'est poursuivie et, en 2004, ce pourcentage était tombé à 14 %. Entre 1980 et 2000, on a constaté la même tendance dans les pays de la côte Ouest de l'Amérique du Sud : leur part d'armement est passée de 12,5 % en 1980 à 10,8 % en 1990, puis s'est réduite de moitié pour se situer à 4,8 % en 2000. Ce long déclin semble être arrivé à terme : le pourcentage est remonté à 5 % en 2003 pour redescendre à 4,7 % l'an dernier. Les gains sont allés aux pays situés au sein et autour des Caraïbes, y compris le Mexique et d'autres pays d'Amérique centrale. Ils ont presque triplé leur part, passant de 29,5 % en 1980 à 32,6 % en 1990, puis à 74,8 % en 2000. Leurs flottes représentent maintenant plus des quatre cinquièmes de l'ensemble de la flotte de la région, ce qui rend compte de l'expansion de trois pays de libre immatriculation mineurs (Antigua-et-Barbuda, les Îles Caïmanes et Saint-Vincent-et-les-Grenadines), lesquels représentent à eux trois les trois quarts du tonnage immatriculé dans les pays des Caraïbes, d'Amérique centrale et au Mexique.

La composition de la flotte en 2004 était la suivante : 23,6 % de navires-citernes, 28 % de vraquiers, 26,3 % de navires de charge classiques, 14,5 % de porte-conteneurs et 7,5 % d'autres types de navires. Depuis 2000, la proportion de navires-citernes (23,6 %) et de porte-conteneurs (14,5 %) a augmenté (surtout celle de ces derniers), alors que celle des autres types de navires a diminué. Il est possible que celle des navires-citernes augmente dans les quelques années à venir, étant donné que PDVSA (Petroleos de Venezuela S.A.) envisage de faire construire 42 pétroliers. Il n'en demeure pas moins que les proportions de navires de charge classiques (26,3 %) et d'autres navires (7,5 %) dans la flotte de la région sont supérieures aux moyennes mondiales (10,3 % et 5,5 % respectivement). Les navires-citernes constituent une part importante (près de 50 %) de la flotte des pays des côtes Est et Ouest d'Amérique du Sud, alors que celle des porte-conteneurs représente 17,2 % de la flotte des pays des Caraïbes et des environs, du Mexique et d'Amérique centrale.

#### *Répartition par âge des flottes marchandes*

À la fin de 2004, l'âge moyen de la flotte des pays en développement d'Amérique, compte non tenu des pays d'immatriculation libre, était de 16,7 ans (voir le tableau 51). Il était donc plus élevé que celui de la flotte des pays en développement et de l'ensemble du monde (13,1 ans et 12,3 ans respectivement fin 2004). Toutefois, la flotte des

pays en développement d'Amérique avait rajeuni par rapport à fin 2001 où l'âge moyen était de 17,1 ans. C'est l'âge moyen des vraquiers et d'autres navires des pays en développement d'Amérique qui était le plus élevé (19,1 ans), suivi de près par celui des navires de charge classiques (18,3 ans), la catégorie des navires-citernes étant légèrement plus jeune (16,3 ans). La flotte de porte-conteneurs, toutefois, avec 8,3 ans d'âge moyen, était plus jeune que celle de l'ensemble des pays en développement ou du monde en général (9,3 ans et 9,4 ans respectivement).

#### **D. TRANSPORTS MARITIMES EN AMÉRIQUE LATINE ET DANS LES CARAÏBES**

Les services de transport maritime des pays d'Amérique latine et des Caraïbes sont organisés pour les transports de vrac et le trafic de ligne. En 2003, les ports de la région ont chargé 897,8 millions de tonnes, ce qui équivaut à 27,9 % des cargaisons chargées dans les ports des pays en développement et à 13,9 % des cargaisons chargées dans l'ensemble des ports du monde.

Le tableau 52 présente des estimations des cargaisons des navires-citernes, des vraquiers et du trafic de ligne pour chaque sous-groupe du code 9 (voir l'annexe 1). La part des affrètements pétroliers dans le total des cargaisons chargées dans l'ensemble de la région s'est établie à 39,4 % contre 44,5 % pour le vrac sec. Quelque 374,3 millions de tonnes ont été déchargées, ce qui équivaut à 18,4 % des cargaisons déchargées dans les ports des pays en développement et 5,7 % des cargaisons déchargées au niveau mondial. Le trafic de ligne a atteint 144,6 millions de tonnes, soit 16,1 % des cargaisons chargées et 96,5 millions de tonnes, soit environ 25 % des cargaisons déchargées, ce qui traduit un déséquilibre en faveur des exportations. Les premiers chiffres pour 2004 font apparaître une augmentation de 1,7 % du tonnage chargé qui a atteint 913,5 millions de tonnes.

#### *Transports pétroliers*

Les exportations de pétrole brut sont faites à partir de terminaux intégrés spécialisés qui font partie de l'arsenal des compagnies pétrolières. Par exemple, PDVSA est propriétaire d'un certain nombre de terminaux d'exportation de pétrole et d'une flotte de navires-citernes pour exporter le pétrole brut, en partie vers son réseau de raffineries dans les Caraïbes, aux États-Unis et en Europe. Les terminaux d'exportation sont situés essentiellement

TABLEAU 51

**Répartition par âge de la flotte marchande en Amérique latine  
et dans les Caraïbes par type de navire**

*(Pourcentage du tonnage total de port en lourd et âge en années)*

Groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge fin 2004	Âge fin 2001
<b>Total monde</b>	Toutes catégories	23,0	21,9	16,5	11,3	27,3	12,3	13,9
	Navires citernes	29,0	22,8	20,9	11,7	15,7	10,3	
	Vraquiers	20,2	22,0	14,6	12,4	30,8	13,0	
	Navires de charge classiques	7,3	15,0	10,7	10,9	56,1	17,5	
	Porte-conteneurs	31,9	29,3	16,3	8,8	13,7	9,4	
	Autres	16,0	15,7	11,9	8,1	48,4	15,6	
<b>Pays en développement (dont principaux pays de libre immatriculation)</b>	Toutes catégories	23,3	25,1	15,2	10,0	26,3	11,9	14,3
	Navires citernes	27,4	25,8	20,7	9,7	16,4	10,3	
	Vraquiers	23,7	26,4	12,9	11,2	25,8	11,8	
	Navires de charge classiques	8,1	18,2	11,4	9,1	53,1	16,8	
	Porte-conteneurs	29,4	29,9	16,4	10,1	14,1	9,7	
	Autres	17,1	16,2	8,8	5,2	52,6	15,8	
<b>Pays en développement (sans les pays de libre immatriculation)</b>	Toutes catégories	10,2	16,1	10,9	10,9	51,9	16,7	17,1
	Navires citernes	9,2	18,8	10,5	14,3	47,3	16,3	
	Vraquiers	8,3	5,0	6,4	16,5	63,7	19,1	
	Navires de charge classiques	6,6	12,0	11,5	7,0	62,9	18,3	
	Porte-conteneurs	25,0	44,5	20,4	2,2	7,9	8,3	
	Autres	4,9	10,2	8,4	11,0	65,4	19,1	
<b>Anguilla</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	20,0
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Antigua-et-Barbuda</b>	Toutes catégories	26,1	38,7	18,8	3,6	12,7	9,1	
	Navires citernes	0,0	33,6	0,0	4,1	62,3	17,7	
	Vraquiers	44,2	13,4	8,7	0,0	33,7	10,8	
	Navires de charge classiques	18,4	33,8	19,9	7,8	20,1	11,2	
	Porte-conteneurs	27,2	47,0	20,5	1,8	3,5	7,4	
	Autres	36,1	35,0	8,7	0,1	20,1	9,0	
<b>Argentine</b>	Toutes catégories	0,8	7,4	2,9	9,1	79,9	21,2	
	Navires citernes	0,0	34,0	0,0	0,0	66,0	17,9	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	4,1	0,0	6,2	0,0	89,7	21,9	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,2	3,4	18,8	77,6	21,9	
<b>Barbade (La)</b>	Toutes catégories	16,2	27,3	11,8	4,5	40,1	13,9	
	Navires citernes	53,5	18,5	0,0	0,0	28,0	8,9	
	Vraquiers	0,0	43,5	22,2	0,0	34,3	13,8	
	Navires de charge classiques	5,1	10,1	6,0	19,7	59,1	18,8	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,7	0,0	7,9	7,6	83,7	21,9	

TABLEAU 51 (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 2004	Âge fin 2001
<b>Belize</b>	Toutes catégories	2,8	0,7	9,6	11,3	75,7	21,0	
	Navires citernes	1,2	0,5	8,0	5,6	84,7	21,9	
	Vraquiers	5,0	0,0	0,4	4,2	90,3	22,1	
	Navires de charge classiques	3,0	1,0	13,3	12,0	70,6	20,4	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	10,5	0,0	89,5	22,3	
	Autres	0,4	0,4	6,3	19,9	73,1	21,3	
<b>Bolivie</b>	Toutes catégories	0,0	0,4	0,0	0,0	99,6	23,4	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Autres	0,0	7,9	0,0	0,0	92,1	22,2	
<b>Brésil</b>	Toutes catégories	1,7	9,8	19,3	23,4	45,8	17,8	
	Navires citernes	0,4	12,5	23,8	20,1	43,2	17,3	
	Vraquiers	0,0	6,3	6,5	36,8	50,4	19,3	
	Navires de charge classiques	0,0	9,5	54,3	3,7	32,5	15,5	
	Porte-conteneurs	0,0	9,5	35,8	0,0	54,7	17,8	
	Autres	20,2	9,1	1,2	19,8	49,7	16,2	
<b>Chili</b>	Toutes catégories	6,8	5,1	18,6	14,2	55,4	18,1	
	Navires citernes	15,2	0,0	36,7	20,5	27,6	14,7	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	3,5	0,0	0,1	18,2	78,3	21,6	
	Porte-conteneurs	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	
	Autres	1,7	15,5	18,1	20,4	44,3	17,2	
<b>Colombie</b>	Toutes catégories	2,3	0,8	0,6	1,0	95,3	22,7	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	5,8	1,9	1,5	1,6	89,2	21,7	
<b>Costa Rica</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	11,9	0,0	88,1	22,1	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	11,9	0,0	88,1	22,1	
<b>Cuba</b>	Toutes catégories	0,2	0,0	0,0	0,1	99,7	23,4	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,6	0,0	0,0	0,3	99,1	23,3	

