

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE
ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2003

Rapport du secrétariat de la CNUCED



NATIONS UNIES

New York et Genève, 2003

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/2003

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

<i>Numéro de vente</i> : F.03.II.D.10

ISBN 92-1-112582-0

ISSN 0566-7682

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Liste des tableaux, graphiques et encadrés	v
Abréviations et notes explicatives	ix
Introduction.....	x
Aperçu des principales tendances	xi
<i>Chapitre</i>	
I. Évolution du trafic maritime international	1
A. Contexte économique mondial	1
B. Trafic maritime mondial	6
II. Structure et régime de propriété de la flotte mondiale	22
A. Structure de la flotte mondiale	22
B. Propriété de la flotte mondiale	32
C. Immatriculation des navires	40
D. Construction navale et marché de l'occasion	47
III. Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux	53
A. Productivité opérationnelle	53
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux ..	55
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement	56
IV. Trafic et marchés des frets	62
A. Marché de l'affrètement pétrolier	62
B. Marché du transport maritime de vrac sec	77
C. Marché des services de ligne	80
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial	89

TABLE DES MATIÈRES (suite)

<i>Chapitre</i>	<i>Page</i>
V. Développement des ports	94
A. Trafic portuaire conteneurisé	94
B. Amélioration du rendement portuaire	97
C. Changements institutionnels	101
D. Mesures de sécurité dans les ports	103
VI. Trafic et efficacité des services de transport	107
A. Efficacité des transports et facilitation du commerce	107
B. Les transports maritimes à l'OMC	108
C. Transport multimodal: Possibilité d'élaborer un instrument juridique international	112
D. Production et location de conteneurs	120
E. Évolution des chemins de fer	121
F. État des conventions	122
VII. Examen de l'évolution au niveau régional: Afrique subsaharienne	125
A. Contexte économique	125
B. Structure des échanges	130
C. Transports maritimes	140
D. Transports intérieurs	146
E. Les frais de transport et leurs incidences sur la facture des importations	148

ANNEXES

I. Classification des pays et territoires	151
II. Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1999-2002	154
III A Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2002	162
III B Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2002	167

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

<i>Tableaux</i>	<i>Page</i>
1. Croissance de la production mondiale, 2000-2002	2
2. Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 2000-2002	3
3. Évolution du trafic maritime international, certaines années	5
4. Trafic maritime mondial par types de cargaisons et par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, et 1998-2002	9
5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, certaines années	17
6. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2001-2003	24
7. Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP par groupes de pays, en 2001, 2002 et 2003	25
8. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 ^{er} janvier 2003	27
9. Livraisons de navires neufs, différentes années	28
10. Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1998-2002	29
11. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1998-2002	29
12. Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1998 à 2002	29
13. Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 2001, 2002 et 2003	32
14. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 2000, 2001 et 2002	33
15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1 ^{er} janvier 2002	36
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 ^{er} janvier 2003	38
17. Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2003	42
18. Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1 ^{er} janvier	44
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2003	45
20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires, 1992-2002.	50

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS (suite)

<i>Tableaux(suite)</i>	<i>Page</i>
21. Tonnage en commande dans le monde au 1 ^{er} janvier 2003	51
22. Prix représentatifs de navires neufs, différentes années	52
23. Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1997-2002	52
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années	54
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années	54
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années	55
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1998-2002	57
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1996-2002	58
29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 2000-2002	60
30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes	61
31. Indices des taux de fret pétroliers, 2000-2003	63
32. Indices des taux de fret du vrac sec, 2000-2003	69
33. Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires	71
34. Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs (au 30 septembre 2002), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)	72
35. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs	74
36. Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2001-2003	76
37. Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales	79
38. Répartition des capacités dans le trafic transpacifique	79
39. Indices des taux de fret des services de ligne, 2000-2003	88
40. Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées	89
41. Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays	92

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS (suite)

<i>Tableaux (suite)</i>	<i>Page</i>
42. Trafic conteneurisé dans les ports de 51 pays et territoires en développement en 2001, 2000 et 1999	95
43. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, en 2002 et 2001	97
44. Structure d'une liste d'engagements spécifiques	110
45. Parts en pourcentage dans la production de conteneurs	117
46. Prix des conteneurs en Chine	119
47. PIB réel des pays en développement d'Afrique subsaharienne	126
48. Le commerce de marchandises de l'Afrique	129
49. Composition du commerce de l'Afrique par région	129
50. Valeur des exportations africaines	130
51. Organismes œuvrant au développement des échanges intra-africains	131
52. Répartition du commerce intra-africain de marchandises en 2000	133
53. Flotte marchande des pays d'Afrique	134
54. Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Afrique subsaharienne	136
55. Débit de conteneurs dans les ports d'Afrique subsaharienne en 2000	139
56. Trafic conteneurisé entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe	139
57. Coût unitaire esimatif du transport routier pour les conteneurs	142
58. Estimation du coût total du fret pour les importations des pays africains (non compris l'Afrique du Sud) en 2001	145
59. Estimations du coût total du fret pour les importations de certains pays africains sans littoral en 2001	146
 <i>Graphiques</i>	
1. Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 1999-2002	5
2. Trafic maritime international pour certaines années	6
3. Trafic maritime mondial par groupes de pays	15
4. Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, différentes années	23

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS (suite)

	<i>Page</i>
<i>Graphiques (suite)</i>	
5. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1 ^{er} janvier 2003	31
6. Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1992-2002	53
7. Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années	59
8. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays et pour certaines années	93
9. Production annuelle totale de conteneurs	118
10. Production annuelle de conteneurs autres que normalisés pour marchandises solides	118
11. Tarifs de location à terme	119
12. Parc de conteneurs spéciaux loués (conteneurs-citernes, conteneurs frigorifiques ordinaires et à grand volume, conteneurs à toit ouvert et à parois latérales ouvertes)	120
<i>Encadrés</i>	
1. Catégories de navires et de registres utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i>	xv
2. L'impact du <i>Prestige</i>	48
3. Frais à assumer en matière de sécurité et d'assurance par les armateurs	70
4. États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 31 août 2003	123
5. Le SIAM	143

ABRÉVIATIONS

ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
APEC	Coopération économique Asie-Pacifique
BAF	Coefficient d'ajustement de soutage
c.a.f.	coût, assurance, fret
CEE	Communauté économique européenne
CEPALC	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
EVP	équivalent d'un conteneur de 20 pieds
f.o.b.	franco à bord
FMI	Fonds monétaire international
GNL	gaz naturel liquéfié
GPL	gaz de pétrole liquéfié
IED	investissements étrangers directs
IICL	Institut de loueurs internationaux de conteneurs
mbj	millions de barils par jour
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PDEM	Pays développés à économie de marché
PIB	produit intérieur brut
PMA	pays les moins avancés
SIAM	Système d'informations anticipées sur les marchandises
tjb	tonneau de jauge brute
tpl	tonne de port en lourd
ULCC	hyperpétrolier
VLCC	superpétrolier
WS	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 cinq pays, 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 2003, les données concernant les pays de libre immatriculation ont été élargies à 12 pays. Des données séparées sont présentées pour six pays - Bahamas, Bermudes, Chypre, Libéria, Malte et Panama - tandis que les six autres pays - 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 Afrique.

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

Évolution de l'économie mondiale et du trafic maritime international de marchandises

- En 2002, la production mondiale a augmenté de 1,9 %, soit une hausse appréciable après la médiocre croissance de l'année précédente, de 1,2 % seulement. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance inférieure à la moyenne mondiale, avec un chiffre de 1,5 %, tandis que les pays en développement enregistraient une croissance de 3,3 %. En 2003, le taux de croissance de la production mondiale devrait se situer entre 1,9 et 3,2 %.
- Le volume des exportations mondiales de marchandises a augmenté de 2,5 %, après la contraction observée en 2001. La hausse a été la plus marquée en Asie, avec une croissance de 13 % dans le cas des pays d'Extrême-Orient. Au Japon, elle a été de 8 %. Les pays en transition ont enregistré pour la quatrième année consécutive une croissance positive du volume de leurs exportations (8,5 %), ainsi qu'une hausse de 11 % du volume de leurs importations, alors qu'on observait une contraction de 5,5 % dans les pays en développement d'Amérique latine. Le volume des exportations mondiales de marchandises devrait continuer d'augmenter en 2003, sous réserve des conséquences de l'application des mesures de sécurité aux États-Unis et des mesures de contrôle sanitaire concernant l'épidémie de SRAS.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a légèrement diminué en 2002, pour s'établir à 118,1 (1995 = 100). Cette évolution est le résultat d'une activité industrielle inégale dans les principaux pays.
- Le trafic maritime international (marchandises chargées) est reparti à la hausse en 2002, avec 5 milliards 880 millions de tonnes. Le taux annuel de croissance a été modeste - 0,8 % - et devrait légèrement augmenter en 2003.

Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue de 2,3 %, pour atteindre 844,2 millions de tonnes de port en lourd (tpl) fin 2002. Les livraisons de navires neufs ont enregistré une hausse impressionnante de 8,4 %, en s'établissant à 49 millions de tpl, et le tonnage envoyé à la casse ou perdu (30,5 millions de tpl) a augmenté de 9,7 %, d'où un gain net de 18,5 millions de tpl.
- Les flottes de pétroliers et de vraquiers constituent ensemble 71,6 % de la flotte mondiale. La flotte de pétroliers a augmenté de 6,6 %, tandis que celle de vraquiers augmentait de 1,9 %. La flotte de porte-conteneurs s'est accrue de 7,4 %, passant à 82,8 millions de tpl, et celle de méthaniers a progressé de 2,1 %, pour totaliser 19,5 millions de tpl.
- La moyenne d'âge de la flotte mondiale a diminué de presque une année, pour s'établir à 12,6 années en fin 2003, 28,1 % des navires ayant 20 ans ou plus. Les navires de charge classiques sont ceux dont l'âge moyen est le plus élevé (17 années) et les porte-conteneurs ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (9,1 années).

- Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation totalisaient, respectivement, 25,7 % et 47,2 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registres de libre immatriculation a diminué de presque 1 %; les deux tiers de cette flotte contrôlés appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part de la flotte mondiale revenant aux pays en développement était de 20,3 %, soit 171,3 millions de tpl, dont 126,9 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 et 27,5, respectivement, soit une diminution de 1,4 % et de 1,8 % par rapport à 2001.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a légèrement augmenté et s'établissait fin 2002 à 21,7 millions de tpl, soit 2,6 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires-citernes, la capacité excédentaire est passée à 19,1 millions de tpl, tandis que dans celui des transporteurs de vrac sec, elle s'établissait à 2,2 millions de tpl, contre 2,9 millions en 2001.

Marché des frets

- L'année 2002 a été une année moyenne pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut a diminué de 1,4 %, mais les prix ont fortement augmenté à la fin de l'année sous l'effet combiné du naufrage du *Prestige* et de la grève nationale au Venezuela. Les indices moyens des taux d'affrètement pour les VLCC, les transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont diminué de 36,8 %, 30 % et 31,4 %, respectivement.
- En 2001, les expéditions des principaux vracs par voie maritime, en particulier celles de minerai, de fer et de charbon, ont augmenté de 1,6 %. 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, les premiers terminant l'année en hausse de 44,1 %, les seconds de 10,8 %.
- L'évolution entre le début et la fin de l'année 2002 des taux de fret sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) a été mitigée. Sur la liaison Asie/Europe, les taux dans le sens ouest-est ont augmenté de 21,5 %, et, dans l'autre sens, de 18,5 %. Dans le Pacifique et l'Atlantique, les taux dans le sens est-ouest ont augmenté de 1,7 % et de 2,9 %, respectivement; toutefois, dans le sens ouest-est, ils ont diminué de 1,3 % et 2,6 %, respectivement.

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 6,22 % en 2000 à 6,11 % en 2001. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 5,12 % (contre 5,21 % en 2000), tandis qu'il s'établissait, pour les pays en développement, à 8,70 % (contre 8,88 % en 2000). Par région, il a diminué pour les pays en développement d'Afrique - 12,65 %, -,

pour les pays en développement d'Asie - 8,35 % - et pour ceux d'Océanie - 11,70 % - , tandis qu'il augmentait légèrement pour les pays en développement d'Amérique - 8,57 %.

Développement des ports

- Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a augmenté de 2,2 % par rapport à 2000, pour atteindre 236,7 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 96,6 millions d'EVP, soit 40,8 % du total. En 2001, 51 pays ou territoires en développement dont les terminaux avaient manutentionné plus de 100 000 EVP ont été dénombrés.

Efficacité commerciale et efficacité des transports

- À la suite d'une Réunion d'experts sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international, la CNUCED a réalisé une enquête sur la faisabilité d'un instrument juridique international relatif au transport multimodal.
- La production de conteneurs devrait atteindre 1,6 millions d'EVP en 2002, soit une hausse de 25 % par rapport à l'année précédente. L'essentiel de cette production est constitué de conteneurs pour marchandises solides (80 % environ du total). La Chine a continué de dominer cette activité, avec une part de marché de 87 %. Les prix des conteneurs ont commencé de se redresser au premier trimestre de 2002 et avaient augmenté de 17 % à la fin du troisième trimestre.

Évolution observée au niveau régional

- Au cours de la dernière décennie, la hausse annuelle moyenne du PIB des 53 pays africains a été de 3,1 %, soit un chiffre inférieur aux 4,7 % enregistrés pour l'ensemble des pays en développement. La hausse annuelle du PIB des 47 pays d'Afrique subsaharienne a fortement varié d'une année à l'autre sous l'effet, notamment de catastrophes naturelles, d'une instabilité politique intérieure ou internationale et des fluctuations des prix des principales exportations de produits de base, qui ont lourdement pénalisé les 34 PMA africains.
- Au cours de la période 1990-2001, la valeur des exportations africaines a augmenté de 33,8 %, pour s'établir à 141,2 milliards de dollars, tandis que sur la même période la valeur des importations augmentait de 37,1 %, pour s'établir à 136 milliards de dollars. En 2001, les pays d'Afrique subsaharienne représentaient 44 % des exportations africaines et 41 % des importations. Globalement, la part de l'Afrique dans le commerce mondial est modeste et semble même diminuer: 3 % environ de la valeur des exportations et des importations en 1990, 2,4 % seulement en 2001.
- L'Europe, et surtout l'Union européenne, est le débouché de la moitié environ des exportations africaines. L'Amérique du Nord en absorbe un peu moins d'un cinquième, comme le Japon et d'autres pays asiatiques. Les marchés du Moyen-Orient, d'Amérique latine et des pays africains eux-mêmes représentent le reste des exportations africaines, soit entre 10 et 15 %.