TABLEAU 51 (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 2004	Âge fin 2001
<b>Dominique</b>	Toutes catégories	0,0	0,9	3,3	33,2	62,6	20,8	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	55,6	44,4	19,9	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	23,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Autres	0,0	0,0	67,2	6,1	26,8	15,4	
<b>Équateur</b>	Toutes catégories	0,1	63,9	0,8	2,7	32,5	12,7	
	Navires citernes	0,0	77,3	0,0	0,7	22,0	10,7	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,7	0,0	4,8	12,7	81,8	22,0	
<b>Grenade</b>	Toutes catégories	0,0	4,5	0,0	0,0	95,5	22,8	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	
<b>Guatemala</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	78,9	0,0	21,1	14,4	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	
<b>Guyana</b>	Toutes catégories	0,0	1,6	0,0	7,2	91,2	22,8	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	8,4	91,6	23,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	6,7	0,0	5,7	87,6	22,0	
<b>Haïti</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
<b>Honduras</b>	Toutes catégories	0,1	0,3	0,2	0,5	98,9	23,4	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,1	0,2	0,1	0,4	99,1	23,4	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Autres	0,1	1,3	0,9	2,1	95,7	23,0	



TABLEAU 51 (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 2004	Âge fin 2001
<b>Nicaragua</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	6,7	93,3	23,1	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	0,0	19,5	80,5	22,2	
<b>Paraguay</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
<b>Pérou</b>	Toutes catégories	1,5	12,9	16,0	2,3	67,4	19,1	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	2,6	22,7	28,2	4,0	42,4	15,7	
<b>République dominicaine</b>	Toutes catégories	4,4	0,0	0,0	0,0	95,6	22,5	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	31,8	0,0	0,0	0,0	68,2	16,7	
<b>Saint-Kitts-et-Nevis</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Sainte-Lucie</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Saint-Vincent-et-les-Grenadines</b>	Toutes catégories	2,0	2,0	3,8	12,4	79,8	21,5	
	Navires citernes	0,5	5,9	1,8	0,0	91,9	22,2	
	Vraquiers	3,1	0,6	3,7	19,1	73,4	21,1	
	Navires de charge classiques	0,7	2,2	4,2	5,2	87,7	22,2	
	Porte-conteneurs	0,0	15,5	8,1	15,1	61,3	19,0	
	Autres	1,5	4,9	4,1	9,4	80,1	21,3	

TABLEAU 51 (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 2004	Âge fin 2001
<b>Salvador</b>	Toutes catégories	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	12,0
<b>Suriname</b>	Toutes catégories	0,0	3,7	0,0	44,6	51,7	20,0	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	89,4	10,6	17,7	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0
<b>Trinité-et-Tobago</b>	Toutes catégories	8,9	5,0	0,0	12,7	73,3	19,9	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	9,3	5,3	0,0	13,2	72,2	19,8	
<b>Uruguay</b>	Toutes catégories	1,7	0,4	0,7	2,7	94,5	22,8	
	Navires citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	4,6	95,4	23,2	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Autres	2,4	0,5	1,0	3,0	93,1	22,6	
<b>Venezuela</b>	Toutes catégories	2,6	20,8	5,8	7,3	63,4	18,4	
	Navires citernes	4,2	32,2	7,5	10,9	45,2	15,7	
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	6,5	0,0	93,5	22,7	
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Autres	0,6	7,8	5,4	4,1	82,1	21,2	

Source : Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Pour le calcul de l'âge moyen, il a été considéré que les âges des navires se répartissent également entre les limites inférieure et supérieure de chaque groupe d'âge. Pour le groupe de 20 ans et plus, on considère que la Moyenne est de 23,5 ans.

<sup>b</sup> Il existe un litige entre le Gouvernement de l'Argentine d'une part et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord d'autre part concernant la souveraineté sur les Îles Falkland (Malvinas).

autour des Caraïbes, comme dans le cas des trois principaux, Cayo Arcas, Dos Bocas et Pajaritos – exploités par la compagnie pétrolière mexicaine PEMEX (Petróleos Mexicanos) – et des terminaux vénézuéliens situés sur le lac Maracaibo et le long de la côte Nord d'Amérique du Sud. Le terminal colombien de Coveñas, qui a chargé environ 13,6 millions de tonnes en 2003, est également

situé sur cette côte. L'Équateur a des terminaux sur la côte Ouest d'Amérique du Sud.

Le tonnage des Aframax est, pour l'essentiel, affrété pour transporter du pétrole des Caraïbes à destination du terminal de la Louisiana Oil Offshore Platform (LOOP) au large de la côte Nord-américaine du golfe du Mexique, d'autres

TABLEAU 52

**Estimation du trafic international par type de transport maritime**  
(millions de tonnes)

	Marchandises chargées			Total	Marchandises déchargées			Total
	Navires-citernes	Vraquiers	Trafic de ligne	Chargé	Navires-citernes	Vraquiers	Trafic de ligne	Déchargé
<b>Caraïbes</b>	25,7	9,5	3,2	38,4	40,6		17,9	58,5
<b>Mexique &amp; Amérique centrale</b>	116,3	4,1	45,1	165,5	27,4	26,6	38,7	92,7
<b>Amérique du Sud – Côte Nord</b>	139,8		3,5	143,3	15,9		7,6	23,5
<b>Amérique du Sud – Côte Est</b>	44,7	308,7	63,6	417,0	40,4	46,7	28,2	115,3
<b>Amérique du Sud – Côte Ouest</b>	27,0	77,5	29,2	133,7	20,7	59,5	4,2	84,4
	353,5	399,8	144,6	897,8	144,9	132,8	96,5	374,3

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED.

terminaux sur la côte Est des États-Unis et des raffineries situées sur des îles des Caraïbes. Entre 2002 et 2004, les tarifs ont augmenté, suivant en cela l'évolution du marché des affrètements pétroliers au niveau mondial. En 2002, les tarifs moyens pour aller du Mexique à la côte Est des États-Unis étaient de WS127 en avril et WS185 en novembre. L'année suivante, ils sont montés de WS146 en janvier à WS278 en décembre et, au cours de 2004, on a relevé une augmentation moins forte, de WS314 au début de l'année à WS349 en décembre (l'équivalent d'un affrètement à temps à raison de 67 600 dollars par jour). Les affrètements réalisés ont reflété le caractère capricieux des marchés pétroliers au cours de ces années. En avril 2003, Royal Dutch Shell a affrété le *Genmar Boss* pour transporter 70 000 tonnes de brut de la côte Est du Mexique à la côte Nord-américaine du golfe du Mexique à WS200, alors qu'en mai 2004, la même compagnie a affrété le *Regent* sur le même itinéraire et avec la même cargaison à WS170. Les livraisons à destination des îles des Caraïbes ont correspondu à la capacité des navires. Le même mois, Valero a affrété le *Tito Tapias* pour transporter 130 000 tonnes à Aruba pour 495 000 dollars, tandis que Petro-Jamaica a engagé l'*Andros* pour livrer 50 000 tonnes à Kingston au tarif de 260 000 dollars. De plus grands pétroliers ont été utilisés pour des destinations lointaines : Reliance a affrété l'*Utah* pour transporter 275 000 tonnes à destination de l'Inde pour 2,55 millions de dollars. Les tarifs sont demeurés inférieurs à WS200 sur les itinéraires trans-Caraïbes en septembre 2004 – Exxon a engagé le *Genmar Constantine* pour livrer 70 000 tonnes de Coveñas à Baton Rouge à WS155. De plus petits

pétroliers ont été utilisés pour transporter du brut pour d'autres exportateurs sud-américains : en septembre 2004, Citgo a affrété le *Maya* pour acheminer 50 000 tonnes d'Équateur vers la côte Ouest d'Amérique du Nord.

Du pétrole brut est importé, notamment au Brésil, à partir de l'Afrique occidentale et du golfe Persique. Les compagnies pétrolières affrètent des navires d'un tonnage égal ou supérieur à celui des Suezmax pour cela et ont bénéficié de la volatilité des tarifs. En avril 2003, la compagnie pétrolière brésilienne Petrobras a affrété deux navires-citernes, le *Kimolo* et le *Front Emperor*, à trois jours d'intervalle pour acheminer des cargaisons de 130 000 tonnes d'Afrique occidentale vers le Brésil à WS150 et WS 107 respectivement. En mai 2004, elle s'est assuré les services de deux autres navires, le *Tropic Brilliance* et le *Genmar Ariston* pour des voyages et des cargaisons similaires et a constaté que les taux étaient de WS115 et WS112.

Le commerce des produits blancs, notamment en provenance des raffineries et à destination des ports des États-Unis, est important dans les Caraïbes. De petits navires-citernes de 25 000 à 35 000 tpl sont affrétés pour ces transports. Les affrètements types au jour le jour sur l'itinéraire Curaçao-Houston sont passés de 9,80 dollars par tonne en décembre 2002 à 14,30 dollars par tonne en décembre 2003, pour monter à 20,50 dollars un an plus tard. Le prix de l'affrètement à temps d'un navire-citerne de 30 000 tpl était de 34 100 dollars par jour en décembre 2004, soit plus de deux fois et demie celui de décembre 2002 (13 900 dollars par jour).

Ailleurs, les importations de pétrole brut ainsi que le cabotage national pour le transport de pétrole brut, de produits pétroliers et d'hydrocarbures représentent un trafic important. Par exemple, les importations brésiliennes de brut et le trafic intérieur de produits pétroliers passent par les terminaux de Petrobras, tels que ceux de Aratu, Angra dos Reis et São Sebastião où ont été manutentionnées 19,2, 14,1 et 51,6 millions de tonnes de vrac liquide respectivement en 2003.

Ailleurs, des plans ont été élaborés pour permettre d'exporter du GNL des gisements de Camisea (Pérou) au Mexique et au Chili, notamment depuis que ce dernier a souffert de pénuries de gaz en 2004.

#### *Services de transports maritimes de vrac sec*

Le trafic de vrac concerne surtout l'Amérique du Sud, de petites quantités étant expédiées des Caraïbes (notamment de la bauxite et de l'alumine en provenance de la Jamaïque). À partir de la côte Est, le Brésil exporte du minerai de fer et des grains, et l'Argentine des grains; de plus petits volumes de minerai de fer sont exportés à partir de la côte Ouest, tandis que du charbon est exporté de Colombie et du Venezuela sur la côte Nord.

Les ports les plus importants sont ceux qui sont exploités par Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) à Tubarão et Ponta da Madeira, dans le centre et le nord du Brésil, dont le débit a atteint 74,4 et 59,3 millions de tonnes en 2003, s'agissant en grande partie d'exportations de minerai de fer. La même année, un autre opérateur important a chargé 44,3 millions de tonnes de minerai de fer au port de Sepetiba. Les déchargements de vrac sec, dont des importations de charbon pour la fabrication de l'acier, se font aux ports de Praia Mole et Sepetiba, où ont transité 11,9 et 5,2 millions de tonnes respectivement. Praia Mole est au cœur d'un important trafic de cabotage concernant le minerai de fer, qui lui a permis d'exporter 7,3 millions de tonnes de produits sidérurgiques. De même, dans le cadre du trafic de cabotage, des produits en aluminium ont été exportés à partir de terminaux privés situés près du port d'Itaqui.

Des bâtiments de plus de 100 000 tpl participent au transport du minerai de fer en provenance du Brésil. Depuis 2002, les tarifs du fret ont sensiblement augmenté. Entre décembre 2002 et décembre 2003, ceux des transports du Brésil vers l'Europe septentrionale sont passés de 8,05 dollars à 19,20 dollars par tonne. Ils sont montés à

24,25 dollars par tonne à la fin de 2004. Il en a été de même sur l'itinéraire Brésil-Chine : entre décembre 2002 et décembre 2003, les tarifs ont grimpé de 12,85 dollars à 33,20 dollars par tonne, et ils ont encore progressé de 27 % en 2004, pour atteindre 42,45 dollars par tonne en décembre. Ces augmentations doivent être rapprochées des importantes hausses de prix dont il a été question au chapitre 1 dans la rubrique intitulée « Expéditions de minerai de fer ».

Le long de la côte d'Amérique du Sud, les exportations de minerai de fer transitent par les ports de Huasco et Guayacan (Chili) et San Nicolas (Pérou). En 2003, les ports chiliens, dont le propriétaire est une filiale de CAP S.A., l'aciérie la plus importante du Chili, ont chargé 6,7 millions de tonnes de minerai de fer, dont les quatre cinquièmes étaient destinées à des pays d'Asie (2,1 millions de tonnes à la Chine et 1,5 million de tonnes au Japon, le reste à la Malaisie, à la République de Corée et à l'Indonésie). La même année, le port péruvien, qui fait partie d'une coentreprise minière avec des investisseurs chinois, a exporté 5 millions de tonnes, dont la moitié à destination d'aciéries chinoises; cette proportion est montée à 60 % l'année suivante. Le port de Ventanas, dans la partie centrale du Chili, qui participe au trafic de plusieurs types de vrac sec, a fait état d'un débit total de 2,8 millions de tonnes, presque également réparti entre chargement et déchargement.

Le charbon de Colombie constitue l'essentiel des exportations de vrac sec à partir de la côte Nord d'Amérique du Sud. Le charbon de chaufferie est extrait du bassin de El Cerrejon par la coentreprise Intercor-Carbocol et transporté par chemin de fer jusqu'à Puerto Bolivar, à environ 150 kilomètres, d'où 22,2 millions de tonnes ont été expédiées vers les marchés des États-Unis et d'Europe en 2003. Un autre exportateur, qui utilise les chemins de fer, des barges et une installation flottante au large de Cienaga, a expédié 16,4 millions de tonnes de charbon de chaufferie en 2003. D'autres exportateurs moins importants utilisant de plus petits terminaux ont chargé environ 4 millions de tonnes. Le charbon de chaufferie vénézuélien provient du bassin de Guasare, est transporté à environ 85 kilomètres de là par camion, puis il atteint par barges une installation flottante près du chenal du lac Maracaibo.

Des navires Cape-size sont affrétés pour les exportations de charbon. Le tarif représentatif pour un voyage simple de Puerto Bolivar en direction de l'Europe septentrionale fait apparaître une

augmentation régulière du tarif de fret. En décembre 2002, il était de 8,20 dollars par tonne après avoir doublé pendant l'année; un an plus tard, il était monté à 19,65 dollars par tonne. Les hausses se sont ralenties au cours de 2004 et, en décembre, le tarif moyen s'était établi à 24,55 dollars par tonne.

Des transporteurs de vrac sec de 15 000 à 75 000 tpl sont utilisés pour le transport des grains dans la région. Les principaux ports exportateurs sont celui de Paranagua dans le sud du Brésil, qui, en 2003, a exporté 14,5 millions de tonnes de grains sur un débit total de 32,5 millions de tonnes, et un certain nombre de ports argentins le long du fleuve Parana, avec des installations complémentaires au Rio de la Plata. Les importations sont réparties entre de nombreux ports de marchandises de la région. Quelquefois, dans le même port transitent des exportations et des importations. En 2003, le port de Santos (Brésil) a exporté 9,5 millions de tonnes de soja et importé 1 million de tonnes de blé.

Les affrètements représentatifs pour les expéditions de grains font apparaître la prévalence des affrètements à temps par rapport aux affrètements au voyage. En avril 2003, Bunge a affrété le *Nikos N*, navire de 41 093 tpl, pour transporter des grains de Paranagua à la Méditerranée, à 10 800 dollars par jour. En juin 2004, Transgrain s'est assuré les services de *Popi S*, bâtiment de 64 916 tpl pour acheminer des grains du Rio de la Plata jusqu'en Espagne à 22 000 dollars par jour. Deux mois plus tard, Martini a engagé le *Avdeevka* pour transporter une cargaison de 25 000 tonnes de grains du Rio de la Plata en Italie à raison de 45,50 dollars par tonne.

D'autres services de transport maritime de vrac sec exportent de la bauxite et de l'alumine de la Jamaïque et du sucre du Sud du Brésil. La plus grande partie des 9 millions de tonnes exportées par la Jamaïque va sur les marchés des États-Unis et d'Europe, mais une certaine quantité est exportée vers d'autres régions. En août 2004, le *Probo Bear*, jaugeant 48 263 tpl, a été affrété pour un voyage en Chine à raison de 14 200 dollars par jour. Le sucre est habituellement acheminé de Santos vers des destinations transatlantiques en chargements pouvant aller jusqu'à 40 000 tonnes. En avril 2003, deux navires ont été affrétés pour transporter des chargements de 40 000 tonnes à destination de la mer Baltique et de la mer Noire à raison de 26,75 dollars par tonne. Le sucre en sac est acheminé en Afrique par de petits bâtiments; le

même mois, Tate & Lyle a affrété un navire non désigné pour transporter 10 000 tonnes en Afrique occidentale au taux de 34,50 dollars par tonne. En août 2004, les taux semblaient être plus élevés. Un chargement de 30 000 tonnes partant de Santos à destination de la mer Noire a atteint 42,50 dollars par tonne, alors qu'un affrètement pour 14 000 tonnes de sucre en sac a été négocié à 65 dollars par tonne.

#### *Services de ligne et autres services de transports maritimes*

Les services de ligne, en Amérique latine et aux Caraïbes, se composent d'un ensemble de services de porte-conteneurs, de services d'appoint de transport de marchandises diverses et de navires frigorifiques, notamment pour les expéditions de bananes. Les services de transport maritime par porte-conteneurs constituent l'une des liaisons sud-sud par porte-conteneurs pour lesquelles un tonnage cellulaire gréé et non gréé de 1 500 à 3 000 tpl est déployé ainsi que de plus petits navires gréés. Pour faire fonctionner efficacement ces services, il faut tenir compte de la proximité des principales routes est-ouest empruntées par les porte-conteneurs, de la disponibilité des installations portuaires modernes, et du type, de la stabilité et du volume des flux de marchandises. La plupart des armateurs de porte-conteneurs ont des activités dans la région à titre indépendant ou bien dans le cadre d'accords ponctuels ou d'une exploitation commune avec d'autres. Hormis CSVA (Chili), qui a brièvement figuré parmi les 20 premiers armateurs mondiaux de porte-conteneurs en 2002, les exploitants de lignes régulières de la région sont des compagnies de dimensions modestes et assurent des services de collecte.

Les services d'expéditions conteneurisées sont concentrés dans les ports d'Amérique latine et des Caraïbes qui disposent d'installations spécialisées. La plupart d'entre eux ont adopté des mesures de sécurité et de protection prescrites par le Code ISPS et étaient en conformité avec ce dernier à la date limite du 1<sup>er</sup> juillet 2004.

En 2003, le trafic de conteneurs dans les ports de la région s'est accru de 8,6 % pour atteindre 19,8 millions d'EVP, soit environ 6,8 % du total mondial (voir le tableau 53). Ce sont les ports des Caraïbes qui se taillent la part du lion dans ce domaine (28,4 %), ce qui rend compte de l'activité considérable de transbordement qui s'y exerce. La côte Est d'Amérique du Sud assure 25,9 % du total régional et comprend la zone la

TABLEAU 53

**Débit de conteneurs dans les ports de la région**  
(en millions d'EVP)

Pays/Sous-région/Côte	2002	2003
Mexique	1,56	1,68
Amérique centrale	3,5	3,38
Caraïbes	5,28	5,62
Amérique du Sud – Côte Nord	1,38	1,22
Amérique du Sud – Côte Est	4,02	5,13
Amérique du Sud – Côte Ouest	2,47	2,75
<b>Total</b>	<b>18,21</b>	<b>19,78</b>

Source : ECLAC, *Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe : un análisis de sus desempeño reciente* (2004). Publication LC/L.2227-P.

plus industrialisée de l'hémisphère sud. Le trafic de conteneurs a augmenté de 27,6 % sur cette côte en 2003 pour s'élever à 5,13 millions d'EVP. L'Amérique centrale, dont fait partie le Panama, intervient pour 17 % dans ce trafic au niveau de la région, grâce à l'activité intense de transbordement qui se déploie dans ce pays.

Le trafic de conteneurs se concentre dans quelques ports. En 2003, les 10 ports les plus importants (voir le tableau 54), qui représentent 12 % de 83 ports ayant fait l'objet de l'enquête, ont assuré 52 % du trafic régional de conteneurs. Si l'on considère les 20 premiers ports (24 % des ports à conteneurs de la région), la part globale du débit régional qui leur revient est proche de 75 %.

Les services de transport maritime directs en direction des principaux marchés des États-Unis, d'Europe et d'Asie se trouvent plus souvent au Mexique, en Amérique centrale et aux Caraïbes que sur les côtes Est et Ouest d'Amérique du Sud, notamment cette dernière qui est fortement tributaire des transbordements effectués dans des ports situés dans les Caraïbes ou le long des côtes Est et Ouest de l'Amérique du Nord. Les services de transports maritimes directs de la côte Est d'Amérique du Sud à destination de l'Extrême Orient prévoient des escales en Afrique du Sud, et certains transporteurs, comme Evergreen, en ont accru l'ampleur.