- Depuis 2000, le volume total de marchandises chargées et déchargées dans les ports africains est d'environ 750 millions de tonnes par an, dont environ un tiers (250 millions de tonnes) pour les pays d'Afrique subsaharienne. Le continent représente ainsi 6,2 % du volume mondial total de marchandises chargées et déchargées, avec une part de presque 2,1 % pour les pays d'Afrique subsaharienne.
- En 2002, la flotte marchande africaine, y compris les navires de libre immatriculation (Libéria), représentait 82 422 000 tpl, soit 9,8 % de la flotte mondiale. Sans les navires de libre immatriculation, la flotte totalisait 5 406 000 tpl, soit 3,2 % de la flotte des pays en développement et 0,6 % de la flotte mondiale.
- On observe un déséquilibre considérable du trafic total de marchandises dans les pays d'Afrique subsaharienne, puisque les marchandises chargées représentent en moyenne 190 millions de tonnes par an, tandis que les marchandises déchargées ne totalisent que 60 millions de tonnes. L'essentiel des chargements, soit près de 170 millions de tonnes, était constitué de pétrole brut, principalement en provenance du Nigéria, du Gabon et d'Angola. Le reste était essentiellement composé de vrac sec, tel que de la bauxite de Guinée et du minerai de fer de Mauritanie. Le reste du tonnage des chargements et les quatre cinquièmes du total des marchandises déchargées étaient constitués de marchandises diverses, de plus en plus souvent conteneurisées. Un cinquième des déchargements était constitué de produits pétroliers raffinés, par exemple de l'essence. La concentration caractérise les services conteneurisés, notamment en Afrique de l'Ouest où le nombre de lignes régulières est passé de 37 en milieu des années 80 à 9, dont certaines appartenant à un même propriétaire.
- Les difficultés des pays sans littoral d'Afrique subsaharienne sont illustrées par le coût élevé des transports routiers dans un certain nombre de couloirs de transit. Les principales raisons en sont le mauvais état des routes, la lourdeur des procédures aux frontières et la faiblesse des flux de marchandises. Le coefficient de fret pour les flux d'importation dans les pays d'Afrique subsaharienne en 2001 était de 13,84, et atteignait 20,69 pour les pays sans littoral; le coefficient moyen pour l'ensemble des pays africains était la même année de 12,65.

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 :

Catégories	Types de navires
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	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
Total tous navires	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:

Ex-Yougoslavie

La plupart des navires ont été affectés soit à la Croatie (CRT), soit à la Slovénie (SLO). Très peu ont été laissés à la Yougoslavie (YUG).

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 communément employée dans les transports maritimes

<i>Transporteurs de pétrole brut</i>		<i>Transporteurs de vrac sec</i>	
ULCC	300 000 tpl et au-delà	Capesize	80 000 tpl et au-delà
VLCC	150 000 à 299 999 tpl	Panamax	50 000 à 79 999 tpl
Suezmax	100 000 à 149 999 tpl	Handymax	35 000 à 49 999 tpl
Aframax	50 000 à 99 999 tpl	Mini-transporteurs	20 000 à 34 999 tpl

Source: Lloyd's Register-Fairplay.

Chapitre I

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

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

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

1. Production mondiale

Généralités

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

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

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

TABLEAU 1

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

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

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995, tels que figurant dans le *Rapport sur le commerce et le développement 2003* de la CNUCED (2003), publication des Nations Unies, numéro de vente F.03.II.D.7, New York et Genève, tableau 1.1.

^a Estimations.

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

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

Perspectives

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

TABLEAU 2

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

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

Source: OMC (2003), *Rapport annuel 2003*, chapitre II, graphique II.4, p. 13, disponible sur www.wto.org; communiqué de presse de l'OMC du 22 avril 2003 intitulé «Chiffres du commerce mondial 2002»; et CNUCED (2003) *Rapport sur le commerce et le développement 2003*, publication des Nations Unies, numéro de vente: F.03.II.D.7, New York et Genève, tableau 1.3.

^a Compte non tenu d'importants comptages doubles.

^b Y compris Israël.

^c Y compris le Japon, la Chine, Hong Kong (Chine), la Province chinoise de Taiwan et les pays en développement du Pacifique.

2. Trafic de marchandises

Évolution récente du commerce international

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

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

Tendances des importations et des exportations

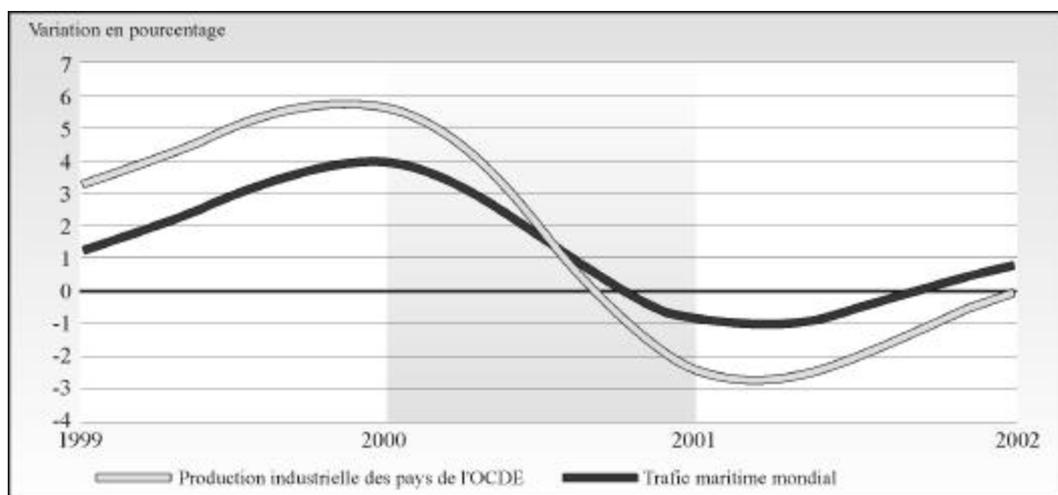
Pour 2003, les perspectives de croissance des exportations et des importations dépendent d'une reprise au Japon et en Europe et de la poursuite de la tendance à la hausse des importations en Amérique du Nord. Ailleurs, le commerce devrait s'adapter progressivement aux mesures de sécurité adoptées par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

3. Production industrielle des pays de l'OCDE

L'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE (1995 = 100), autre indicateur économique important pour le secteur des transports maritimes mondiaux, s'est établi en moyenne à 118,1 en 2002, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente, mais 2,6 % de moins qu'en 2000, où l'indice avait été de 121,2 (voir le graphique 1).

GRAPHIQUE 1

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



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

TABLEAU 3
Évolution du trafic maritime international, certaines années^a
(marchandises chargées)

Année	Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total des cargaisons considérées	
	Millions de tonnes	Variation en %	Total Millions de tonnes	Variation en %	Dont: principaux vracs ^b Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 084		3 532		1 170		5 616	
1999	2 073	-0,5	3 593	1,7	1 196	2,2	5 666	0,9
2000	2 167	4,6	3 703	3,1	1 288	7,7	5 871	3,6
2001	2 170	0,1	3 670	-0,9	1 331	3,3	5 840	-0,5
2002 ^c	2 140	-1,4	3 748	2,1	1 352	1,6	5 888	0,8

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

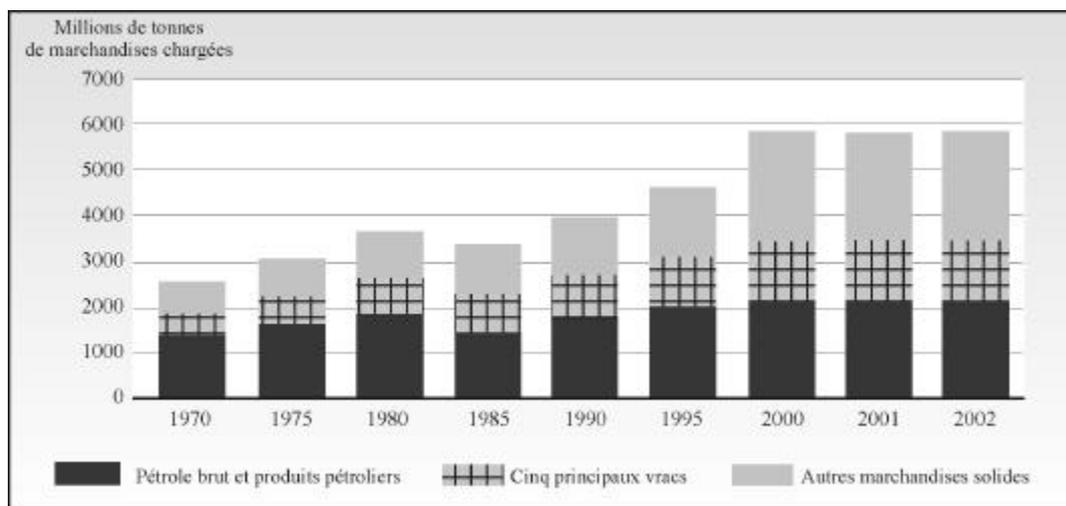
^a Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

^b Minerai de fer, grains, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

^c Estimations.

GRAPHIQUE 2

Trafic maritime international pour certaines années



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

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

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

1. Trafic maritime général

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

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

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

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

2. Trafic maritime de navires-citernes

Évolution générale

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

Production de pétrole brut

En 2001, la production de pétrole brut¹ s'est établie en moyenne à 74,5 millions de barils-jour (mbj), comme l'année précédente. La production de pétrole dans les pays de l'OCDE, notamment aux États-Unis, au Mexique, en Norvège et dans les pays producteurs de pétrole de l'Union européenne, s'est maintenue à 21,5 mbj, représentant une part de marché de 28,8 % pour ce groupe de pays.

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

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

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

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

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

Évolution dans le secteur du raffinage

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

TABLEAU 4
Trafic maritime mondial^a par types de cargaisons et par groupes de pays^b
en 1970, 1980, 1990, et 1998-2002

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Trafic en millions de tonnes									
TOTAL MONDIAL	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1998	1 581	503	3 532	5 616	1 539	543	3 695	5 777
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 669	498	3 703	5 870	1 720	551	3 971	6 242
	2001	1 672	497	3 670	5 840	1 703	553	3 865	6 121
	2002	1 643	497	3 748	5 888	1 683	548	3 907	6 137
Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage									
TOTAL MONDIAL	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	28,2	9,0	62,9	100,0	26,6	9,4	64,0	100,0
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,1	100,0	27,6	8,8	63,7	100,0
	2001	28,6	8,5	62,9	100,0	27,8	9,0	63,1	100,0
	2002	27,9	8,4	63,7	100,0	27,4	8,9	63,7	100,0
PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998	5,3	22,0	61,8	42,3	72,2	51,4	64,9	65,5
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,1	22,2	60,2	41,3	68,6	51,1	60,4	61,8
	2001	5,3	21,7	59,0	40,4	68,9	50,5	59,4	61,2
	2002	5,5	21,7	58,2	40,4	68,3	50,2	58,2	60,3
Europe centrale et orientale^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,8	5,1	4,7	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	5,5	8,9	4,2	5,0	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,5	8,1	4,2	4,9	0,5	0,7	2,0	1,4
	2002	5,6	8,4	4,4	5,1	0,6	0,5	2,0	1,5
Pays socialistes d'Asie^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
	2000	1,0	1,1	6,8	4,6	4,1	4,0	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,3	5,0	3,6	4,8	8,1	6,6
	2002	1,1	1,2	7,5	5,1	3,8	5,1	8,4	6,8
Pays en développement	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998	90,5	73,8	29,6	50,7	24,6	41,8	29,0	29,0
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	28,9	49,1	26,9	44,5	30,4	30,7
	2001	88,2	69,1	29,6	49,7	27,1	43,9	30,5	30,8
	2002	87,9	68,6	29,9	49,4	27,4	44,2	31,4	31,4
<i>dont :</i>									
Afrique	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1998	17,5	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	18,2	7,0	1,5	6,7	3,2	3,4	3,1	3,2
	2001	17,5	7,1	1,6	6,6	3,0	3,4	3,3	3,2
	2002	17,6	7,0	1,5	6,5	2,9	3,4	3,2	3,2
Amérique	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1998	15,9	18,4	10,9	13,0	5,9	11,7	4,8	5,8
	1999	16,1	18,8	10,9	13,1	5,6	11,5	4,6	5,5
	2000	15,2	18,8	10,8	12,7	5,1	11,2	5,3	5,8
	2001	15,3	19,0	11,2	13,0	5,2	10,9	5,1	5,7
	2002	15,4	18,9	11,0	12,9	5,3	10,4	5,2	5,7
Asie	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1998	56,8	47,3	16,0	30,3	17,5	26,0	20,2	20,0
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,7	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,6	21,2
	2001	55,2	42,5	16,4	29,7	18,5	28,2	21,7	21,4
	2002	54,6	42,3	17,0	29,6	18,7	28,9	22,6	22,1
Europe	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Océanie	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1998	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	1999	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par des pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

^a 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.

^b Voir l'annexe I pour la composition de ces groupes et la note de cette annexe pour ce qui est de l'enregistrement du trafic des pays sans littoral. Depuis 1986, la Yougoslavie qui, auparavant, figurait au nombre des «pays développés à économie de marché» a été incluse dans le groupe des «pays en développement d'Europe».

^c Y compris, notamment, le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd.

^d Y compris l'ex-Union soviétique pour les données concernant 1970 et 1980.

^e Estimations.

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

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

Production de gaz naturel

En 2001, la production de gaz naturel a totalisé 2 464 milliards de mètres cubes (m³)², représentant une hausse de 1,7 % par rapport à 2000 et environ la moitié du taux de croissance obtenu l'année précédente, qui s'était finalement établi à 3,5 %. Cette production équivaut à 2 217,7 millions de tonnes de pétrole ou à 46,1 mbj. Les principaux producteurs de gaz naturel sont les États-Unis (555,4 milliards de m³) et la Fédération de Russie (542,4 milliards de m³), qui, ensemble, fournissent 44,5 % de la production totale. Viennent ensuite le Canada, avec

172 milliards de m³, le Royaume-Uni, avec 105,8 milliards de m³, l'Algérie, avec 78,2 milliards de m³, l'Indonésie, avec 62,9 milliards de m³, et la République islamique d'Iran, avec 60,6 milliards de m³. Les autres producteurs sont éparpillés au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie, où le gaz naturel qu'ils obtiennent est souvent un sous-produit de la production pétrolière. Seulement 22,5 % de la production est exportée, pour les trois quarts environ par gazoduc.