On trouve rarement des porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 4 000 EVP sur les routes d'Amérique du Sud en raison de sévères contraintes portuaires, mais il existe clairement une tendance en faveur des grands navires : en 2002, Hamburg Sud a

déployé des bâtiments d'une capacité de 3 800 EVP le long de la côte Est d'Amérique du Sud et a annoncé le déploiement de navires d'une capacité de 5 500 EVP à partir du milieu de 2005. Les transporteurs maritimes sont tributaires d'un tonnage affrété à court terme pour adapter rapidement leurs services de transport aux conditions fluctuantes d'une bonne partie de la région.

Le déséquilibre du trafic est un facteur de taille auquel les transporteurs maritimes doivent faire face en Amérique du Sud, et qui est aggravé par le développement des échanges commerciaux. En 2003, le pourcentage de conteneurs vides a atteint 43,6 % de l'ensemble du trafic de conteneurs le long de la côte Est d'Amérique du Sud et 32,2 % le long de la côte Ouest. Il y a, à ce déséquilibre, des raisons temporaires et permanentes. Sur la côte Est, une dévaluation soudaine et importante de la monnaie en Argentine, et une dévaluation progressive et modérée au Brésil ont entraîné une réduction des importations et une stimulation des exportations depuis 2002. Sur les deux côtes, une grosse partie des exportations se compose de cargaisons réfrigérées qui nécessitent l'utilisation de navires ou de conteneurs frigorifiques. En conséquence, les transporteurs maritimes mettent au point des systèmes complexes permettant de déployer à la fois un tonnage propre et un tonnage affrété de différentes tailles le long de ces côtes afin de pouvoir adapter leur capacité momentanée à la demande.

La croissance remarquable des exportations et la reprise des importations se sont traduites par un débit record de chargement et de déchargement

TABLEAU 54

**Les 20 premiers ports à conteneurs d'Amérique latine et des Caraïbes**  
(en millions d'EVP)

Position	Port (Pays)	Millions d'EVP en 2003
1	San Juan (Porto Rico – E.U.)	1,67
2	Santos (Brésil)	1,56
3	Colon (Panama)	1,51
4	Kingston (Jamaïque)	1,14
5	Freeport (Bahamas)	1,06
6	Buenos Aires (Argentine)	0,9
7	Manzanillo (Mexique)	0,71
8	Callao (Pérou)	0,63
9	Limon-Moin (Costa Rica)	0,61
10	Veracruz (Mexique)	0,57
11	Rio Grande do Sul (Brésil)	0,54
12	San Antonio (Chili)	0,52
13	Cartagena (Colombie)	0,51
14	Guayaquil (Équateur)	0,47
15	Itajai (Brésil)	0,46
16	Balboa (Panama)	0,46
17	Puerto Cortes (Honduras)	0,4
18	Rio Haina (Rép. dominicaine)	0,39
19	Puerto Cabello (Venezuela)	0,38
20	Montevideo (Uruguay)	0,33
<b>Total</b>		<b>14,83</b>

Source : ECLAC, *Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe : un análisis de sus desempeño reciente* (2004). Publication LC/L.2227-P.

de marchandises dans de nombreux ports, qui a souligné la nécessité de procéder à des investissements. Á Santos, le port le plus important de la région, la capacité portuaire a atteint sa limite, et les débrayages dans la manutention et dans l'administration ont entraîné un embouteillage du port et attiré l'attention sur le besoin urgent de nouveaux investissements. Ceux qui ont été effectués dans les diverses installations pour conteneurs ont réussi à faire diminuer les dépenses de manutention des conteneurs à moins de 200 dollars par cellule, soit la moitié de leur taux à la fin des années 1990. Le défaut criant d'investissements à Callao (Pérou) a entraîné un coût beaucoup trop élevé de la manutention des conteneurs. Á Buenos Aires, il était très important d'approfondir le chenal d'accès à la mer pour faire revenir les grands porte-conteneurs déployés sur certaines liaisons directes avec les marchés

mondiaux, mais les droits de péage, qui représentent à peu près la moitié des frais d'escale, ont été augmentés.

L'insuffisance des investissements ne se limitait pas à quelques ports et nécessitait la mise en place d'une législation appropriée. De nombreux ports brésiliens étaient proches de la saturation en raison du volume important des exportations, ce qui les rendait moins compétitifs. Selon les rapports, les frais de port pour les exportations d'acier étaient de deux à quatre fois plus élevés dans les ports brésiliens que dans ceux d'autres pays à trafic égal. Les capacités d'investissement des autorités portuaires n'en restaient pas moins faibles : huit d'entre elles, au Brésil, ont fait état d'un déficit total d'environ 100 millions de dollars en 2002, et les expéditeurs estimaient que les retards survenant dans les ports

leur avaient coûté 1,2 milliard de dollars en 2004. Au début de 2005, le projet de loi longuement débattu sur le partenariat public-privé a finalement été adopté et a facilité la modernisation des infrastructures de transport du pays, y compris des ports et de leurs connexions intermodales avec les autoroutes nationales. Le gouvernement a également alloué 100 millions de dollars pour le dragage à Santos, Rio de Janeiro, Sepetiba, Vitoria, Rio Grande do Sul, São Francisco do Sul et Itajai. Un certain nombre de programmes du secteur privé étaient en cours d'étude, notamment le projet d'Embraport de 100 hectares pour Santos, présenté par Coimex, une importante société commerciale brésilienne, pour faciliter le trafic de conteneurs et de vrac. De même, au Pérou, la promulgation d'une loi sur les ports en 2003 a permis de mettre en place une autorité portuaire nationale et de lancer la procédure de concessions afin d'attirer des investissements dont on avait grand besoin.

Les investissements étaient plus susceptibles d'être trouvés à proximité des principales routes est-ouest et du marché des États-Unis, où les activités de transbordement permettaient de les alimenter. La quatrième extension du port de Kingston (Jamaïque) a démarré en février 2004 pour en accroître la capacité de 25 % et lui permettre d'atteindre 1,5 million d'EVP; deux mois plus tard, le port de Caucedo de 290 millions de dollars a été mis en service par CSX World Terminals en République dominicaine; et, en novembre ont commencé les travaux de dragage du chenal d'accès au nouveau port d'Americas, près de Ponce (Porto Rico – États-Unis), d'une capacité de 1,4 million d'EVP. Le port industriel de Lazaro Cardenas s'est ouvert au trafic de conteneurs en 2004 en attirant Maersk, CP Ships et APL pour aider Manzanillo à desservir le centre du Mexique, et ces deux ports se sont rendu compte qu'il leur était possible de desservir les États-Unis également. En Amérique centrale, le dragage a commencé dans le nouveau port de La Union au Salvador. Sur la côte pacifique du Panama, HPH a terminé ses investissements de 600 millions de dollars à Balboa, où l'on compte maintenant deux postes à quai pour navires porte-conteneurs reliés par une voie ferrée à travers l'Isthme, avec des installations à Cristobal sur la côte des Caraïbes (où d'autres investissements sont prévus). Près de là, Cartagena (Colombie) a investi 20 millions de dollars en installations et dans un dragage jusqu'à 14 mètres de fond pour porter sa capacité à 1,2 million d'EVP en 2004. Plus au sud, le port en eau profonde de Mejillones (Chili), d'un coût de 110 millions de dollars, a été inauguré en

novembre 2003 pour desservir un arrière-pays qui englobe le nord du Chili, le sud de la Bolivie et le nord-est de l'Argentine.

Le trafic d'exportation de produits réfrigérés à partir de la côte Est d'Amérique du Sud s'est développé quand les fruits et les produits alimentaires congelés de Patagonie ont commencé à être transportés par Maersk et Hamburg Sud à Montevideo (Uruguay) pour être acheminés ensuite vers le nord de l'Europe où la demande s'est accrue, notamment dans les pays d'Europe de l'Est et en Russie. Selon les rapports, le taux du fret pour ces exportations partant de Buenos Aires à destination de l'Europe était d'environ 3 000 dollars par cellule, mais il ne dépassait pas 500 dollars en direction du sud, plus un droit de péage de 58 dollars pour franchir le chenal et d'autres taxes. D'autres flux déjà anciens d'exportations en provenance du Brésil ont été affrontés à de graves difficultés parce que Itajai, l'un des principaux ports d'exportation, était handicapé par des tirants d'eau réduits et une longueur de quai limitée. En 2004, les taux de fret représentatifs appliqués aux expéditions destinées à l'Europe du Nord à partir de ce port étaient de 3 200 dollars par EQP pour les pommes et 2 900 dollars pour les oranges. Dans les pays appartenant au Mercosur, les services de collecte ont complété la desserte directe : Lineas Feeder reliait ports et terminaux à travers le Rio de la Plata, tandis que Mercosur Shuttle assurait des services de transport maritime et fluvial jusqu'au Paraguay avec des barges à faible tirant d'eau.

Sur la côte Ouest d'Amérique du Sud, les navires frigorifiques ont constitué la principale source de revenus des entreprises de transport maritime, qui ont été confrontées à des augmentations de tarifs en raison de la mobilisation de la quasi-totalité de la flotte mondiale de bâtiments frigorifiques. Les taux du tonnage de collecte sont passés de 0,42 dollar par m<sup>3</sup> en janvier 2002 à 0,46 dollar en janvier 2004 et 1,03 dollar en 2005.

Les effets s'en sont fait sentir sur le transport des bananes de Colombie, d'Équateur et d'Amérique centrale, bien que la plus grande partie soit effectuée par des bâtiments non affrétés. Mais les taux d'affrètement élevés appliqués aux navires frigorifiques ont provoqué un accroissement de l'utilisation des conteneurs réfrigérés pour les exportations de fruits du Chili vers des destinations éloignées, comme celles d'Extrême Orient. En 2004, Dole et Del Monte ont décidé d'expédier des

fruits en Europe dans des conteneurs en faisant appel au service de liaison directe TA3 de Maersk au départ de San Antonio (Chili). Au milieu de 2004, les taux de fret représentatifs appliqués aux conteneurs réfrigérés expédiés du Chili vers l'Europe du Nord se situaient entre 4 100 et 6 800 dollars par EQP, compte tenu de l'augmentation générale des taux, mais non de la taxe de manutention ni du coefficient d'ajustement de soutage. Sur le même itinéraire et dans la même direction, le taux appliqué aux conteneurs ordinaires allait de 1 500 à 2 050 dollars par EVP, alors qu'il était de 1 225 dollars par EVP dans le sens nord-sud. Les tarifs du fret ont inquiété les exportateurs chiliens, qui estimaient à 90 % leur hausse entre décembre 2003 et décembre 2004, mais les armateurs locaux, qui constituent le groupe le plus important de la région pour cette profession, ont expliqué que le tonnage important en commande entraînerait un excédent de l'offre qui, à son tour ferait baisser les prix à l'avenir.

Sur la côte Ouest, la nouvelle conception des péages proposée par l'Autorité du canal de Panama en octobre 2002 a causé quelques soucis. Elle a remplacé le tarif unique pour tous les navires en vigueur depuis 1912, les nouveaux taux dépendant de la taille et de la catégorie du bâtiment, auxquels s'ajoutent des taux distincts dépendant du type de propulsion. Pour les navires porte-conteneurs, cela signifie que le Universal Measurement System (PCUMS) est en train d'être remplacé par une taxe d'EVP dépendant de la capacité du navire, les changements devant intervenir progressivement entre mai 2005 et 2007. Les compagnies de transport maritime et les personnes ayant un droit sur les marchandises, notamment celles de la côte Ouest d'Amérique du Sud, ont présenté des observations concernant l'ensemble des conséquences des changements proposés, lesquels pourraient faire augmenter les coûts de 68 % pour les porte-conteneurs en transit. L'Autorité a expliqué que, avec le système traditionnel, seulement 8,78 % de la capacité de transport en pontée (en EVP) des porte-conteneurs transitant par le Canal étaient taxés, et que la taxe porterait dorénavant sur la totalité de ladite capacité. Actuellement, environ un tiers des transits concerne des porte-conteneurs, et l'Autorité est en train de faire approfondir l'accès, atténuer les courbes et assurer un approvisionnement en eau pour permettre à un plus grand nombre de Panamax de passer par le Canal. La première mesure, un nouveau droit de péage de 42 dollars par EVP, est entrée en vigueur en mai 2005.

### *Développement des transports intérieurs en Amérique du Sud*

Au cours de la période qui nous concerne, le développement du réseau de transports intérieurs d'Amérique du Sud selon les principes définis par l'initiative IIRSA (Intégration des infrastructures régionales d'Amérique du Sud) est devenu prioritaire pour les organismes de financement du développement de la région. Deux axes prioritaires ont été définis, l'un reliant les pays du Mercosur au Chili, faisant ainsi communiquer les côtes Est et Ouest, et l'autre reliant entre eux les pays andins, et donc la côte Nord à la côte Ouest. On a créé d'autres axes complémentaires en profitant de l'important réseau fluvial d'Amérique du Sud pour développer les voies navigables intérieures, comme dans le cas de l'axe qui permet d'atteindre la côte pacifique dans le nord du Pérou grâce à l'Amazone.

En juin 2003, Corporacion Andina de Fomento (CAF) finançait 15 projets de transports d'un montant total de 875 millions de dollars et avait sélectionné, avec la BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento do Brasil), 22 projets supplémentaires pour faire l'objet d'un cofinancement. La moitié d'entre eux concernaient de nouvelles routes et autoroutes, l'autre moitié des voies ferrées, des ports et des voies navigables intérieures. Des initiatives nationales contribuaient également au développement du réseau routier. On peut citer comme exemple l'autoroute brésilienne longue de 1 765 kilomètres qui relie Cuiba (dans le Matto Grosso) à Santarem, un port sur l'Amazone qui exporte de plus en plus de fèves de soja.

Dans le même temps, les compagnies de transport développent des réseaux de chemins de fer et fournissent des services de logistique à la communauté commerciale et aux transporteurs maritimes. CVRD Logistics, filiale de la compagnie minière, opère sur trois réseaux ferroviaires brésiliens, Vitoria-Minas, Carajas et Centro Atlantica, d'une longueur totale de 9 306 kilomètres. En se développant grâce aux transports très importants de minéraux en vrac pour l'exportation, le service de chemin de fer express relie le principal centre de production (São Paulo) aux centres de consommation du nord (Salvador) et du centre (Uberlandia) du pays. Trois trains circulent par jour, et un service à domicile, comprenant le traçage des conteneurs, est mis à la disposition des clients nationaux et internationaux.

America Latina Logistica (ALL) exploite un réseau de voies ferrées d'environ 16 000 kilomètres

réparti presque également entre le sud du Brésil (Curitiba) et l'Argentine. ALL gère un parc de logistique intermodale près de Buenos Aires et est relié aux régions de l'ouest (Mendoza) et du nord-est (EntreRios, Corrientes) du pays. Ce réseau achemine plus de 60 000 EVP par an, dont 500 EVP de vin en bouteilles transportés chaque mois de Mendoza à Buenos Aires pour l'exportation. Au total, le trafic conteneurisé représente environ 20 % des transports de ALL, le reste concernant les minéraux et les grains. NCA, une autre compagnie de transport, exploite environ 5 000 kilomètres de voies ferrées en Argentine, allant de Buenos Aires au nord-ouest (Cordoba et Tucuman), sur lesquelles ont transité environ 60 000 EVP en 2004, surtout du jus de citron, du lait en poudre et des arachides pour l'exportation. Bien que les transports routiers prévalent encore en Argentine, la part qui revient au rail est passée de 8 % à 15 % au cours des cinq dernières années.

Au Chili, le trafic ferroviaire de conteneurs s'est développé entre les ports de San Antonio et Valparaiso et la région de Concepción à environ 400 kilomètres au sud. Trois exploitants de voies ferrées

sont en concurrence entre eux et avec les transporteurs routiers, avec un tarif ferroviaire de 350 dollars par EVP – soit 100 dollars de moins que celui qui est appliqué par les transporteurs routiers. Le trafic ferroviaire de conteneurs relie également ces ports à Santiago, la capitale, et à Curico, une région de production agricole. En 2003, Sitrans, l'un des principaux exploitants de voies ferrées, a transporté 8 000 cellules à Concepción, 3 500 cellules à Santiago et 4 000 cellules à Curico.

*Estimation des coûts du fret dans les pays d'Amérique latine*

L'incidence du facteur coût sur le trafic d'importation

En 2003, les pays en développement d'Amérique ont contribué pour 19,7 % à la valeur totale des importations et 21,3 % à celle du fret de tous les pays en développement. Cette année là (voir le tableau 55), la proportion de l'ensemble des coûts de fret pour les pays en développement d'Amérique par rapport à la valeur des importations a été de 9,8 %, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne des pays en développement, qui se situe à 9,1 %.

TABLEAU 55

**Incidence des coûts de fret pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes**  
(En millions de dollars)

	Importations	Fret	Rapport
<b>Bahamas</b>	5 748,6	628,6	10,9
<b>Barbade</b>	1 202,1	232,1	19,3
<b>Cuba</b>	3 394,0	324,0	9,5
<b>Dominique</b>	205,2	15,2	7,4
<b>Grenade</b>	250,3	50,3	20,1
<b>Haïti</b>	1 315,7	215,7	16,4
<b>Jamaïque</b>	4 063,1	603,1	14,8
<b>République dominicaine</b>	8 802,1	852,1	9,7
<b>Saint-Kitt- et-Nevis</b>	248,7	28,7	11,5
<b>Sainte Lucie</b>	367,0	40,0	10,9
<b>Saint Vincent et les Grenadines</b>	489,8	39,8	8,1
<b>Trinité-et-Tobago</b>	3 693,5	433,5	11,7
<b>Total partiel pays des Caraïbes</b>	<b>29 780,1</b>	<b>3 463,1</b>	<b>11,6</b>
<b>Costa Rica</b>	7 662,5	722,5	9,4
<b>Guatemala</b>	7 339,0	819,0	11,2
<b>Honduras</b>	4 893,7	623,7	12,7
<b>Mexique</b>	165 046,0	13 166,0	8,0
<b>Nicaragua</b>	1 886,9	176,9	9,4
<b>Panama</b>	17 877,5	1 967,5	11,0
<b>Salvador</b>	5 762,7	1 022,7	17,7
<b>Total partiel Mexique et Amérique centrale</b>	<b>210 468,3</b>	<b>18 498,3</b>	<b>8,8</b>

TABLEAU 55 (suite)

	Importations	Fret	Rapport
Guyana	1 021,3	191,3	18,7
Suriname	674,4	74,4	11,0
Venezuela	16 841,0	2 021,0	12,0
<b>Total partiel Amérique du Sud -- Côte nord</b>	<b>18 536,7</b>	<b>2 286,7</b>	<b>12,3</b>
Argentine	13 833,0	1 743,0	12,6
Bolivie	1 660,7	320,7	19,3
Brésil	70 105,0	5 855,0	8,4
Paraguay	2 615,3	255,3	9,8
Uruguay	3 106,0	336,0	10,8
<b>Total partiel Amérique du Sud – Côte Est</b>	<b>91 320,0</b>	<b>8 510,0</b>	<b>9,3</b>
Chili	19 413,0	2 313,0	11,9
Colombie	13 880,0	1 950,0	14,0
Équateur	6 673,2	743,2	11,1
Pérou	8 224,3	1 384,3	16,8
<b>Total partiel Amérique du Sud – Côte Ouest</b>	<b>48 190,5</b>	<b>6 390,5</b>	<b>13,3</b>
<b>Total Amérique latine et Caraïbes</b>	<b>398 295,6</b>	<b>39 148,6</b>	<b>9,8</b>

La moyenne régionale masque de grandes différences entre les zones commerciales. L'incidence du facteur coût sur le trafic d'importation à destination des pays de la côte Ouest d'Amérique du Sud est la plus élevée (13,3 %), ensuite viennent les pays de la côte Nord (12,3 %) et des Caraïbes (11,6 %). Le facteur coût pour la côte Est d'Amérique du Sud a

été de 9,3 %, tandis que celui d'Amérique centrale et du Mexique était le plus bas avec 8,8 %. La moyenne régionale est fortement influencée par les facteurs coût enregistrés par les pays les plus importants, au plan économique, de la région, le Mexique et le Brésil, à savoir 8 % et 8,4 % respectivement. C'est la Grenade qui a le pourcentage le plus élevé, avec 20,1 %.