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

Expéditions de pétrole brut

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

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

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

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

Expéditions de produits pétroliers

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

Expéditions de GNL

Les expéditions de GNL ont augmenté de 4,4 % en 2001, pour atteindre 143 milliards de mètres cubes (m³) de gaz naturel, soit 5,8 % environ de la production mondiale. La première région importatrice est l'Extrême-Orient, où les principaux importateurs sont restés le Japon, avec 74,1 milliards de m³ et la République de Corée, 21,8 milliards de m³. Les approvisionnements provenaient d'Indonésie (31,8 milliards de m³), de Malaisie (20,9 milliards de m³), du Qatar (15 milliards de m³) et d'Australie (10,2 milliards de m³). La part des petits fournisseurs du Golfe devrait augmenter, Oman s'étant associé à la société japonaise MOL pour construire une flotte marchande de transporteurs de GNL capables d'assurer ses exportations de GNL et l'Iran s'efforçant d'approvisionner la Chine, dont les importations en 2002 ont augmenté de 28 %, tandis que l'Arabie saoudite reste le plus gros fournisseur.

En Méditerranée, la majorité des exportations algériennes (25,5 milliards de m³) ont été destinées à la France (9,8 milliards de m³) et à l'Espagne (5,2 milliards de m³). Le Nigéria a livré au marché européen 6,8 milliards de m³ et aux États-Unis 1 milliard de m³. La plus grande partie des 3,6 milliards de m³ exportés par la Trinité-et-Tobago était destinée au marché des États-Unis, lequel a également absorbé 1 milliard de m³ en provenance du Moyen-Orient (Qatar et Oman). En 2002, le nombre d'expéditions vers le marché des États-Unis augmentera, les quatre terminaux de déchargement dans le pays étant désormais en service et en cours d'agrandissement.

3. Expéditions de marchandises solides

Évolution générale

En 2002, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 2,1 %, pour atteindre 3,75 milliards de tonnes (voir le tableau 3). Le trafic des cinq principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon, les grains, la bauxite/alumine et la roche phosphatée, a enregistré une croissance de 1,6 %, pour atteindre 1,35 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a augmenté de 2,4 % pour s'établir à 2,40 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 63,6 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

Production mondiale d'acier brut

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

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

Consommation mondiale d'acier

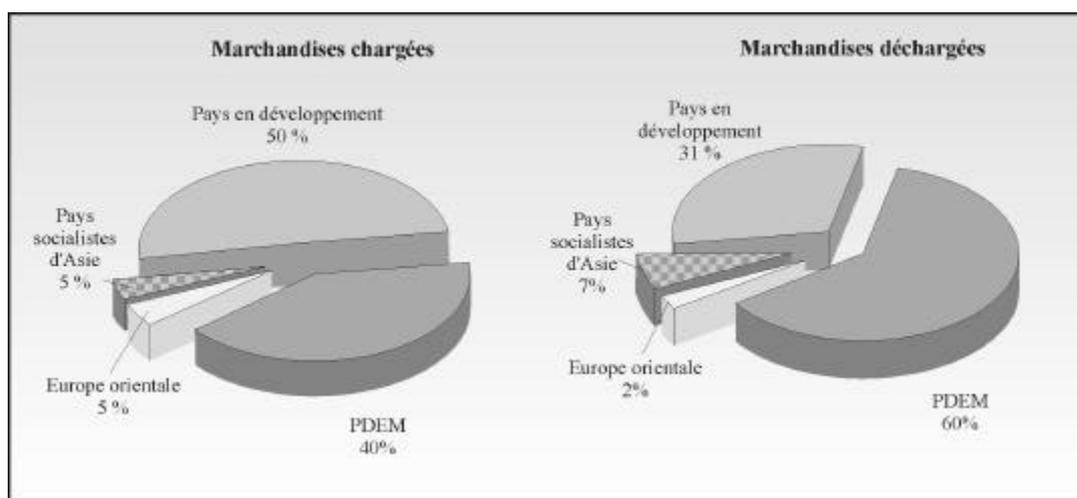
La consommation apparente d'acier en 2002 a été estimée à 783,6 millions de tonnes, soit 2 % de plus qu'en 2001. L'accroissement le plus important a été observé en Chine, avec une hausse de 7 %, à 182 millions de tonnes. La consommation a augmenté de 3,8 % en Europe orientale (36 millions de tonnes),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

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

GRAPHIQUE 3

Trafic maritime mondial par groupes de pays

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



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

Trafic de minerai de fer

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

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

Trafic de charbon

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

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

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

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

TABLEAU 5

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

Année	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Grains ^a	Cinq principaux vrac secs	Autres marchandises solides	Total mondial
	Brut	Produits pétroliers	Brut et produits pétroliers						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
1999	7 980	2 055	10 035	2 317	2 363	1 186	6 203	5 752	21 990
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 280	23 241
2002	7 860	2 090	9 950	2 700	2 570	1 250	6 861	6 440	23 251

Source: Fearnleys, *Review 2002*.

^a Blé, maïs, orge, avoine, seigle, sorgho et fèves de soja.

Trafic de grains

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

Autres trafics de vrac

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

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

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

4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

Le solde de 1,6 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus de plus souvent transporté par conteneurs sur les routes desservies par des navires de ligne. Dans certaines régions, des services spécialisés dans le transport par unités de charge (transroulage, transport frigorifique, transport de voitures, etc.) coexistent avec des services traditionnels de transport de

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

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

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

5. Trafic maritime mondial par groupes de pays

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

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

Pour ce qui est du vrac sec, la part des expéditions mondiales revenant aux pays développés à économie de marché est restée à un niveau de 58,2 % à la fois pour les exportations et les importations. Là encore, l'annexe II montre la répartition régionale de ces expéditions. L'Europe est restée le principal marché de marchandises solides pour les exportations (avec 1 068,9 millions de tonnes, soit 28,5 % des exportations mondiales) et les importations (1 446,6 millions de tonnes, soit 37 % du total mondial). Deux pays en Amérique du Nord (les États-Unis et le Canada) et en Océanie (l'Australie et la Nouvelle-Zélande) ont aussi été de gros exportateurs de marchandises solides, avec des parts respectives de 11,1 % et 11,6 %. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

En 2002, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportations a été de 49,4 %, et dans celui d'importations, de 31,4 %. Ces pourcentages ont relativement peu varié depuis 1998, encore que celui des importations ait légèrement augmenté. La structure du trafic de ces pays contrastent nettement avec celles des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dans les exportations totales de pétrole brut a été de 87,9 %, et de 68,6 % pour les produits pétroliers. Quant aux importations, les parts ont été de 27,4 % pour le pétrole brut et de 44,2 % pour les produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 29,9 %, soit une hausse de 0,3 %, et elle a progressé de presque 1 %, à 31,4 % dans le cas des importations.

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

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

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

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

En 2002, les pays socialistes d'Asie ont représenté 5,1 % des exportations et 6,8 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important joué par le commerce dans le développement économique de la Chine et au taux de croissance économique élevé de ce pays. La part (5,1 %) des exportations mondiales revenant aux pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS) a été due aux expéditions de pétrole brut, de produits pétroliers et de grains en provenance de la mer Noire. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,5 % du total mondial, et ont été complétées par des marchandises importées d'autres pays européens par voie terrestre.

6. Demande de services de transport maritime

Le tableau 5 fournit des données sur la demande totale de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. En 2002, les transports maritimes internationaux ont totalisé 23 251 milliards de tonnes-milles, soit un chiffre presque identique à celui de l'année précédente. Les marchandises transportées ayant augmenté d'un modeste 0,8 %, il y a eu peu de changements dans les distances moyennes parcourues.

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

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

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

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Principaux types de navires

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

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

2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

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

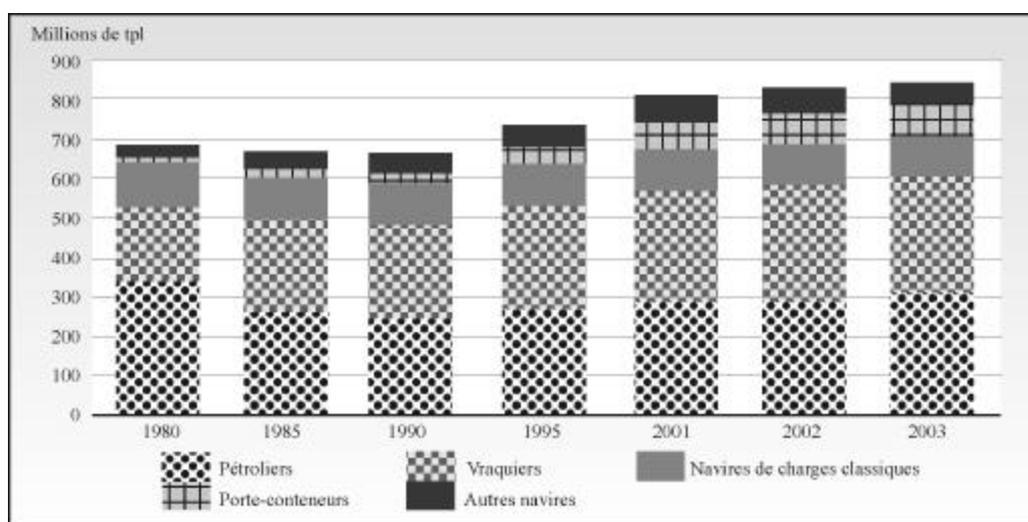
3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

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

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

GRAPHIQUE 4

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



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

TABLEAU 6

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

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

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

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 7

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

(chiffres au 1er janvier)

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

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

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

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

TABLEAU 8

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

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

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

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

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

TABLEAU 9

Livraisons de navires neufs, différentes années

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

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

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

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

^c Chiffres provisoires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

^a Navires de 300 tjb ou plus.

4. Livraison de navires neufs

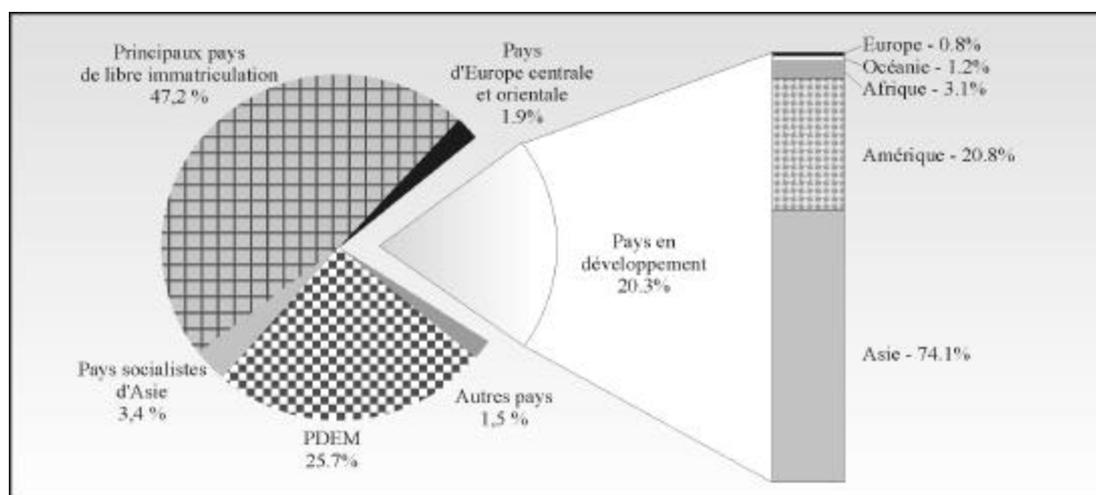
Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 49 millions de tpl ayant été livrés en 2002 (voir le tableau 9), soit une augmentation impressionnante de 8,4 % par rapport aux chiffres records déjà enregistrés en 2001. Le nombre total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

5. Démolitions

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

GRAPHIQUE 5

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



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

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

TABLEAU 13

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

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

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

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

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1^{er} juillet.

^d Chiffres au 31 décembre.

TABLEAU 14

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

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

TABLEAU 14 (suite)

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

TABLEAU 14 (suite)

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

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

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

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

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

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

TABLEAU 15

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

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

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

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

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

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

2. Registres de libre immatriculation

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

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

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

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

TABLEAU 17

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

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

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

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

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

3. Nationalité des navires

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

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

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

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

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

TABLEAU 18

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

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

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

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

TABLEAU 19

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

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

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

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

D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

1. Commandes de navires neufs

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

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

2. Tonnage en commande

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

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

ENCADRÉ 2

L'impact du Prestige

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU 20

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

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

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

^a Navires de 300 tjb ou plus.

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

TABLEAU 21

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

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

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

^a Chiffres non communiqués.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III

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

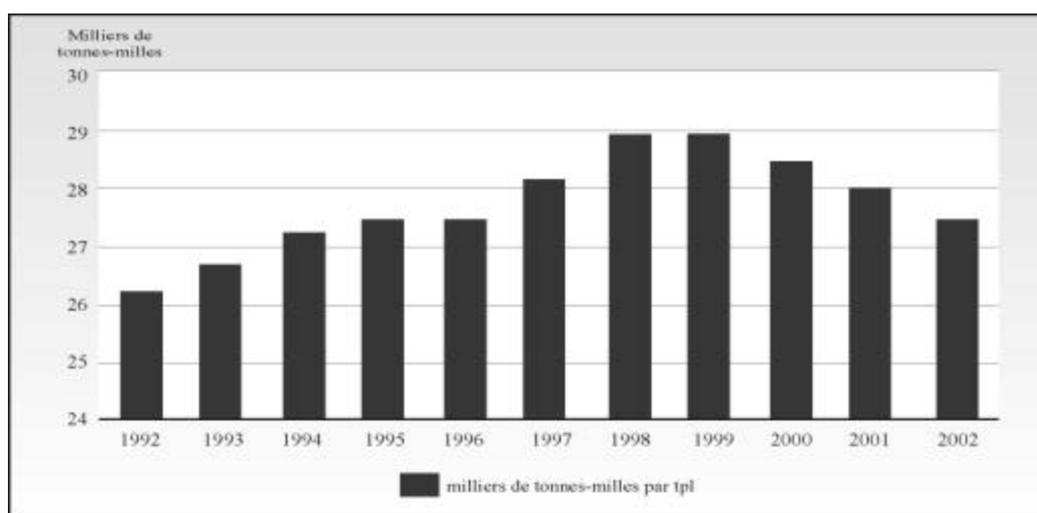
On trouvera dans le présent chapitre des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl et le nombre de tonnes-milles 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 2002, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement diminué pour s'établir à 7, tandis que le nombre de milliers de tonnes-milles par tonne de port en lourd est tombé à 27,5. La 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. La baisse de productivité mesurée en tonnes-milles par tonne de port en lourd résulte du ralentissement du trafic maritime après le record enregistré en 2000 et de l'expansion de la flotte mondiale.

GRAPHIQUE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1992–2002
(milliers de tonnes-milles par tpl)



Source: Calculs de la CNUCED.

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, des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes a chuté à 6,8, 4,6 et 7,9 tonnes par tpl, respectivement. Pour le reste de la flotte, le volume de marchandises transportées par tonne de port en lourd est passé à 10 tonnes par tpl.

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	17 121	6,1	26,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2001	825,7	5 840	23 241	7,1	28,0
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5

Source: Flotte mondiale: Lloyd's Register - Fairplay (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour toutes les autres années); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles; Fearnleys, *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

TABLEAU 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a
et du reste de la flotte^b, 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 ^a (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	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2001	2 072	7,3	1 313	4,7	116	8,1	2 339	9,5
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review*, *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

^b 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 26 donne une idée de la productivité en tonnes-milles par tpl des pétroliers, des transporteurs de vrac sec, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte. La productivité des pétroliers ainsi mesurée a diminué de 7,6 % en 2002 pour s'établir à 31,4, tandis que celle des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes a diminué de 1,7 % et de 2,1 %, respectivement, pour s'établir à 23,5 et 37,5 milliers de tonnes-milles par tpl. Pour le reste de la flotte, la productivité a augmenté de 5,9 % pour s'établir à 26,9 milliers de tonnes-milles par tpl.

TABLEAU 26

Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a et du reste de la flotte^b, 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	6 159	25,5
2001	9 721	34,0	6 688	23,9	552	38,3	6 236	25,4
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review, World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

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

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

1. Tonnage excédentaire

Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour 1990 et pour la période 1998-2002. En 2002, le tonnage excédentaire total est resté à peu près au même niveau que l'année précédente, soit 21,7 millions de tpl. Cette stabilité est attribuable en grande partie au fait que l'augmentation du volume de chargements transportés a été égale à l'entrée de navires neufs dans la flotte mondiale.

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

En 2002, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a diminué de 12,5 millions de tpl pour s'établir à 267,7 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille, désarmé ou perdu (voir le tableau 28 et le graphique 7). Cette diminution, conjuguée à la régression des chargements, a porté la capacité excédentaire à 19,1 millions de tpl, soit 7,1 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2002, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 3,5 millions de tpl pour s'établir à 258,8 millions de tpl. L'accroissement constant des expéditions des principales marchandises solides mentionné au chapitre I a contribué à ramener le surtonnage à 2,2 millions de tpl seulement, soit 0,9 % de la flotte de vraquiers. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2002, l'offre n'excédant la demande que de 0,4 million de tpl, soit 0,7 % de la flotte de cette catégorie de navire. Le tonnage excédentaire des navires de charge a poursuivi sa tendance à la baisse observée depuis le début des années 90. Dans le secteur des transporteurs d'unités de charge, 7,4 millions de tpl en porte-conteneurs (chiffre analogue à celui de l'année précédente) sont venus s'ajouter à la flotte en 2002, portant cette dernière à 98,6 millions de tpl. Comme les années précédentes, c'est l'expansion des services de ligne qui a permis d'absorber ces tonnages et, partant, d'exploiter la totalité de la flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge. À moyen terme, il est possible qu'une surcapacité apparaisse, d'importantes commandes ayant été placées par les transporteurs, notamment la commande de la Mediterranean Shipping Company (MSC) portant sur 20 navires d'une capacité comprise entre 5 000 et 8 000 EVP livrables en 2005.

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 près de 50,5 % du trafic maritime mondial en 2002, contre environ 53,7 % en 1980. Pendant la même période, leur part en tonnage dans la flotte mondiale s'est réduite de moitié, tombant d'environ 51 % en 1980 à environ 26 % en 2002. 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 %. La part 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 près de 20 % au début de 2003. 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 les pays en développement à 36 % environ de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises générée par les pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3 % en 2002, 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 environ 2 % en 2002. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial passer à 6 % en 2002, et leur part dans la flotte mondiale progresser de 1,6 % en 1980 à 3,3 % en 2002. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

TABLEAU 27

Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1998-2002
(chiffres au 31 décembre)

	1990	1998	1999	2000	2001	2002
	Millions de tpl					
Flotte marchande mondiale	658,4	788,7	799,0	808,4	825,6	844,2
Tonnage excédentaire^a	63,7	24,7	23,7	18,4	21,5	21,7
Flotte active^b	594,7	764,0	775,3	790,0	804,1	822,5
	Pourcentages					
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	3,1	3,0	2,3	2,6	2,6

Source: Chiffres calculés par le secretariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay ou tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a 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.

^b Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

TABLEAU 28

Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1996–2002^a
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ^d
Flotte mondiale de navires-citernes	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7
Surtonnage ^b	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1
Flotte mondiale de vraquiers	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8
Surtonnage ^b	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2
Part du surtonnage (en pourcentage)	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3
Surtonnage	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4
Part du surtonnage (en pourcentage)	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge^c	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2	98,6
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 tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a 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.

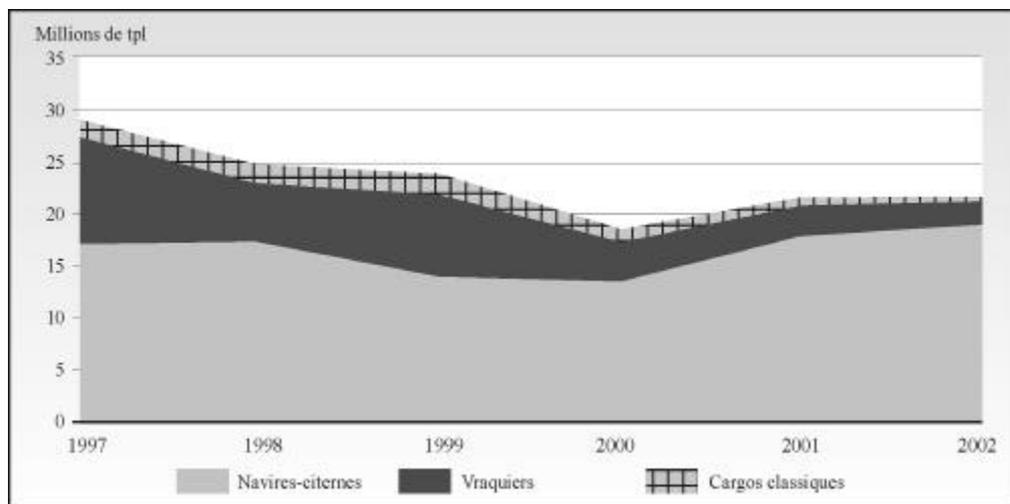
^b Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

^c 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.

^d Les chiffres indiqués pour 2002 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2002, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2002.

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 tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On notera en passant que les grandes nations commerçantes possèdent aussi des flottes importantes. Cette caractéristique reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui visent à faire du transport maritime et du commerce des activités 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 nombre de similitudes et de 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, la Suède et la Norvège possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont des importateurs ou des utilisateurs majeurs de services de transport maritime, tout en étant en même temps bien positionnées au niveau armement et un peu moins bien positionnées au niveau tonnage battant pavillon national. Les États-Unis et la France sont dans ce cas. En 2002, les États-Unis ont généré environ 14,5 % du trafic mondial en détenant 5 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a généré 5 % du trafic mondial en détenant 0,7 % du tonnage mondial, exploité pour moitié sous pavillon national.

TABLEAU 29
**Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays,
en 1970, 1980, 1990 et 2000-2002**

Groupe de pays	Année	Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)	Pourcentage du total mondial	Flotte marchande (millions de tpl)	Pourcentage du total mondial
Pays développés à économie de marché	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	2000	6 285,0	51,9	203,4	25,2
	2001	6 110,0	54,7	207,5	25,1
	2002	6 079,0	50,5	217,1	25,7
Principaux pays de libre immatriculation	1970	a	a	70,3	21,6
	1980	a	a	212,6	31,1
	1990	a	a	224,6	34,1
	2000	a	a	384,7	48,1
	2001	a	a	402,4	48,7
	2002	a	a	398,5	47,2
Pays en développement^a	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	2000	4 796,0	39,5	157,0	19,4
	2001	4 787,0	42,8	159,0	19,3
	2002	4 836,0	40,2	171,3	20,3
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	2000	377,0	3,1	16,3	2,0
	2001	373,0	3,3	15,4	1,9
	2002	387,0	3,2	15,9	1,9
Pays socialistes d'Asie	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	2000	654,0	5,4	26,1	3,2
	2001	692,0	6,2	26,5	3,2
	2002	723,0	6,0	28,3	3,3
Total mondial^b	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	2000	12 113,0	100,0	808,4	100,0
	2001	11 161,0	100,0	825,6	100,0
	2002	12 025,0	100,0	844,2	100,0

Source: Voir les annexes II et III B.

^a Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.

^b Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué à l'annexe III.B.

TABLEAU 30

Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(au 31 décembre 2002)

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	14,5	5,0
Allemagne	8,4	4,8
Japon	5,7	12,4
France	5,0	0,7
Royaume-Uni	4,7	2,1
Chine	4,7	5,3
Italie	3,8	1,5
Canada	3,7	0,7
Pays-Bas	3,5	0,9
Hong Kong (Chine)	3,1	4,5
Belgique-Luxembourg	3,1	1,1
République de Corée	2,4	3,1
Espagne	2,1	0,5
Province chinoise de Taiwan	1,9	2,6
Singapour	1,8	2,3
Fédération de Russie	1,3	1,9
Suisse	1,3	0,8
Malaisie	1,3	0,8
Thaïlande	1,0	0,3
Suède	1,1	0,8
Australie	1,1	0,3
Brésil	0,8	0,8
Arabie saoudite	0,8	1,3
Danemark	0,8	2,0
Norvège	0,7	6,9
TOTAL	78,6	73,3

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

Chapitre IV

TRAFIC ET MARCHÉS 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 des services de ligne 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

Les réductions de la production appliquées par l'OPEP en 2002 ont contribué à faire baisser les taux de fret pétroliers durant la majeure partie de l'année. Même si les quotas ont été peu respectés par certains pays et si des pays non membres de l'OPEP ont décidé de relancer les exportations au second semestre, la demande de fret n'a pas suffisamment augmenté pour relever les taux. En fait, ceux-ci se sont seulement améliorés au quatrième trimestre sous l'effet combiné du naufrage du *Prestige* et de la grève nationale lancée au Venezuela. Le premier a conduit à s'interroger sur l'emploi de navires-citernes à coque simple, qui représentent une part non négligeable de l'offre mondiale de pétroliers. La seconde a contraint le marché des États-Unis à s'approvisionner auprès de sources plus éloignées, ce qui a accru la demande de navires-citernes à un moment où l'offre était relativement restreinte.

En 2003, il y a tout lieu de penser que la demande de chargements de pétrole brut et de produits pétroliers sera fonction de la durée de la période durant laquelle les trajets vers les marchés des États-Unis seront rallongés et de la guerre en Iraq.

2. Taux de fret pétroliers

Globalement, 2002 a été une année en demi-teinte pour les propriétaires de pétroliers, les taux s'améliorant seulement vers la fin de l'année par rapport à un niveau de départ relativement bas. Comme le montre le tableau 31, tous les indices des taux de fret pour les cinq catégories de navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers ont augmenté seulement dans les derniers mois de l'année. Les hausses constatées pour les VLCC/ULCC et les transporteurs de brut de moyen tonnage ont été plus sensibles: les indices concernant ces deux catégories de navires ont terminé l'année à 103 et 172, niveaux supérieurs de 157,5 % et 91,1 % respectivement à ceux de janvier 2002. Les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont terminé l'année à 176, en hausse de 76 % par rapport à janvier. De moindres hausses de 40,5 % et 17 % ont été enregistrées pour les transporteurs de produits «blancs» de tous tonnages et les minitransporteurs de produits «noirs», qui ont fini l'année à 208 et 193 respectivement.

TABLEAU 31

Indices des taux de fret pétroliers^a, 2000-2003^b
(chiffres mensuels)

Période	VLCC/ULCC			Transporteurs de brut de moyen tonnage			Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers			Minitransporteurs de produits «noirs»			Transporteurs de produits «blancs», tous tonnages							
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003				
Janvier	48	152	40	99	93	217	90	162	126	346	100	166	146	277	165	266	148	371	148	231
Février	54	117	41	133	108	206	87	181	141	230	126	187	154	323	168	267	170	400	150	246
Mars	58	87	39	114	116	158	86	226	164	239	116	276	167	295	159	290	189	348	150	273
Avril	70	95	36	129	135	171	91	240	196	272	117	294	186	299	164	290	197	264	149	328
Mai	81	81	36	80	127	160	105	150	177	190	144	218	187	296	194	200	205	263	179	294
Juin	96	61	50	85	136	132	90	156	174	183	159	201	194	242	204	235	210	264	177	231
Juillet	101	52	40	51	153	112	97	110	245	141	130	133	261	230	201	250	218	224	158	221
Août	106	53	45	53	197	114	83	103	266	130	132	168	243	224	167	198	234	214	171	221
Septembre	129	51	36		191	111	84		269	148	110		230	204	158		255	218	175	
Octobre	136	74	41		165	111	84		194	154	118		217	210	153		265	187	155	
Novembre	134	44	73		205	98	108		267	136	138		241	163	154		258	192	174	
Décembre	138	39	103		209	94	172		273	128	176		244	141	193		262	149	208	
Moyenne annuelle	96	76	48		153	140	98		208	191	131		207	242	173		218	258	166	

^a Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*. Worldscale = 100, barème applicable chaque année. Pour les navires-citernes, les catégories dimensionnelles sont les suivantes: VLCC/ULCC, 150 000 tpi ou plus; transporteurs de brut de moyen tonnage, 70 000 à 150 000 tpi; petits transporteurs de brut et de produits pétroliers, 30 000 à 70 000 tpi; minitransporteurs de produits «noirs», moins de 35 000 tpi; et transporteurs de produits «blancs», tous tonnages.