ANNEXE I

**Classification des pays et territoires** *a, b, c, d*

<b>Code 1</b>	Canada	États-Unis
<b>Code 2</b>	Allemagne Autriche Belgique Danemark Espagne Finlande France Gibraltar Grèce Îles Féroé Irlande Islande	Israël Italie Luxembourg Monaco Norvège Pays-Bas Portugal Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Suède Suisse Turquie
<b>Code 3</b>	Japon	
<b>Code 4</b>	Australie	Nouvelle-Zélande
<b>Code 5</b>	Afrique du Sud	
<b>Code 6</b>	Albanie Arménie Azerbaïdjan Biélarus Bulgarie Estonie Fédération de Russie Géorgie Hongrie Kazakhstan Kirghizistan	Lettonie Lituanie Ouzbékistan Pologne République de Moldova République tchèque Roumanie Slovaquie Tadjikistan Turkménistan Ukraine
<b>Code 7</b>	Chine République démocratique populaire de Corée	Viet Nam
<b>Code 8-8.1</b>	<i>Afrique du Nord</i> Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie

## ANNEXE I (suite)

<b>Code 8-2</b>	<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	
<b>Code 8-3</b>	<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	
<b>Code 9-9.1</b>	<i>Caraïbes et Amérique du Nord</i>	
	Anguilla	Îles Turks et Caïques
	Antigua-et-Barbuda	Îles Vierges britanniques
	Aruba	Îles Vierges des États-Unis
	Bahamas	Jamaïque
	Barbade	Martinique
	Bermudes	Montserrat
	Cuba	République dominicaine
	Dominique	Saint-Kitts-et-Nevis
	Grenade	Sainte-Lucie
	Groenland	Saint-Pierre et Miquelon
	Guadeloupe	Saint-Vincent-et-les Grenadines
	Haïti	Trinité-et-Tobago
	Îles Caïmanes	
<b>Code 9.2</b>	<i>Amérique centrale</i>	
	Belize	Honduras
	Costa Rica	Mexique
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panama

## ANNEXE I (suite)

<b>Code 9.3</b>	<i>Amérique du Sud – Région côtière Nord</i>	
	Antilles néerlandaises	Suriname
	Guyane française	Venezuela
	Guyana	
<b>Code 9.4</b>	<i>Amérique du Sud – Région côtière Ouest</i>	
	Chili	Équateur
	Colombie	Pérou
<b>Code 9.5</b>	<i>Amérique du Sud – Région côtière Est</i>	
	Argentine	Îles Falkland (Malvinas) <sup>e</sup>
	Bolivie	Paraguay
	Brésil	Uruguay
<b>Code 10-10.1</b>	<i>Asie occidentale</i>	
	Arabie saoudite	Koweït
	Bahreïn	Liban
	Chypre	Oman
	Émirats arabes unis	Qatar
	Iran, République islamique d'	République arabe syrienne
	Irak	Yémen
	Jordanie	
<b>Code 10.2</b>	<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	
<b>Code 11</b>	Bosnie-Herzégovine	Slovénie
	Croatie	Yougoslavie
	Malte	
<b>Code 12</b>	Fidji	Nouvelle-Calédonie
	Guam	Papouasie-Nlle-Guinée
	Île Christmas (Australie)	Polynésie française
	Île de Wake	Samoa
	Îles Salomon	Tonga
	Îles Samoa américaines	Tuvalu
	Kiribati	Vanuatu
	Nauru	

*Notes de l'annexe I*

- a* 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.
- b* 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
- c* 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.
- d* 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.
- e* 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 2002-2004**  
(en millions de tonnes)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<b>Pays développés à économie de marché</b>									
<b>Amérique du Nord</b>	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
	2002	16,1	69,4	420,9	506,4	462,8	117,9	344,0	924,7
	2003	16,1	70,5	412,7	499,3	486,7	129,7	373,7	990,1
	2004	16,2	75,3	443,0	534,5	500,5	133,6	399,3	1 033,4
<b>Europe</b>	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
	2002	62,2	41,2	1 055,3	1 158,8	425,6	101,4	1 447,5	1 974,5
	2003	62,7	41,4	1 057,5	1 161,7	433,7	103,3	1 475,5	2 012,6
	2004	63,2	41,6	1 059,9	1 164,7	434,1	103,5	1 476,5	2 014,0
<b>Japon</b>	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
	2002	0,0	4,3	149,3	153,6	213,0	47,9	523,9	784,7
	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
<b>Australie et Nouvelle-Zélande</b>	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
	2002	10,8	2,7	526,8	540,3	32,1	6,7	37,1	75,9
	2003	10,9	2,7	541,6	555,2	32,4	6,7	38,8	77,9
	2004	11,0	2,8	582,8	596,6	32,7	6,8	44,7	84,2
<b>Afrique du Sud</b>	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
	2002	0,0	0,0	132,7	132,7	15,4	0,9	23,9	40,2
	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
<b>Total partiel</b>	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
	2002	89,1	117,6	2 284,9	2 491,7	1 148,9	274,8	2 376,4	3 800,1
	2003	89,8	118,8	2 323,8	2 532,3	1 183,3	273,1	2 474,2	3 930,7
	2004	90,4	124,0	2 416,2	2 630,6	1 197,7	277,2	2 522,2	3 997,2

## ANNEXE II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
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
	2002	91,4	41,9	175,1	308,4	10,0	3,0	66,3	79,3
	2003	116,9	44,0	177,3	338,2	10,2	3,1	66,2	79,5
	2004	124,3	44,4	179,0	347,7	10,3	3,1	66,8	80,2
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
	2002	17,6	10,7	291,3	319,6	69,4	25,4	371,4	466,2
	2003	18,9	12,3	365,5	396,7	86,5	29,5	446,0	562,1
	2004	20,4	14,2	416,2	450,8	99,5	33,2	508,0	640,7
<b>Pays et territoires en développement</b>									
<b>Pays en développement d'Afrique</b>									
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
	2002	120,6	33,1	35,7	189,4	44,7	8,0	77,8	130,5
	2003	125,6	34,6	36,2	196,5	46,5	8,2	79,6	134,3
	2004	128,1	35,3	37,0	200,4	47,2	8,3	80,8	136,3
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
	2002	171,3	1,6	19,9	192,8	3,6	4,0	39,8	47,5
	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
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
	2002	0,0	0,0	8,9	8,9	0,7	5,1	20,2	26,0
	2003	0,0	0,0	8,7	8,7	0,7	5,1	19,7	25,5
	2004	0,0	0,0	8,8	8,8	0,7	5,2	19,9	25,7
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
	2002	292,0	34,7	64,5	391,2	49,0	17,2	137,8	204,0
	2003	300,9	36,1	64,6	401,6	50,5	17,3	138,7	206,5
	2004	312,9	36,9	66,1	415,9	51,4	17,6	141,5	210,6

## ANNEXE II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<b>Pays en développement d'Amérique</b>									
<b>Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Nord</b>	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
	2002	103,5	29,7	58,1	191,4	32,5	36,0	79,0	147,5
	2003	110,8	31,2	61,9	203,9	33,2	34,8	83,2	151,1
	2004	113,0	31,5	62,9	207,4	33,4	35,3	84,6	153,3
<b>Amérique du Sud : Côte Nord et côte Est</b>	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
	2002	124,0	61,8	292,4	478,2	47,8	11,9	65,1	124,7
	2003	113,4	71,1	375,7	560,2	48,2	8,0	82,4	138,6
	2004	119,2	71,8	379,5	570,5	48,7	8,1	83,2	140,0
<b>Amérique du Sud : Côte Ouest</b>	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
	2002	34,8	2,1	91,4	128,3	15,4	5,1	62,5	83,0
	2003	24,9	2,1	106,7	133,7	15,6	5,2	63,7	84,4
	2004	25,2	2,1	108,3	135,6	15,7	5,2	64,4	85,4
<b>Total partiel : Pays en développement d'Amérique</b>	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
	2002	262,3	93,6	441,9	797,8	95,7	53,0	206,5	355,2
	2003	249,1	104,4	544,3	897,8	97,0	48,0	229,2	374,2
	2004	257,4	105,4	550,7	913,5	97,8	48,6	232,2	378,7
<b>Pays en développement d'Asie</b>									
<b>Asie occidentale</b>	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
	2002	820,6	105,2	68,5	994,3	7,5	8,1	125,8	141,3
	2003	848,9	108,7	70,3	1 027,9	9,5	8,6	129,5	147,5
	2004	899,1	111,7	72,7	1 083,5	9,5	8,9	129,3	147,6
<b>Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)</b>	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
	2002	60,3	102,5	636,8	799,6	308,5	150,0	799,0	1 257,5
	2003	61,1	106,6	692,2	859,9	299,4	148,4	823,4	1 271,2
	2004	61,5	106,9	722,5	890,9	299,7	148,2	852,5	1 300,4

## ANNEXE II (suite)

Zone géographique <sup>b</sup>	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<b>Total partiel :</b>	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
<b>Pays en développement d'Asie</b>	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
	2002	880,9	207,6	705,3	1 793,9	315,9	158,0	924,9	1 398,8
	2003	910,0	215,4	762,5	1 887,8	308,8	157,0	952,9	1 418,7
	2004	960,5	218,6	795,2	1 974,4	309,1	157,0	981,9	1 448,1
<b>Pays en développement d'Europe</b>	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
	2002	0,0	2,3	16,1	18,4	6,8	2,2	10,8	19,8
	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	7,0	2,2	11,0	20,2
<b>Pays en développement d'Océanie (n.d.a.)</b>	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
	2002	4,1	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
	2003	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,1	5,4	11,5
	2004	4,1	0,1	2,1	6,4	0,0	6,2	5,4	11,6
<b>Total partiel :</b>	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
<b>Pays en développement</b>	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
	2002	1 439,3	338,3	1 229,8	3 007,4	467,4	236,4	1 285,3	1 989,2
	2003	1 464,1	358,2	1 390,1	3 212,3	463,2	230,6	1 337,1	2 030,8
	2004	1 535,0	363,4	1 430,9	3 329,2	465,4	231,7	1 372,0	2 069,1
	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
	2002	1 637,4	508,6	3 981,2	6 127,2	1 695,7	539,6	4 099,5	6 334,8
	2003	1 689,6	533,3	4 256,6	6 479,5	1 743,2	536,2	4 323,6	6 603,0
<b>Total mondial</b>	2004	1 770,0	546,0	4 442,3	6 758,3	1 772,9	545,1	4 469,1	6 787,1

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 naphta, l'essence, le carburéacteur, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd.

<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 1996. 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 31 décembre 2004**  
(en milliers de tjb)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
<b>Total : monde<sup>d</sup></b>	<b>623 626</b>	<b>189 107</b>	<b>178 467</b>	<b>88 492</b>	<b>84 842</b>	<b>82 718</b>
<b>Pays développés à économie de marché</b>						
Afrique du Sud	167	2	0	0	27	137
Allemagne	8 246	264	1	268	7 149	565
Australie	1 972	354	542	141	7	927
Autriche	34	0	0	30	4	0
Belgique	3 973	1 906	1 147	2	302	616
Canada	2 664	427	1 098	122	2	1 015
Danemark	7 741	1 656	48	446	4 381	1 210
Espagne	2 869	543	115	444	181	1 586
États-Unis	33 257	16 814	4 529	2 400	5 311	4 203
Finlande	1 429	319	54	402	10	643
France	4 975	2 391	1	245	862	1 476
Gibraltar	1 142	344	19	425	276	79
Grèce	32 041	16 921	11 068	390	2 001	1 661
Islande	194	0	0	4	0	189
Irlande	497	11	88	188	5	204
Israël	740	16	0	2	712	10
Italie	10 956	3 130	1 469	2 157	744	3 456
Japon	13 180	2 972	2 636	1 915	463	5 194
Luxembourg	690	301	0	113	84	192
Nouvelle-Zélande	233	52	12	19	0	149
Norvège	18 936	6 268	3 736	3 932	50	4 951
Pays-Bas	7 285	439	204	2 945 1 691	2 006	
Portugal	1 339	598	134	268	35	305
Royaume-Uni	18 293	4 853	2 445	1 510	5 188	4 297
Suède	3 667	449	41	2 075	0	1 102
Suisse	487	4	371	24	83	4
Turquie	4 679	538	2 369	1 181	234	357
<b>Total partiel</b>	<b>181 685</b>	<b>61 573</b>	<b>32 129</b>	<b>21 646</b>	<b>29 804</b>	<b>36 533</b>
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>						
Bahamas	35 388	13 059	6 335	5 969	2 016	8 010
Bermudes	6 166	730	1 851	253	668	2 664
Chypre	21 283	4 554	11 289	2 169	2 787	485
Libéria	53 899	24 443	10 616	3 336	11 313	4 191
Malte	22 353	7 006	10 687	2 934	1 207	519
Panama	131 452	30 718	54 086	18 078	19 458	9 112
<b>Total partiel</b>	<b>270 541</b>	<b>80 509</b>	<b>94 864</b>	<b>32 739</b>	<b>37 449</b>	<b>24 980</b>

## ANNEXE III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
<b>Europe centrale et orientale et ex-URSS</b>						
Albanie	73	0	0	72	0	1
Arménie	..	..	..	..	..	..
Azerbaïdjan	664	202	0	99	0	362
Belarus	..	..	..	..	..	..
Bulgarie	790	21	567	106	66	30
Estonie	335	7	0	89	0	239
Fédération de Russie	8 639	1 445	800	3 069	259	3 065
Géorgie	974	17	342	508	5	102
Hongrie	..	..	..	..	..	..
Kazakhstan	26	1	0	7	0	18
Kirgizistan	..	..	..	..	..	..
Lettonie	294	143	0	26	0	125
Lituanie	453	4	80	177	0	192
Moldova, (République de)	..	..	..	..	..	..
Pologne	163	8	0	23	0	131
République tchèque	..	..	..	..	..	..
Roumanie	427	54	49	157	0	167
Slovaquie	126	3	42	82	0	0
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	43	6	3	14	0	20
Ukraine	1 145	30	100	596	34	384
<b>Ex-URSS<sup>e</sup></b>	..	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..
<b>Total partiel</b>	<b>14 155</b>	<b>1 942</b>	<b>1 982</b>	<b>5 029</b>	<b>364</b>	<b>4 838</b>
<b>Pays socialistes d'Asie</b>						
Chine	20 369	3 638	7 863	4 910	2 520	1 437
République démocratique de Corée	1 123	37	152	824	17	92
Viet Nam	1 428	256	198	780	27	166
<b>Total partiel</b>	<b>22 919</b>	<b>3 931</b>	<b>8 214</b>	<b>6 514</b>	<b>2 565</b>	<b>1 695</b>
<b>Pays en développement d'Afrique</b>						
Algérie	862	28	173	127	0	534
Angola	48	3	0	10	0	35
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	185	170	0	2	0	13
Cap-Vert	21	2	0	10	0	9
Comores	389	74	102	171	4	37
Congo	3	0	0	0	0	3
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	5	0	0	2	0	3

## ANNEXE III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Égypte	1 143	225	432	286	48	152
Érythrée	..	..	..	..	..	..
Éthiopie	79	0	0	79	0	0
Gabon	13	1	0	4	0	8
Gambie	33	4	0	27	0	2
Ghana	117	3	0	14	0	100
Guinée	13	0	0	1	0	13
Guinée-Bissau	6	0	0	1	0	5
Guinée équatoriale	28	0	0	3	0	25
Jamahiriya arabe libyenne	130	7	0	58	0	66
Kenya	19	5	0	3	0	11
Madagascar	33	5	0	14	0	14
Malawi	..	..	..	..	..	..
Maroc	523	78	0	72	65	307
Maurice	79	0	10	17	0	52
Mauritanie	49	0	0	0	0	49
Mozambique	36	0	0	6	0	30
Nigéria	429	321	10	22	0	77
Ouganda	..	..	..	..	..	..
République démocratique du Congo	..	..	..	..	..	..
République-Unie de Tanzanie	39	8	0	21	0	103
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	77
São Tome-et-Principe	58	5	17	33	0	3
Sénégal	41	0	0	1	0	39
Seychelles	67	25	0	13	0	29
Sierra-Leone	27	14	0	0	0	12
Somalie	7	1	0	3	0	4
Soudan	16	1	0	12	0	3
Togo	20	0	0	4	0	15
Tunisie	175	53	17	2	0	103
<b>Total partiel</b>	<b>4 704</b>	<b>1 032</b>	<b>761</b>	<b>1 018</b>	<b>118</b>	<b>1 775</b>
<b>Pays en développement d'Amérique</b>						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antigua-et- Barbuda	6 915	25	604	2 355	3 844	86
Argentine	437	59	34	70	0	274
Barbade	580	156	239	131	0	55
Belize	1 687	105	209	915	27	432
Bolivie	303	218	4	43	2	36
Brésil	2 628	1 172	761	290	160	246

## ANNEXE III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Chili	947	288	189	173	17	280
Colombie	75	6	3	34	0	33
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	126	54	6	17	0	49
Dominique	304	165	21	92	5	20
Équateur	265	165	0	2	0	98
Îles Caïmanes	2 609	1 143	856	515	0	94
Îles Falkland <sup>f</sup>	50	0	0	1	0	50
Îles Turques et Caïques	1	0	0	0	0	1
Îles Vierges britanniques	3	0	0	1	0	1
Grenade	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	33	1	0	19	0	13
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	784	167	103	265	5	245
Jamaïque	131	2	102	25	0	2
Mexique	1 008	553	19	66	0	370
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	5	0	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	37	1	4
Pérou	227	15	0	25	0	187
République dominicaine	13	0	0	7	0	6
Saint-Kitts-et- Nevis	0	0	0	0	0	0
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	6 324	346	2 670	2 563	133	612
Salvador	6	0	0	0	0	6
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinité-et- Tobago	34	1	0	3	0	29
Uruguay	76	8	0	9	0	60
Venezuela	1 011	529	142	37	3	300
<b>Total partiel</b>	<b>26 646</b>	<b>5 181</b>	<b>5 961</b>	<b>7 701</b>	<b>4 197</b>	<b>3 606</b>
<b>Pays et territoires en développement d'Asie</b>						
Arabie saoudite	1 678	1 095	0	296	149	138
Bahreïn	294	81	58	3	96	55
Bangladesh	456	67	26	285	45	33
Brunéi Darussalam	479	1	0	2	0	476
Cambodge	..	..	..	..	..	..
Émirats arabes unis	799	290	13	95	214	187
Hong Kong (Chine)	26 085	6 239	14 616	1 800	3 027	404
Inde	7 518	4 445	1 973	295	100	704

## ANNEXE III a) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres types
Indonésie	4 072	1 030	379	1 639	189	835
Iran, République islamique d'	5 324	3 300	992	530	334	167
Iraq	163	52	0	40	0	71
Jordanie	195	0	32	102	13	48
Koweït	2 378	1 685	71	145	214	263
Liban	184	1	50	130	0	3
Malaisie	6 057	2 062	1 204	574	591	1 625
Maldives	78	8	0	63	0	7
Myanmar	444	3	246	164	0	31
Oman	17	0	0	2	0	15
Pakistan	301	155	0	130	0	16
Philippines	5 137	449	2 693	1 311	44	640
Qatar	575	270	0	43	184	79
République arabe syrienne	447	1	42	392	8	3
République de Corée	7 826	754	4 079	1 030	1 042	921
Singapour	26 283	12 397	5 756	2 681	3 834	1 615
Sri Lanka	157	8	0	95	34	19
Thaïlande	2 890	349	943	1 229	200	169
Yémen	..	..	..	..	..	..
<b>Total partiel</b>	<b>99 837</b>	<b>34 742</b>	<b>33 175</b>	<b>13 076</b>	<b>10 320</b>	<b>8 524</b>
<b>Pays en développement d'Europe</b>						
Croatie	1 016	151	602	140	0	123
Slovénie	1	0	0	0	0	1
<b>Total partiel</b>	<b>1 018</b>	<b>151</b>	<b>602</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>125</b>
<b>Pays en développement d'Océanie</b>						
Fidji	30	0	0	9	0	21
Îles Salomon	8	0	0	2	0	6
Kiribati	4	0	0	4	0	0
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papouasie-Nouvelle Guinée	75	6	4	53	0	12
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	109	4	6	81	0	18
Tuvalu	138	36	0	99	0	4
Vanuatu	1 756	0	771	380	25	581
<b>Total partiel</b>	<b>2 121</b>	<b>46</b>	<b>780</b>	<b>628</b>	<b>25</b>	<b>642</b>
<b>Total : pays en développement</b>	<b>134 325</b>	<b>41 152</b>	<b>41 279</b>	<b>22 563</b>	<b>14 660</b>	<b>14 672</b>
<b>Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus</b>	-	-	-	-	-	-