^b Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

Cependant, une comparaison des indices des taux de fret annuels moyens pour 2002 par rapport à 2001, année relativement mauvaise pour les propriétaires de pétroliers, montre que le niveau des taux reste bas pour toutes les catégories de navires. Les taux moyens appliqués aux VLCC/ULCC (48 en 2002 contre 76 l'année précédente) et aux transporteurs de produits «blancs» de tous tonnages (166 contre 258) sont en fait très similaires à ceux de 1999, qui avait été une année particulièrement médiocre. Cela pourrait expliquer l'appel à un regroupement du tonnage lancé au début de 2003 par Tanker International, pool disposant de 44 VLCC. Les niveaux moyens enregistrés pour les transporteurs de brut de moyen tonnage (98 en 2002 contre 140 l'année précédente), les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (131 contre 191) et les minitransporteurs de produits «noirs» (173 contre 242) sont tous inférieurs d'un tiers environ à ceux de 2001 et à peine meilleurs que ceux de 1999.

VLCC (superpétroliers)

Les taux d'affrètement au jour le jour - ou taux spot - du golfe Arabo-Persique vers le Japon et la République de Corée ont débuté l'année, selon le barème Worldscale, à WS 45 et WS 44 respectivement. Les navires se dirigeant à l'ouest (Europe et Caraïbes/côte est des États-Unis) rapportaient alors 36 et 38 points Worldscale respectivement. Les taux ont fléchi au cours du premier trimestre, tombant aux alentours de 30 sur tous ces itinéraires, mais ont rebondi en mai à WS 56 et WS 45 sur les itinéraires allant vers l'est et à WS 40 et WS 39 en direction de l'ouest. Cependant, ils n'ont pas tardé à fléchir pour s'établir à nouveau aux alentours de 30 en août. Les niveaux les plus bas ont sans doute été atteints par le *Poros*, 310 000 tpl, construit en 2002, qui a été affrété à WS 28 pour un voyage de Ras Tanura (golfe Arabo-Persique) à la côte est de l'Amérique du Nord. Les recettes procurées par les affrètements à temps ont fortement diminué, passant de 20 600 à 9 000 dollars/jour en direction du Japon et de 18 400 à 6 700 dollars/jour en direction de la République de Corée.

Les taux se sont lentement redressés vers la fin septembre et ont à nouveau augmenté en octobre, après l'explosion et l'incendie survenus sur le *Limburg* au large de la côte du Yémen à la suite d'une attaque lancée par une petite embarcation non identifiée. Les craintes des principaux importateurs, désireux de constituer des stocks dans l'éventualité d'un conflit dans le Golfe, ont fait bondir les taux à WS 62 pour les affrètements à destination du Japon et à WS 60 à destination de la République de Corée. Ce mouvement ascendant s'est poursuivi en novembre et des taux de WS 110 et WS 108 ont été atteints en décembre. Le *New Vista* a été affrété à WS 101 par Nippon pour transporter 260 000 tonnes à destination du Japon, tandis que le *Musashi Spirit* a atteint WS 107 pour un chargement analogue vers Ulsan (République de Corée). Pour les navires se dirigeant à l'ouest vers l'Europe et vers les Caraïbes et la côte est des États-Unis, les taux de fret correspondants ont été de WS 54 et WS 53 en octobre et de WS 95 et WS 85 en fin d'année. Chevron a retenu par exemple l'*Arion* à WS 90 pour transporter 280 000 tonnes vers une destination nord-américaine du golfe du Mexique.

En janvier 2003, les taux moyens vers l'est sont passés à WS 126. Ils ont même brièvement atteint WS 165, ou 100 000 dollars/jour, à la suite de la déclaration de l'OPEP annonçant une augmentation de la production pour compenser le manque à produire au Venezuela. Ils se sont détendus en février, tombant au-dessous de WS 100, même si l'*Iran Nesa* a été affrété à WS 122,5 pour transporter 260 000 tonnes de l'île de Kharg (République islamique d'Iran) vers la Chine.

Les affrètements au départ du golfe Arabo-Persique vers la mer Rouge ont suivi la même évolution que sur les routes allant en direction de l'est et de l'ouest. Ils ont débuté à WS 45 et, après avoir fléchi à WS 29 en avril, sont remontés à WS 49 le mois suivant. Les taux ont glissé à WS 31 durant les mois d'été, et se sont redressés à WS 45 en octobre et WS 54 en janvier 2003. Sur la route golfe Arabo-Persique/Afrique du Sud, qui a également commencé l'année à WS 45, les taux ont enregistré de larges variations à la hausse, atteignant WS 51 en mai, WS 72 en octobre et plus de WS 120 à la fin de l'année. En décembre, un affrètement à WS 115 a été signalé pour l'*Astro Luna*. En février 2003, les taux s'étaient affaiblis à WS 86 sur ces deux itinéraires.

Les taux appliqués dans d'autres zones de chargement ont fluctué *grosso modo* comme au Moyen-Orient. Sur les itinéraires au départ de l'Afrique de l'Ouest, les taux à destination de l'Extrême-Orient ont avoisiné WS 35 pendant la majeure partie de l'année et se sont relevés en moyenne à WS 57 en octobre, lorsque SinoChem a affrété l'*Elisabeth Maersk* et le *Front Stratus* à WS 45 pour transporter deux chargements de 260 000 tonnes vers la Chine. Une évolution positive s'est dessinée vers la fin de l'année, les taux de fret atteignant WS 91. Ils ont continué de s'améliorer en janvier et février 2003 et ont passé la barre des WS 100. Durant ces mois, des taux favorables ont également été enregistrés sur d'autres destinations. Emerald a par exemple affrété le *Zeeland* pour transporter 260 000 tonnes vers le golfe du Mexique au taux de WS 137,5 en février. L'*Eagle Virginia* a été affrété par Stasco à WS 119 pour acheminer 260 000 tonnes vers l'Afrique du Sud et un navire-citerne non désigné a rapporté une somme forfaitaire de 2,7 millions de dollars pour un chargement similaire vers la côte ouest de l'Inde. D'autres itinéraires ont également connu une embellie des taux. En janvier, il a été signalé que BP Amoco avait affrété le *British Pioneer* à WS 120 pour transporter 280 000 tonnes de l'Europe du Nord vers le golfe du Mexique.

En 2002, les taux appliqués sur la plupart des itinéraires ont pratiquement doublé par rapport à leur niveau initial et, en avril 2003, ils avaient encore augmenté, s'établissant aux alentours de WS 140 en raison de la guerre en Iraq et d'inquiétudes quant aux approvisionnements. Le *Front Highness* a été affrété à WS 142 pour un chargement de brut de 265 000 tonnes du golfe Arabo-Persique vers Singapour.

Transporteurs de brut de taille moyenne

Durant l'année, les taux d'affrètement des Suezmax et des Aframax ont connu une évolution analogue à celle constatée pour les VLCC. Au premier semestre, les taux spot pour les Suezmax circulant du golfe Arabo-Persique vers l'est se sont fermement maintenus à WS 70. Ils ont grimpé à WS 80 en juillet, atteint WS 103 en octobre et à nouveau progressé les semaines suivantes. En décembre, Sietco a affrété le *Shravan* à WS 117,5 pour transporter 130 000 tonnes vers Whangarei (Nouvelle-Zélande).

Les taux pour les Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest étaient, au début de l'année, à WS 64 pour les trajets à destination des Caraïbes et de la côte est des États-Unis, et à WS 66 à destination de l'Europe du Nord-Ouest. En avril, ils étaient montés à WS 72 sur ces deux destinations, mais un léger fléchissement s'est produit dans les mois suivants, en particulier sur les trajets à destination de l'Europe. En août, BP Amoco a affrété le *Front Sunda* à WS 70 pour emporter 130 000 tonnes vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique), tandis qu'AGIP a affrété

le *Sea Triumph* à WS 67 pour un chargement analogue destiné à l'Italie. Le taux d'affrètement à temps correspondant pour ces navires-citernes était de 14 000 dollars/jour. Le redressement constaté en octobre a porté les taux de fret moyens à WS 96 et WS 90 sur les trajets à destination de l'Amérique du Nord et de l'Europe respectivement. Les taux ont continué à grimper, terminant l'année dans les deux cas à WS 130.

Le trafic passant par la mer Noire et la Méditerranée emprunte d'autres itinéraires sur lesquels sont déployés des Suezmax. En Méditerranée, les taux moyens ont augmenté pendant la majeure partie du premier semestre, passant de WS 72 en janvier à WS 82 en mai, puis sont retombés à WS 68 en août. Ce même mois, Loukoil et Ioukos ont affrété le *Crude Tria* et le *Sea Racer* à WS 67 pour transporter 135 000 tonnes chacun de Novorossiysk vers la Méditerranée. Les taux moyens appliqués en Méditerranée sont passés à WS 108 en octobre, lorsque deux chargements de 135 000 tonnes de Ceyhan (Turquie) à Augusta (Italie) sur le *Crudesky* et le *Front Breaker* ont été payés WS 87 et WS 135 respectivement par Betoil. Par la suite, les taux se sont à nouveau améliorés, notamment pour les chargements au départ de Novorossiysk. En décembre, l'*Eliomar* a embarqué 135 000 tonnes vers la Méditerranée à WS 140, tandis que le *Front Breaker* a été affrété à WS 145 par Karran pour un chargement similaire vers l'Europe du Nord.

Les taux d'affrètement des Suezmax au départ de l'Afrique de l'Ouest ont plafonné en janvier 2003 puis se sont détendus en février, s'établissant à WS 167 pour des trajets à destination de l'Amérique du Nord et des Caraïbes et à WS 172 pour les destinations européennes. Sur les routes passant en Méditerranée et par la mer Noire, ils ont grimpé à WS 207 en février. Fin mars, la demande de Suezmax a diminué à la suite de troubles survenus dans les régions productrices de pétrole du Nigéria et les taux sont retombés à WS 132 pour les affrètements à destination de l'Amérique du Nord. L'accroissement des chargements au départ de la mer du Nord n'a pas été suffisant pour redresser les taux et, à la mi-avril, le *Front Granite* a été affrété par Sun à WS 130 pour emporter 135 000 tonnes. Cela dit, les chargements au départ de la mer Noire ont atteint des taux plus élevés: Sibneft a affrété un navire non désigné de Novorossiysk vers le Royaume-Uni à WS 165 pour un chargement de 135 000 tonnes.

Les taux appliqués aux Aframax opérant à travers la Méditerranée ont commencé l'année à WS 95, n'ont cessé de fléchir pendant les mois d'été, puis ont augmenté pour atteindre WS 118 en octobre et WS 195 en décembre. Du même coup, les affrètements à temps ont grimpé durant l'année de 10 500 à 35 400 dollars/jour. La tendance à la hausse s'est accentuée au dernier trimestre et, à la fin de l'année, les taux avaient pratiquement doublé par rapport à l'été. En décembre, les taux appliqués à des chargements de 80 000 tonnes au départ de ports syriens vers l'ouest de la Méditerranée se sont avérés particulièrement favorables. BP Amoco a affrété l'*Iran Astaneh* à WS185 et CSSSA le *Minerva Libra* à WS200. Loukoil a retenu le *Black Sea* à WS190 pour un chargement analogue de Banias (République arabe syrienne) à Bourgas (Bulgarie). Les taux appliqués au départ de la mer Noire vers la Méditerranée ont évolué comme sur les itinéraires trans-Méditerranée. Pour transporter deux chargements de 80 000 tonnes, BP Amoco a affrété le *Scorpius* à WS85 en août et l'*Iran Astaneh* à WS90 le mois suivant.

Les navires Aframax naviguant de la mer Méditerranée vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord ont bénéficié de taux fermes pendant la majeure partie de l'année. De WS95 en janvier, les taux ont atteint WS116 en octobre, avec une baisse passagère en août et

en septembre par rapport au niveau de départ, pour finir l'année à WS163. Dans l'Atlantique, les taux appliqués au trafic Caraïbes/côte est des États-Unis ont commencé l'année à WS113 pour culminer en juin à WS151, puis se sont établis à WS127 en octobre et ont terminé l'année à WS129. Les affrètements à temps correspondants sont passés au fil des mois de 15 300 à 16 800 dollars/jour.

Sur le marché très actif de l'Europe du Nord-Ouest lié à l'exploitation du pétrole de la mer du Nord, les taux d'affrètement des Aframax sont passés de WS94 en janvier à WS110 en mai; ils sont redescendus à WS93 pendant les mois d'été puis se sont redressés à WS112 en octobre, progressant jusqu'à WS200 en décembre. Ce dernier taux correspond à un affrètement à temps de 50 000 dollars/jour pour des navires de 80 000 tpl. La hausse a été spectaculaire au quatrième trimestre de 2002, un taux de WS220 étant appliqué par exemple au *Nordic Yukon* et au *Jag Leela* dont les affréteurs étaient Stentex et CSSSA, respectivement.

Au début de 2003, les taux d'affrètement des Aframax sur tous ces itinéraires ont nettement progressé. En Méditerranée, ils ont atteint WS276 en février, à peu près le même niveau que sur les routes allant de la Méditerranée aux Caraïbes, et les taux appliqués des Caraïbes vers l'Amérique du Nord ont atteint WS299. Certains affrètements ont été encore plus élevés. Exxon a affrété l'*Astro Altair* en février à WS395 pour un voyage de la République arabe syrienne vers l'Italie; TotalFinaElf a retenu le *Bergitta* à WS295 pour un voyage à travers l'Atlantique à destination de la Guadeloupe; et Shell a affrété le *Mersey Spirit* à WS325 au départ du Mexique vers un port nord-américain du golfe du Mexique. Les armateurs ont encaissé près de 70 000 dollars/jour, niveau inégalé depuis cinq ans. Cependant, les taux se sont détendus en avril. Repsol a affrété le *Black Sea* pour transporter 80 000 tonnes de la Jamahiriya arabe libyenne vers l'Espagne à WS128 et Cities a réservé le *Nordgulf* à WS160 pour emporter un chargement de 70 000 tonnes des Caraïbes vers la côte atlantique des États-Unis.

Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers

Les taux spot pour les unités de 40 000 à 70 000 tpl transportant des produits «noirs» des Caraïbes vers le golfe et la côte est de l'Amérique du Nord sont passés de WS100, niveau plancher de décembre 2001, à WS162 en mai 2002. Cependant, les mois suivants ont été très médiocres, les taux retombant à WS105 à la fin de l'été. L'embellie s'est produite au dernier trimestre et les taux ont terminé l'année à WS185. Durant cette période, BP Amoro a affrété un navire non désigné à WS150 pour transporter un chargement de 70 000 tonnes de la Trinité-et-Tobago vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique), tandis qu'ExxonMobil a affrété l'*Advance* à WS195 pour un chargement de 50 000 tonnes au départ de Sainte-Croix pour la même destination. Dans le cas d'un affrètement à temps concernant un chargement de 60 000 tonnes, les taux sont passés durant l'année de 14 700 à 24 100 dollars/jour.

Les taux moyens appliqués aux navires opérant en Méditerranée ont suivi une évolution analogue. De WS120 en décembre 2001, ils sont passés à WS158 en mai, mais ont fléchi à WS111 en septembre pour se redresser ensuite à WS161 à la fin de l'année. Les navires-citernes circulant de la Méditerranée vers les Caraïbes et la côte est des États-Unis ont connu un premier trimestre médiocre à WS102, les taux se redressant subitement en mai pour atteindre WS165. Une tendance à la baisse s'est dessinée dans les mois suivants, après quoi les taux se sont modestement redressés à WS123 en octobre pour atteindre WS190 à Noël. Un affréteur inconnu

a réservé par exemple le *Pelagos* pour transporter 55 000 tonnes de Baniyas (République arabe syrienne) vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) à WS195.

Cette remontée des taux de fret moyens au deuxième trimestre de 2002 s'est manifestée pareillement sur l'itinéraire conduisant de la mer Baltique à la côte est des États-Unis et au golfe du Mexique dans le cas de plus gros chargements. Début août, Chevron a affrété le *Bear G* à WS97 pour transporter 70 000 tonnes, tandis que Woodfield a retenu fin octobre le *Teekay Foam* à WS117 pour un chargement analogue. Les taux ont également progressé dans le cas de petits chargements. Loukoil a affrété le *Sibohelle* en novembre pour transporter 55 000 tonnes de produits pétroliers d'Immingham vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) à WS155 et, un mois plus tard, un chargement analogue a été transporté vers la même destination au départ de Malmö à WS195. Ailleurs, des affrètements pour des navires de 50 000 tpl, le *Rubymar* et le *Jademar*, de l'Équateur à la côte ouest des États-Unis ont atteint en décembre WS178 et WS185, respectivement.

Les taux ont grimpé dans les premières semaines de 2003 et atteignaient en février WS299 sur la route Caraïbes/Amérique du Nord, WS274 en Méditerranée et WS245 de la Méditerranée vers les Caraïbes. Ils ont ensuite baissé, même si certains affrètements ont été conclus à des conditions favorables: en avril, ATMI a affrété l'*Emerald Sun* pour un chargement de 55 000 tonnes de l'Europe du Nord vers les Caraïbes à WS360.

Mini-transporteurs de produits «noirs»

Les taux de fret appliqués à cette catégorie de navires ont dans l'ensemble suivi l'évolution décrite dans le cas des navires de plus grande taille. Les marchés négociés par Agip sont un exemple des taux appliqués durant l'été à des affrètements représentatifs au départ de la mer Noire vers la Méditerranée.

TABLEAU 32
Indices des taux de fret du vrac sec, 2000-2003^a
(chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps ^b (1995 = 100)				Tramping sec, affrètement au voyage ^c (juillet 1965 à juin 1966 = 100)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Janvier	86	105	72	104	190	193	194	216
Février	89	103	74	102	191	198	199	216
Mars	101	108	80	109	190	195	199	216
Avril	107	108	82		191	200	194	226
Mai	108	109	77		193	206	207	235
Juin	106	106	71		202	205	202	
Juillet	108	93	68		202	205	201	
Août	113	72	71		203	192	201	
Septembre	122	68	80		206	193	204	
Octobre	121	67	88		207	195	204	
Novembre	122	67	95		206	194	215	
Décembre	107	68	104		208	195	215	
Moyenne annuelle	108	90	80		199	198	203	

^a Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

^b Indices établis par le Ministère allemand des transports.

^c Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*.

Cette société a transporté deux chargements de 28 000 tonnes pour lesquels l'*Adriatiki* a été affrété en juillet à WS160 et le *Goldie* en août à WS165. Des taux analogues ont été relevés pour des chargements en mer Baltique, où Alpine a affrété le *Kogalym* à WS160 pour emporter 28 000 tonnes vers l'Europe de l'Ouest. Par ailleurs, Petronas a affrété le *Pyladis* en août à 210 000 dollars/jour pour charger 25 000 tonnes à Bintulu (Sarawak, Malaisie) à destination de Malacca.

En octobre, ExxonMobil a affrété deux navires de Singapour à Melbourne (Australie). Le *St. Jacobi* a rapporté WS230 pour un chargement de 32 000 tonnes, tandis que l'*Arbat* a été payé 230 000 dollars/jour pour transporter un chargement de 30 000 tonnes. Durant le même mois, Sinochem a affrété deux navires pour des voyages à destination de Nanjing (Chine). Le *Da Qing 439* a rapporté 340 000 dollars/jour au départ de Dumai (Sumatra, Indonésie) avec 30 000 tonnes, tandis que le taux appliqué au *Da Qing 75* a atteint 365 000 dollars/jour pour un chargement de 34 000 tonnes au terminal de Kerteh (Malaisie). Les taux avaient également augmenté en décembre en Europe. Dreyfus a affrété le *Sea Mariner* pour un voyage de Wilhemshaven au Royaume-Uni/Continent à WS225 pour transporter un chargement de 28 900 tonnes et CSSSA a négocié l'affrètement du *Shogun* à WS190 pour traverser la Méditerranée avec un chargement de 33 000 tonnes.

ENCADRÉ 3

Frais à assumer en matière de sécurité et d'assurance par les armateurs

Les dispositions relatives à la sécurité examinées au niveau multilatéral dans le cadre de l'OMI et les mesures bilatérales prônées dans ce domaine par le Gouvernement des États-Unis ont été mises au point en 2002. Toutes ces mesures devraient avoir d'importantes incidences sur les coûts à la charge des armateurs. Pour renforcer la sécurité tant à bord des navires qu'à terre, il faudra désigner des agents qui en assumeront la responsabilité: leur formation, l'élaboration de plans de sécurité et la gestion de fichiers idoines à bord sont autant d'éléments qui contribueront à accroître les frais d'exploitation. D'après des estimations, un responsable de la sécurité, bénéficiant d'une semaine de formation, reviendrait au minimum à 20 000 dollars par navire. La transmission des manifestes avant le départ pour les États-Unis pèse déjà sur les coûts des lignes régulières. NYK signale avoir recruté 45 agents supplémentaires et consacré 1 400 heures à l'élaboration de programmes informatiques pour se conformer à cette mesure. APL a calculé que les coûts à prévoir pour respecter de telles dispositions pourraient être de l'ordre de 10 millions de dollars par an.

D'autres mesures sont en cours d'élaboration. La première carte d'identité biométrique pour les gens de mer a été présentée à l'OMI par le registre maritime libérien en février 2003. Environ 2 000 marins l'expérimenteront pendant six mois. Les autorités des États-Unis étudient une nouvelle série de dispositions réglementaires imposant la transmission à l'avance des données relatives aux marchandises par voie électronique. Également au début de 2003, la possibilité que les autorités des États-Unis annulent la liste des visas délivrés aux équipages a suscité de vives inquiétudes parmi les armateurs. Ceux-ci risqueraient d'avoir à prendre en charge à la fois les frais d'hébergement des marins débarqués dont l'identité est remise en question par les autorités, leur accompagnement jusqu'aux aéroports et l'affectation de gardes armés sur les navires.

Une nouvelle vague de hausses des primes d'assurance, de l'ordre de 15 % à 25 %, était en cours d'application début 2003, un an après les majorations de février 2002. Là encore, les effets conjugués de l'augmentation des coûts de réassurance et du faible rendement des investissements financiers, de même que la nécessité de reconstituer les réserves dans certains cas, expliquent les hausses annoncées par les mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P et I). Des efforts visant à mieux évaluer les risques ont également été entrepris: le Groupe international des clubs P et I a décidé de rassembler les renseignements concernant tous les sinistres d'un montant supérieur à 100 000 dollars pour empêcher les armateurs ayant enregistré de mauvais résultats de passer d'une mutuelle à l'autre. De l'avis de certains membres du Groupe, une séparation des navires par catégorie permettrait de mieux évaluer les risques, vu que les navires de croisière présentent des risques plus élevés. Les clubs P et I ont également décidé de prélever 2,25 cents de dollar par tonne brute auprès de l'armateur et 0,75 cent par tonne brute auprès de l'affréteur, pour doubler le montant maximum qu'ils verseraient en cas de guerre ou d'incident terroriste de façon à le porter à 400 millions de dollars. Même si cette surprime reste modeste (elle équivaut à 500 dollars pour un vraquier Panamax), elle a été mal accueillie car les primes prélevées pour la limite antérieure de 200 millions de dollars étaient relativement négligeables.

Source: Lloyd's Shipping Economist, juillet 2002, p. 7 à 11, et informations quotidiennes diffusées sur le site www.lloydslist.com.

TABLEAU 33

Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires
(en milliers d'EVP)

Année	Démolitions	Ajouts	Flotte au 1 ^{er} janvier	Commandes au 1 ^{er} janvier
2001	10	420	4 674	1 266
2002	29	639	5 285	407
2003	65	625	5 845	481

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de données de la revue *Containerisation International*, numéros de février 2002 et 2003, p. 19.

Dans les premières semaines de 2003, les taux s'échelonnaient entre WS200 et plus de WS300. PMP a affrété l'*Ekturus* pour un voyage de Tallinn (mer Baltique) au Royaume-Uni avec un chargement de 21 000 tonnes à WS360. Alpine a affrété l'*Isola Turchese* à WS210 pour emporter 30 000 tonnes de la mer Noire vers la Méditerranée.

Transporteurs de produits «blancs» de tous tonnages

Les taux d'affrètement pour les grands navires-citernes de 70 000 à 90 000 tpl transportant des produits «blancs» du golfe Arabo-Persique vers le Japon ont plafonné à WS131 en mars 2002 et, après un creux de WS119 en mai, sont remontés pendant les mois d'été pour atteindre WS212 en décembre. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes d'un port en lourd moyen de 55 000 tpl, dont les rendements en équivalents d'affrètement à temps sont montés à 16 600 dollars en mars 2002 pour retomber soudain à 11 700 dollars le mois suivant. Après cela, les taux se sont raffermis, atteignant 27 400 dollars en décembre.

Pour les navires-citernes plus petits de 25 000 à 35 000 tpl, circulant de Singapour vers l'Asie de l'Est, qui rapportaient 165 points Worldscale au début de l'année, les taux d'affrètement sont passés à WS198 en mars, puis se sont détendus les mois suivants. Vers la fin de l'été, ils ont commencé à s'améliorer pour atteindre WS208 en septembre et, après un mois d'octobre décevant, WS270 en décembre. Ils se sont ensuite maintenus. En décembre, le *Stavanger Oak* a été affrété à WS255 pour transporter 30 000 tonnes vers le Japon, tandis qu'en février, pour des chargements similaires vers Guam et le Japon, ExxonMobil a affrété le *Torm Thyra* à WS260 et Trafigura le *World Sea* à WS255.

Les navires-citernes transportant des produits «blancs» des raffineries des Caraïbes vers la côte est de l'Amérique du Nord étaient affrétés au début de l'année à WS146 pour les unités de 35 000 à 50 000 tpl et à WS184 pour les unités de 25 000 à 35 000 tpl. Après un pic conjoncturel au premier trimestre, les taux ont régressé pendant la majeure partie de l'année avant de grimper à WS173 et WS229 en décembre pour ces deux catégories de navires. Durant ce mois, des affrètements conclus par Loukoil pour un chargement de 50 000 tonnes sur le *Latgale* ont rapporté WS205, tandis qu'un autre négocié par ExxonMobil pour transporter 30 000 tonnes sur le *Tambov* a atteint WS225. Les taux ont continué de se raffermir au début de 2003. En février, Hess a accepté de payer WS280 pour emporter 30 000 tonnes sur le *New Endeavour*.

TABLEAU 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs
(au 30 septembre 2002), d'après le nombre de navires exploités et la capacité
de charge à bord totale (exprimée en EVP)^a**

Rang	Opérateur	Pays/Territoire	Nombre de navires en 2002	Capacité EVP en 2002	Capacité EVP en 2001 ^b
1	Groupe A. P. Moller	Danemark	312	773 931	693 237
2	MSC	Suisse	183	413 814	296 064
3	P & O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	160	406 654	380 009
4	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	143	403 932	348 650
5	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	81	304 409	299 490
6	COSCO	Chine	140	255 937	228 060
7	NOL/APL	Singapour	71	227 749	244 848
8	Groupe CMA-CGM	France	107	225 436	176 278
9	MOL	Japon	68	188 326	144 014
10	Groupe CP Ships	Canada	92	187 890	160 206
Total 1-10			1 357	3 388 078	2 970 856
11	NYK	Japon	73	177 700	169 921
12	K Line	Japon	56	168 413	151 945
13	Zim	Israël	77	164 350	117 293
14	OOCL	Hong Kong (Chine)	50	157 493	144 450
15	Chine Shipping	Chine	88	148 212	128 387
16	Hapag Lloyd	Allemagne	38	135 953	114 827
17	Hyundai	République de Corée	32	122 713	140 979
18	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	40	120 319	125 207
19	Groupe PIL	Singapour	83	97 827	90 000 ^c
20	CSAV	Chili	39	90 625	91 803
Total 1-20			1 933	4 763 013	4 245 668
Flotte mondiale estimée au 1^{er} juillet 2002				7 713 000	7 067 000

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation International*, numéros de novembre 2002, p. 45, et de janvier 2003, p. 12; et ISL, numéro d'août/septembre 2002, p. 26.

^a Toutes les filiales sont regroupées.

^b En septembre 2001.

^c Estimations.

Marché de l'affrètement à temps

En 2002, l'activité s'est sensiblement renforcée entre janvier (1 million de tpl) et mai (4 millions de tpl). On a constaté une nette préférence pour les VLCC de 200 000 à 300 000 tpl, ceux affrétés pour plus de deux ans représentant plus d'un tiers des navires retenus en mai. Les taux pratiqués pour les affrètements à temps d'un an avec livraison rapide sont restés très bas pendant ces mois. Un navire-citerne de 280 000 tpl âgé de 5 ans rapportait 26 000 dollars/jour en janvier et seulement 23 000 dollars en mai.

L'activité d'affrètement a considérablement chuté au cours des cinq mois suivants, avec un creux de 0,9 million de tpl seulement en juin; elle est ensuite repartie à la hausse, le volume des affrètements dépassant 1 million de tpl par mois, et a culminé en novembre avec 2 millions de tpl affrétés. Durant ce mois, les Aframax et les VLCC de 200 000 à 300 000 tpl représentaient 49 % et 30 % du marché, respectivement, la demande d'Aframax ayant pratiquement triplé par rapport à la période estivale. Les taux d'affrètement à temps d'un an avec livraison rapide pour un navire-citerne de 280 000 tpl âgé de 5 ans sont passés de 26 000 dollars/jour en novembre à 22 500 dollars/jour en décembre. Les incertitudes liées à la guerre en Iraq ont porté les taux appliqués aux VLCC à 36 000 dollars/jour en février 2003, des pétroliers Suezmax du même âge rapportant même 40 000 dollars/jour. Des unités Aframax de 5 ans, qui avaient terminé l'année à 15 250 dollars/jour, en rapportaient 22 000 deux mois plus tard.

Entre octobre et novembre, les contrats conclus pour des navires de moins de 80 000 tpl ont diminué de moitié. Environ 45 % des affrètements convenus en novembre portaient sur des périodes supérieures à deux ans et 25 % sur des périodes de 6 à 12 mois. L'activité a légèrement diminué en décembre, passant à 1,8 million de tpl, puis est remontée à 2 millions de tpl en février 2003. Les taux pratiqués pour l'affrètement à temps d'un an avec livraison rapide d'un navire de 60 000 tpl âgé de 10 ans ont encore baissé, passant de 16 000 dollars/jour en mai à 13 500 dollars/jour en décembre. Il n'y a guère eu de variations des taux en fonction de l'âge. Pendant les mois d'été, Petrobras a affrété le tout nouveau *Amazon Explorer* de 71 000 tpl pour 11 mois à 17 250 dollars/jour.

TABLEAU 35 a)

Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(en dollars par cellule de 14 tonnes/jour)

Type de navire EVP	Moyennes annuelles			Moyennes mensuelles pour 2002					
	1997	2000	2001	1	2	3	4	5	6
Non grée									
200-299	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83	16,52	16,99
300-500	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81	16,02	15,72
Grée/Non grée									
2 000-2 299	9,72	10,65	7,97	3,37	3,45	3,70	4,55	4,49	4,52
2 300-3 400 ^a				3,77	4,12	5,05	3,83	5,20	6,52
Grée									
200-299	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04	17,83	17,34
300-500	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05	12,92	12,44
600-799 ^b	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88	9,41	9,17
600-799 ^c	14,08	11,90	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83	8,94	9,39
1 000-1 299	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07	6,72	6,89
1 600-1 999	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99	5,47	6,15

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

^b Naviguant à 16-18 nœuds.

^c Naviguant à plus de 18 nœuds.

TABLEAU 35 b)

Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(en dollars par cellule de 14 tonnes/jour)

Type de navire EVP	Moyennes bimensuelles ^a par mois pour 2002						2002 Moyenne	2003		
	7	8	9	10	11	12		1	2	3
Non gréé										
200-299	18,35	17,42	18,17	17,31	17,87	18,25	16,87	17,65	17,41	19,30
		17,15	17,05	17,25	18,25					
300-500	13,49	13,93	15,74	16,93	14,49	16,52	15,14	14,09	16,14	17,61
		16,46	15,72	16,37	13,23					
Gréé/Non gréé										
2 000-2 299	5,61	5,93	5,94	5,9	5,73	5,73	4,90	5,99	6,61	8,11
		5,93	5,81	5,73	5,73					
2 300-3 400^b	7,20	7,27	5,63	7,64	7,90	7,90	5,96	7,60	7,23	7,57
		5,63	6,79	7,38	7,90					
Gréé										
200-299	17,39	17,39	16,50	17,30	16,11	18,75	17,01	17,32	17,69	17,65
		16,18	17,41	17,11	18,43					
300-500	13,58	15,14	12,36	13,19	14,16	11,99	13,35	13,77	14,47	14,60
		15,17	13,67	14,35	13,46					
600-799^c	9,81	9,48	9,72	9,06	9,55	10,26	9,26	9,89	10,36	10,73
		9,31	10,27	9,81	9,74					
700-999^d	8,93	9,14	11,00	10,02	9,98	9,78	9,11	9,34	9,92	10,08
		8,85	8,64	10,45	10,18					
1 000-1 299	7,25	7,75	8,38	8,30	8,07	7,93	6,93	7,67	8,37	8,88
		7,98	8,24	8,32	7,72					
1 600- 1 999	6,10	6,31	6,28	6,43	6,51	6,49	5,67	6,44	6,97	8,52
		6,58	6,79	6,58	6,51					

^a Lorsque deux chiffres sont indiqués, le premier correspond à celui de la première quinzaine.

^b Cette catégorie a été créée en juillet 2002 pour les navires naviguant à 22,5 nœuds. Elle comprenait auparavant les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP naviguant à 22 nœuds minimum.

^c Naviguant à 17-17,9 nœuds.

^d Naviguant à 18 nœuds.

TABLEAU 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués
sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2001-2003^a**
(en dollars E.-U. par EVP)

	Transpacifique		Europe/Asie		Transatlantique	
	Asie/ États-Unis	États-Unis/ Asie	Europe/Asie	Asie/Europe	États-Unis/ Europe	Europe/ États-Unis
2001						
1 ^{er} trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variation (%)	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2,8
2 ^e trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variation (%)	-5,8	-1,0	-7,9	6,2	0,5	-4,2
3 ^e trimestre	1 624	801	688	1 296	890	1 253
Variation (%)	-8,0	-7,8	-9,5	-11,7	-5,6	1,4
4 ^e trimestre	1 608	721	660	1 153	899	1 228
Variation (%)	-1,0	-10,0	-4,0	-11,0	1,0	-2,0
2002						
1 ^{er} trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variation (%)	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9
2 ^e trimestre	1 463	749	646	1 105	805	1 154
Variation (%)	-5,0	-0,3	7,5	3,0	-7,0	-2,2
3 ^e trimestre	1 476	757	694	1 208	815	1 181
Variation (%)	0,8	1,1	7,4	9,3	1,2	2,3
4 ^e trimestre	1 529	817	712	1 304	843	1 215
Variation (%)	3,6	7,9	2,6	7,9	3,4	2,9
2003						
1 ^{er} trimestre	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variation (%)	0,0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4

^a Informations obtenues auprès de six des 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 de 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 de l'Asie du Sud-Est, de l'Asie de l'Est, du Japon et de la République de Corée.

B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC

1. Trafic de vrac sec

Pour les grands navires du type Capesize, l'essentiel de l'activité a été enregistré le long des routes du minerai de fer Australie/Extrême Orient, Brésil/Extrême Orient et Brésil/Europe. Pendant l'année, l'accroissement spectaculaire des importations de minerai de fer de la Chine et, dans une moindre mesure, l'expansion du commerce du charbon de chauffe ont dopé la demande dont ces navires faisaient l'objet dans le Pacifique. Des Panamax sont déployés sur plusieurs itinéraires, notamment les routes transatlantiques du charbon et du minerai de fer au départ de la côte est de l'Amérique du Nord et du Canada, et celles des minerais exportés d'Afrique du Sud. Des Panamax sont également 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 sur les itinéraires intra-européens au départ de la Suède.

Les unités plus petites ont profité des exportations de céréales au départ de la mer Noire, les sources traditionnelles d'Amérique du Nord (golfe du Mexique) ayant enregistré une croissance médiocre. Des mini-transporteurs ont été utilisés sur plusieurs itinéraires céréaliers, notamment là où les ports de destination ne peuvent recevoir que des navires d'un tirant d'eau restreint. Ce tonnage a également été exploité sur les itinéraires de transport de la bauxite, de l'alumine et du phosphate naturel.

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 2002 s'est achevée sur des taux supérieurs à ceux du début de l'année. Après avoir affiché de modestes variations au premier semestre, le Baltic Dry Index a brièvement baissé pendant les mois d'été puis s'est nettement redressé au dernier trimestre, doublant pratiquement en fin d'année pour passer à 1 738.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec n'a cessé d'augmenter tout au long de l'année pour passer à 104, soit une hausse de 44,4 % sur l'année. Celui des taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec a atteint la barre des 200 en mai et a fini à 215 points, se situant ainsi à 10,8 % au-dessus du niveau du début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2002 a été inférieur de 10 points à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au voyage a été à peine meilleur, s'établissant à 5 points au-dessus de la moyenne de l'année précédente. Cependant, une partie de l'augmentation des taux de fret dont les armateurs ont bénéficié a été absorbée par le renchérissement du combustible de soute. Les prix moyens affichés pour le fioul intermédiaire IFO 180 dans les neuf ports sur lesquels Lloyd's Ship Manager rassemble des informations sont passés de 115 à 162 dollars. De plus, les frais supplémentaires (voir l'encadré 3) liés aux mesures de sécurité et à la majoration des primes d'assurance pour 2003 ont également pesé sur la rentabilité.

Vu l'embellie des taux de fret, les armateurs se sont montrés moins disposés à opérer dans le cadre de pools. Vers la fin de l'année, Cape International (qui s'était constitué un an auparavant et qui réunissait 70 Capesize) s'est dissout, un de ses principaux membres, Zodiac,

ayant retiré ses 30 navires. Les cinq pools exploitant des Panamax ont toutefois poursuivi leurs activités conjointes. Ils contrôlent environ 136 navires, soit 12,8 % du tonnage total dans cette catégorie. L'activité d'affrètement a fluctué entre 2,2 et 7,1 millions de tpl par mois, le marché des Panamax comptant pour la moitié environ des contrats pendant l'essentiel de la période. La préférence est allée aux contrats d'une durée inférieure à six mois, qui ont représenté entre la moitié et les trois quarts des marchés conclus chaque mois.

Affrètements à temps (voyages)

Certains contrats conclus pour des affrètements représentatifs de navires de différentes tailles sur des itinéraires types illustrent bien l'embellie des marchés constatée en 2002. Au début de l'année, les taux Capesize pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon/Australie s'établissaient à 9 375 et 7 945 dollars/jour. En décembre, ils étaient de 23 700 et 20 225 dollars/jour, soit des hausses de 152,8 % et 154,6 % respectivement. À la fin de l'année, Cosco affrétait du tonnage Capesize pour le parcours Brésil-Chine à 29 000 dollars/jour, tandis que des voyages au départ de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe ont été conclus à 25 000 dollars/jour.

De même, le taux Panamax pour les rotations entre l'Europe septentrionale et la côte est de l'Amérique du Sud, et entre l'Extrême-Orient et la côte est de l'Australie, qui se situait à 6 785 et 7 160 dollars/jour au début de l'année, avait grimpé en décembre à 11 100 et 12 800 dollars/jour respectivement, les hausses correspondantes étant de 63,6 % et de 78,8 %. Certains taux ont été très bas pendant l'année: sur l'itinéraire Extrême-Orient/côte est de l'Australie, un creux de 6 125 dollars/jour a par exemple été atteint en mai. Les marchés des navires de petite taille (Handymax et mini-transporteurs) ont enregistré des hausses similaires. Sur la route Extrême-Orient/Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax pour une rotation est monté de 6 075 dollars/jour en janvier à 9 750 dollars/jour en décembre, soit 60,5 % de plus. Pour un voyage Continent européen/Afrique de l'Ouest et retour, le taux d'affrètement journalier d'un mini-transporteur est passé de 6 000 dollars en janvier à 8 750 dollars en décembre, ce qui représente une hausse de 45,8 %.

Affrètements à temps (périodes)

Au vu des estimations qui ont été faites, la hausse des taux d'affrètement à temps pour une période de 12 mois et une livraison rapide a été moins forte pour les navires de petite taille. Les Capesize de 150 000-160 000 tpl âgés de cinq ans, qui obtenaient 10 500 dollars/jour en janvier 2002, atteignaient 18 000 dollars/jour en décembre, soit 71,4 % de plus. Les taux pour un Panamax de cinq ans, qui s'affrétait 7 500 dollars/jour en janvier, ont progressé de 50 % au cours de l'année, l'augmentation étant encore plus sensible pour les navires de 15 ans (73,9 %). L'embellie a été moindre pour les mini-transporteurs âgés de 15 ans. De 5 250 dollars en janvier, les taux avaient grimpé de 28,6 % en décembre. Les Handymax se sont nettement mieux comportés: le taux pour un navire de 15 ans, qui s'affrétait à 5 400 dollars/jour au début de l'année, avait progressé de 38,9 % en décembre.

En février 2003, les taux d'affrètement sur les itinéraires transatlantiques, de l'ordre de 13 000 à 14 000 dollars/jour, étaient supérieurs à ceux pratiqués dans le Pacifique pour les Panamax.

Affrètements au voyage

En 2002, les taux appliqués aux Capesize ont beaucoup augmenté. Les taux de fret pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale ont commencé l'année à 4,95 dollars/tonne et n'ont cessé de monter pour atteindre 9,20 dollars en décembre, une hausse de 85,6 % par rapport au début de l'année. Des tendances similaires ont été notées dans le secteur du minerai de fer. Pour le minerai de fer acheminé du Brésil vers la Chine, le taux est passé de 6,80 dollars/tonne en janvier à 12,85 dollars/tonne en novembre, soit 89 % de plus.

Dans le secteur des Panamax également, on a observé une évolution positive, mais moins prononcée. Les taux pratiqués pour les cargaisons de grains acheminées de l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale ont grimpé de 10,60 dollars/tonne à 15,25 dollars en décembre, progressant ainsi de 43,8 %. Des augmentations moindres ont été observées dans le secteur des mini-transporteurs: pour la ferraille acheminée de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée, les taux de fret, qui avaient débuté l'année à 21,65 dollars/tonne, l'ont terminée à 28,35 dollars/tonne (30,9 % de plus).