## ANNEXE III b)

**Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires au 31 décembre 2004**  
(en milliers de tpl)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
<b>Total : Monde<sup>d</sup></b>	<b>895 843</b>	<b>336 156</b>	<b>320 584</b>	<b>92 048</b>	<b>98 064</b>	<b>48 991</b>
<b>Pays développés à économie de marché</b>						
Afrique du Sud	104	3	0	0	30	71
Allemagne	9 380	404	2	336	8 413	226
Australie	2 375	596	866	131	10	773
Autriche	44	0	0	38	6	0
Belgique	6 815	3 601	2 242	3	311	658
Canada	3 027	702	1 680	106	2	537
Danemark	9 033	2 858	82	388	5 027	678
Espagne	2 655	962	215	338	231	909
Etats-Unis	47 727	28 649	8 302	2 220	5 921	2 636
Finlande	1 113	521	85	357	14	136
France	6 311	4 330	1	236	981	763
Gibraltar	1 471	542	30	531	350	19
Grèce	54 642	31 035	20 468	494	2 237	408
Irlande	469	17	141	252	7	51
Islande	80	0	1	3	0	76
Israël	863	24	0	3	832	5
Italie	11 316	5 138	2 750	1 361	798	1 269
Japon	16 013	5 504	6 757	2 133	474	1 145
Luxembourg	919	514	0	60	105	240
Norvège	24 243	10 971	6 866	3 318	72	3 016
Nouvelle-Zélande	173	86	17	19	0	51
Pays-Bas	7 940	695	380	3 632	1 903	1 330
Portugal	1 757	1 107	223	219	41	167
Royaume-Uni	23 161	8 482	4 645	1 509	5 781	2 744
Suède	2 191	701	59	1 150	0	281
Suisse	832	4	665	40	118	5
Turquie	7 048	959	4 087	1 565	290	147
<b>Total partiel</b>	<b>241 705</b>	<b>108 406</b>	<b>60 565</b>	<b>20 440</b>	<b>33 955</b>	<b>18 339</b>
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>						
Bahamas	48 037	23 928	11 125	6 527	2 226	4 231
Bermudes	6 775	1 412	3 579	240	690	855
Chypre	34 181	7 922	20 009	2 708	3 377	164
Libéria	83 592	44 361	19 026	2 976	13 476	3 753
Malte	36 101	12 247	18 510	3 422	1 477	445
Panama	195 286	55 248	97 404	13 935	21 779	6 920
<b>Total partiel</b>	<b>403 972</b>	<b>145 118</b>	<b>169 654</b>	<b>29 808</b>	<b>43 024</b>	<b>16 368</b>

## ANNEXE III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
<b>Europe centrale et orientale et ex-URSS</b>						
Albanie	105	0	0	104	0	1
Arménie	0	0	0	0	0	0
Azerbaïdjan	551	275	0	113	0	164
Bélarus	0	0	0	0	0	0
Bulgarie	1 151	30	914	112	78	17
Estonie	164	12	0	95	0	57
Fédération de Russie	8 419	2 170	1 140	3 388	298	1 424
Géorgie	1 340	27	561	692	8	52
Hongrie	0	0	0	0	0	0
Kazakhstan	20	1	0	8	0	11
Kirgizistan	0	0	0	0	0	0
Lettonie	356	245	0	26	0	85
Lituanie	413	7	116	207	0	82
Moldova	0	0	0	0	0	0
Ouzbékistan	0	0	0	0	0	0
Pologne	101	12	0	19	0	70
République tchèque	0	0	0	0	0	0
Roumanie	480	88	80	180	0	133
Slovaquie	185	4	60	121	0	0
Tadjikistan	0	0	0	0	0	0
Turkménistan	36	8	3	12	0	12
Ukraine	1 131	50	160	670	34	218
Ex-URSS <sup>e</sup>	0	0	0	0	0	0
<b>Total partiel</b>	<b>14 453</b>	<b>2 930</b>	<b>3 034</b>	<b>5 747</b>	<b>417</b>	<b>2 325</b>
<b>Pays socialistes d'Asie</b>						
Chine	29 793	6 057	13 340	6 527	2 968	901
République populaire démocratique de Corée	1 531	61	255	1 143	23	49
Viet Nam	2 127	439	319	1 135	28	205
<b>Total partiel</b>	<b>33 450</b>	<b>6 557</b>	<b>13 914</b>	<b>8 805</b>	<b>3 019</b>	<b>1 154</b>
<b>Pays en développement d'Afrique</b>						
Algérie	913	47	288	135	0	443
Angola	36	4	0	12	0	19
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	366	357	0	3	0	5
Cap-Vert	21	4	0	15	0	3
Comores	564	119	174	242	5	24
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	4	0	0	4	0	1

## ANNEXE III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Égypte	1 644	381	740	333	58	132
Érythrée	0	0	0	0	0	0
Éthiopie	98	0	0	98	0	0
Gabon	8	1	0	4	0	3
Gambie	13	6	0	5	0	2
Ghana	88	5	0	17	0	66
Guinée	7	0	0	0	0	6
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinée équatoriale	15	0	0	5	0	10
Jamahiriya arabe libyenne	100	10	0	62	0	28
Kenya	16	8	0	2	0	6
Madagascar	31	7	0	17	0	6
Malawi	0	0	0	0	0	0
Maroc	388	113	0	66	82	126
Maurice	77	0	13	15	0	48
Mauritanie	24	0	0	1	0	23
Mozambique	28	0	0	11	0	17
Nigéria	692	606	13	30	0	42
Ouganda	0	0	0	0	0	0
République démocratique du Congo	0	0	0	0	0	0
République-Unie de Tanzanie	41	14	0	25	0	2
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
São Tomé-et-Principe	86	9	29	46	0	2
Sénégal	17	0	0	2	0	15
Seychelles	70	39	0	10	0	21
Sierra Leone	30	25	0	1	0	4
Somalie	7	2	0	2	0	3
Soudan	17	1	0	14	0	1
Togo	13	0	0	4	0	9
Tunisie	133	79	26	3	0	25
<b>Total partiel</b>	<b>5 552</b>	<b>1 836</b>	<b>1 283</b>	<b>1 185</b>	<b>145</b>	<b>1 103</b>
<b>Pays en développement d'Amérique</b>						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	9 094	37	994	3 038	4 924	100
Argentine	492	105	52	97	0	237
Barbade	860	243	395	180	0	42
Belize	1 949	169	334	1 139	28	278
Bolivie	485	402	7	58	2	15
Brésil	4 021	1 922	1 344	326	184	245
Chili	1 143	493	318	104	21	207

## ANNEXE III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Colombie	100	10	4	46	0	40
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	176	95	9	22	0	50
Dominique	466	291	35	125	8	8
Équateur	349	288	0	3	0	58
Îles Caymanes	4 097	1 858	1 487	633	0	118
Îles Falkland <sup>f</sup>	36	0	0	0	0	36
Îles Turques et Caïques	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges britanniques	2	0	0	1	0	0
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	32	2	0	23	0	8
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	971	304	177	378	6	107
Jamaïque	186	3	172	11	0	0
Mexique	1 323	903	28	61	0	333
Montserrat	0	0	0	0	0	0
Nicaragua	2	0	0	1	0	1
Paraguay	47	4	0	40	2	1
Pérou	148	27	0	37	0	84
République dominicaine	10	0	0	8	0	1
Saint-Kitts-et-Nevis	1	0	0	1	0	0
Sainte-Lucie	0	0	0	0	0	0
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	9 136	602	4 707	3 278	166	383
Salvador	2	0	0	0	0	2
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinité-et-Tobago	10	0	0	0	0	9
Uruguay	50	11	0	7	0	32
Venezuela	1 542	914	238	49	3	338
<b>Total partiel</b>	<b>36 741</b>	<b>8 687</b>	<b>10 299</b>	<b>9 672</b>	<b>5 345</b>	<b>2 738</b>
<b>Pays et territoires en développement d'Asie</b>						
Arabie saoudite	2 581	2 050	0	311	156	65
Bahreïn	380	154	85	4	100	37
Bangladesh	626	117	44	387	61	18
Brunéi Darussalam	422	2	0	3	0	418
Cambodge	0	0	0	0	0	0
Émirats arabes unis	986	485	16	100	227	158
Hong Kong (Chine)	43 957	11 301	26 546	2 303	3 433	375
Inde	12 347	7 872	3 318	351	131	675
Indonésie	5 038	1 651	602	2 179	246	361

## ANNEXE III b) (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres navires
Iran, République islamique d'	9 115	6 134	1 703	731	420	126
Iraq	210	86	0	55	0	69
Jordanie	211	0	53	125	16	17
Koweït	3 811	3 043	120	154	227	267
Liban	239	1	80	154	0	3
Malaisie	8 708	3 614	2 130	670	728	1 566
Maldives	105	18	0	84	0	3
Myanmar	656	5	433	204	0	14
Oman	10	1	0	1	0	7
Pakistan	472	274	0	184	0	14
Philippines	7 008	719	4 543	1 428	56	262
Qatar	793	466	0	58	202	67
République arabe syrienne	650	2	65	573	8	1
République de Corée	12 017	1 325	7 455	1 324	1 213	700
Singapour	40 934	22 317	10 722	2 331	4 590	975
Sri Lanka	196	14	0	129	42	11
Thaïlande	4 383	619	1 562	1 805	274	122
Yémen	0	0	0	0	0	0
<b>Total partiel</b>	<b>155 855</b>	<b>62 271</b>	<b>59 477</b>	<b>15 645</b>	<b>12 130</b>	<b>6 332</b>
<b>Pays en développement d'Europe</b>						
Croatie	1 522	273	1 054	163	0	32
Slovénie	0	0	0	0	0	0
<b>Total partiel</b>	<b>1 522</b>	<b>273</b>	<b>1 054</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>33</b>
<b>Pays en développement d'Océanie</b>						
Fidji	15	0	0	7	0	8
Îles Salomon	5	0	0	2	0	4
Kiribati	4	0	0	3	0	1
Nauru	0	0	0	0	0	0
Papouasie Nouvelle Guinée	87	10	5	68	0	4
Samoa	0	0	0	0	0	0
Tonga	124	7	7	101	0	10
Tuvalu	210	61	0	144	0	5
Vanuatu	2 145	0	1 290	259	29	567
<b>Total partiel</b>	<b>2 592</b>	<b>78</b>	<b>1 302</b>	<b>584</b>	<b>29</b>	<b>599</b>
<b>Total : Pays en développement</b>	<b>202 262</b>	<b>73 144</b>	<b>73 416</b>	<b>27 249</b>	<b>17 649</b>	<b>10 804</b>
<b>Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus</b>	-	-	-	-	-	-

## NOTES DE L'ANNEXE III

Source : Lloyd's Register-Fairplay

- a* 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.
- b* Navires de 100 tjb ou plus, non comprises les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.
- c* Y compris les cargos mixtes.
- d* 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 (4,1 millions de tpl), 0,9 million de tjb (1,8 million de tpl) et 1,0 million de tjb (1,5 million de tpl).
- e* Ensemble des républiques de l'ex-URSS qui n'ont pas créé de nouveaux registres maritimes.
- f* 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).