TABLEAU 37

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

Année	Transpacifique		Asie - Europe		Transatlantique	
	Asie/ États-Unis	États-Unis/ Asie	Asie/ Europe	Europe/ Asie	États-Unis/ Europe	Europe/ États-Unis
2001	7,19	3,86	5,93	4,02	2,71	3,62
2002	7,82	3,90	6,17	4,16	2,72	3,80
Variation en pourcentage	8,8	1,20	4,0	3,4	0,3	4,7

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

TABLEAU 38

Répartition des capacités dans le trafic transpacifique
(en pourcentage)

Opérateur	mi-2002	mi-2001
New World Alliance	18,1	17,4
Cosco/K Line/Yangming	16,2	14,2
Grand Alliance	13,9	15,3
Evergreen/Lloyd Triestino	12,3	9,0
United Alliance (Hanjin, Senator Lines)	11,5	12,4
Maersk-SeaLand	9,5	11,5
TOTAL	81,5	79,8

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED.

Sur tous ces itinéraires et pour toutes les tailles de navires, les taux sont restés fermes dans les premiers mois de 2003. En avril, les Panamax chargeant des grains au départ de l'Amérique du Nord (côte nord-ouest et golfe du Mexique) bénéficiaient des taux les plus élevés depuis octobre 1995, à 30 dollars/tonne.

C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE

1. Évolution des marchés de ligne

Évolution générale

Outre l'incidence de la conteneurisation, le trafic de ligne est également influencé par des types de navires autres que les porte-conteneurs cellulaires intégraux qui font l'objet du tableau 7 du chapitre II. En 2002, la capacité de charge en conteneurs maritimes s'est accrue de 0,6 million d'EVP pour atteindre 8 millions d'EVP, soit 8,1 % de plus. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total est passée de 71,5 % à 73,7 % au début de 2003, se chiffrant globalement à 5,9 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 20 %. Les navires à pont unique comptaient pour 0,85 million d'EVP (10,6 %), tandis que ceux à double pont ont accru leur part de 0,64 million d'EVP (environ 8 %). Durant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 5 %, alors que celui en navires à double pont a diminué de 3,1 %. Les rouliers et les cargos mixtes rouliers représentaient 0,31 million d'EVP et ont affiché une hausse de 2 % pendant l'année. Leur part dans la capacité de charge en conteneurs totale est de 3,9 %. Les vraquiers pouvant transporter des conteneurs, dont la part dans le total a été ramenée à 2,6 %, ont maintenu leur capacité de chargement à 0,21 million d'EVP. Le reste de la capacité de charge en EVP (environ 1,2 %) 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 (dont il est question au chapitre 2) s'est poursuivie, mais à un rythme plus lent de 10,6 %. Comme le montre le tableau 33, les ajouts à la flotte ont totalisé 625 000 EVP en 2002, tandis que 65 000 EVP ont été mis hors service et envoyés à la casse. Les navires de grande taille ont continué d'être les privilégiés. La taille moyenne des unités d'une capacité supérieure à 5 000 EVP livrées et commandées en 2002 était de 5 060 et 6 700 EVP respectivement. Pendant l'année, les commandes de navires ont augmenté de 18,2 % pour atteindre 481 000 EVP, un quart du total des commandes étant passé en décembre pour des navires d'une taille moyenne de 4 500 EVP. Parmi ceux-ci, il y avait cinq porte-conteneurs de 8 100 EVP (la plus forte capacité qui ait jamais été annoncée publiquement), pour le compte de China Shipping Container Lines (CSCL).

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 plates-formes de transbordement aux deux extrémités du trajet. L'autre solution, compte tenu de la réduction des économies d'échelle pour les navires d'une taille supérieure à 2 500 ou 3 000 EVP pourrait résider dans des dessertes directes, des navires de moindre capacité faisant alors escale dans les différents ports situés aux deux extrémités de la ligne. Les grands transporteurs opérant le long des principaux itinéraires adhèrent à la première solution et s'orientent progressivement vers des terminaux spécialisés dans le transbordement,

les services de collecte étant assurés par leurs filiales. En Asie du Sud-Est, plusieurs transporteurs régionaux tels que Samudera Shipping Line, Regional Shipping Line et Pacific International Lines (PIL) semblent privilégier la seconde solution. Ces compagnies, qui offrent des services de collecte notamment au départ de Singapour à un certain nombre de pays ayant des réseaux de transport terrestre relativement peu développés, ont également commencé à assurer des dessertes directes vers divers ports dispersés dans la région.

L'évolution de certains transporteurs vers la fourniture de services logistiques pourrait être encouragée par l'initiative relative aux liaisons sécurisées, décrite au chapitre 5. En décembre 2002 et janvier 2003, une centaine de conteneurs munis de scellés électroniques contenant des renseignements détaillés sur leur contenu ont été acheminés à travers le Pacifique dans le cadre d'une opération pilote couronnée de succès, qui pourrait laisser présager une collaboration plus étroite entre chargeurs, exploitants de terminaux et transporteurs et préfigurer un strict contrôle de la qualité tout au long de la chaîne logistique pour les importations des États-Unis.

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, entre le 30 septembre 2001 et le 30 septembre 2002, les 10 premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 14 % à 3,4 millions d'EVP, ce qui représente près de 43,9 % de la capacité de charge en conteneurs globale. La part des 20 premiers exploitants de lignes régulières a aussi augmenté (de 12,1 %), s'établissant à 4,8 millions d'EVP, soit 61,8 % de la capacité de charge en conteneurs globale. Le fait que les 20 exploitants en tête du classement comprennent une seule compagnie nouvelle (PIL ayant remplacé Hamburg Sud) témoigne de la concentration dans l'industrie des transports maritimes. Quatre transporteurs - AP Moller, le groupe CMA-CGM, le groupe CP Ships et China Shipping - ont maintenu leur position sur la liste. AP Moller, société mère de Maersk-SeaLand, a confirmé sa domination parmi les transporteurs de conteneurs en portant sa part dans la capacité mondiale de transport d'EVP de 9,8 % à 10 %. Des changements sont intervenus parmi les autres opérateurs. Cinq transporteurs ont gagné des places dans le classement: MOL et Zim (quatre), MSC (trois), Hapag Lloyd (deux) et COSCO (une). Des livraisons d'unités nouvelles, telles que les huit navires de 6 700 EVP, et des achats tels que les trois 4 400 EVP acquis auprès de la compagnie nationale saoudienne, ont permis à MSC de se hisser à la deuxième place. D'autres transporteurs ont recouru à des navires affrétés pour développer leur flotte ou ont purement et simplement racheté d'autres entreprises plus petites. Les 10 autres transporteurs figurant sur la liste ont perdu une place, sauf Hyundai (trois) ainsi que NYK et Yang Ming (deux).

Les résultats financiers annoncés à la mi-2002 pour certains des transporteurs susmentionnés n'étaient guère encourageants. P&O Nedlloyd, NOL/APL et CP Ships ont enregistré des baisses du chiffre d'affaires supérieures à 6 % et Zim une baisse de l'ordre de 10 %. Evergreen a accusé une perte de 11 millions de dollars. À la fin de l'année, NOL a enregistré une perte record de 330 millions de dollars. Il a fallu recourir à des mesures correctives: CP Ships n'a pas renouvelé son accord d'affrètement de cellules avec CMA-CGM et a délaissé l'itinéraire Europe/Extrême-Orient pour se concentrer sur la route transatlantique.

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 concertation 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 une exemption à la législation antitrust aux transporteurs qui étaient parties à ces accords, en partant du principe que les avantages l'emportaient sur les inconvénients. À la fin de 2002, et après des années de litige, la Commission européenne a appliqué l'exemption prévue dans le Règlement n° 4056/86 aux modalités de fixation des prix du segment terrestre employées par le Transatlantic Conference Agreement (TACA) dans le cadre de services de transports maritimes internationaux à travers l'Atlantique. Dans une décision distincte, la Commission européenne a déclaré que le Règlement n° 4056/86 ferait l'objet d'un examen en bonne et due forme, un rapport de l'OCDE ayant constaté que les avantages découlant de ce règlement n'en compensaient pas les inconvénients.

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. Les armateurs allemands, en particulier les membres de l'Association des coutiers maritimes de Hambourg (VHSS) qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché libre, y occupent une place dominante. Depuis 1998, l'association⁴ publie le «Hamburg Index», qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs pour trois mois au minimum. Pour la période de 1998 à juin 2002, les taux par cellule de 14 tonnes (EVP) et par jour ont été publiés tous les mois pour trois catégories dimensionnelles de navires non gréés et six catégories dimensionnelles de navires gréés, et comparés aux taux moyens de 1997, année de référence choisie parce qu'elle est la dernière où un niveau de taux rémunérateur ait pu être obtenu. Depuis juillet 2002, des taux sont publiés pour deux types de navires non gréés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP, deux types de navires gréés ou non de plus de 2 000 EVP et six types de navires gréés de plus de 1 999 EVP au maximum. À titre d'essai et depuis août de la même année, les taux sont publiés par quinzaine. Les tableaux 35 a) et 35 b) donnent une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps pour la période allant jusqu'à juin 2002 et à compter de juillet 2002, respectivement.

En 2002, les taux moyens d'affrètement à temps pour les porte-conteneurs non gréés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP ont été légèrement supérieurs à ceux pratiqués en 2001. L'inverse est valable pour toutes les autres catégories de navires, de plus grande capacité, pour la plupart, les taux annuels moyens ayant été inférieurs en 2002 à ceux de l'année d'avant. Les baisses les plus importantes ont concerné les navires de grande taille: pour les navires gréés ou non de 2 000 à 2 299 EVP, le taux moyen a chuté de 38,5 % à 4,90 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, tandis qu'il a régressé de 28,8 % pour les plus gros navires gréés d'une capacité de 1 600 à 1 999 EVP. Les taux appliqués aux porte-conteneurs gréés ou non d'une capacité inférieure à 299 EVP ont été quasiment identiques, de l'ordre de 17 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour.

L'évolution des taux mensuels moyens d'affrètement à temps a été positive dans tous les cas. Pour des porte-conteneurs grésés ou non de 2 000 à 2 299 EVP, les taux d'affrètement à temps étaient de 5,73 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2002, 70 % au-dessus de ceux de janvier. Les navires plus gros, grésés ou non, de 2 300 à 3 400 EVP rapportaient 7,90 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre, soit une hausse de 9,7 % en 6 mois. Les taux appliqués aux navires grésés de 1 600 à 1 999 EVP ont eux aussi évolué favorablement, en hausse de 51,3 % à 6,49 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour.

Le marché de l'affrètement se ressent des prix intéressants offerts à la construction et des projets des transporteurs d'accroître leur tonnage en propre, notamment parmi ceux qui recourent largement à des navires affrétés. Trois transporteurs – CSCL, CMA-CGM et CP Ships – dont 90 %, 66 % et 54 % des capacités respectives étaient assurées au premier trimestre de 2002 par des navires affrétés, ont à présent un important tonnage en commande. CSAV a également annoncé que sept navires totalisant 30 800 EVP avaient été commandés pour remplacer des unités affrétées, pour un investissement total de 300 millions de dollars. De crainte que les taux d'affrètement à temps ne se dégradent encore, 32 armateurs allemands, disposant globalement d'une flotte de 184 navires d'une capacité comprise entre 1 000 et 2 000 EVP, en sont venus à envisager de créer une association d'exploitants de porte-conteneurs pour réguler le nombre de navires placés sur le marché en cas de surcapacité. Le tonnage détenu par les armateurs allemands dans le secteur des porte-conteneurs devrait s'accroître d'un tiers au cours des deux prochaines années.

Taux de fret pratiqués sur les principales routes

Fin 2002, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées – transpacifique, transatlantique et Asie/Europe – ont été pour l'essentiel supérieurs à ceux observés à fin 2001 (voir le tableau 36). La route Asie/Europe a enregistré une évolution particulièrement favorable, les taux de fret augmentant de 21,5 % par rapport au début de l'année dans le sens est-ouest, et de 18,5 % dans le sens ouest-est. Cependant, les taux correspondants enregistrés au quatrième trimestre de 2002 (1 304 dollars/EVP et 712 dollars/EVP) restaient inférieurs à ceux du début de 2001, ce qui illustre la tendance globale à la baisse des taux de fret des services conteneurisés. Sur la route transatlantique, les taux ont augmenté de 3 % (à 1 215 dollars/EVP) dans la direction principale est-ouest vers les États-Unis, alors que dans le sens inverse ils ont encore baissé de 2,7 % (à 843 dollars/EVP). Les variations des taux ont été encore moins prononcées sur la route transpacifique. Les taux ont progressé de 1,7 % dans le sens est-ouest, mais ont régressé de 1,3 % dans le sens ouest-est, en dépit du volume considérable des marchandises transportées pendant l'année.

Sur la route transpacifique, où les flux de marchandises sont les plus importants, la tendance à la baisse observée en 2001 a persisté jusqu'à la mi-2002. C'est dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, que les taux ont le plus baissé, de 4,2 % au premier trimestre et de 5 % au deuxième. Une remarquable progression de 4,2 % a été notée dans le sens est-ouest au premier trimestre, mais les taux étaient tombés très bas à la fin de 2001. Le Trans-Pacific Stabilization Agreement a annoncé un relèvement du taux de 225 dollars/EVP pour la mi-août, mais l'effet en a été limité à la portion du trafic, estimée à un quart environ, qui n'est pas visée par des contrats de services annuels. D'après des estimations, les 14 transporteurs opérant sur cette route ont enregistré un déficit de 1,2 milliard de dollars. Au troisième trimestre,

les taux ont augmenté dans les deux directions mais très modestement, de moins de 1 % (à 1 476 dollars/EVP) dans le sens ouest-est et dans des proportions légèrement supérieures (à 757 dollars/EVP) dans le sens est-ouest. La forte augmentation de 3 % survenue au quatrième trimestre dans le sens ouest-est tient probablement, en grande partie, à la prolongation jusqu'en janvier 2003 de la surtaxe de haute saison, qui prend fin généralement en novembre. Dans le sens inverse, le taux a augmenté de moins de 1 %.

Les variations des taux de fret sur la route transatlantique ont été analogues à celles observées sur la route transpacifique, un recul étant enregistré au cours du premier semestre de 2002. Les baisses ont été relativement uniformes au premier trimestre, durant lequel les taux appliqués aux chargements d'Europe vers les États-Unis ont diminué de 3,9 % et, dans la direction opposée, de 3,7 %. Les taux se sont stabilisés au deuxième trimestre à 1 154 dollars/EVP dans le sens est-ouest après une baisse de 2,2 % et à 805 dollars/EVP dans le sens ouest-est après une forte chute de 7 %. Là encore, des plans de relèvement des taux ont été annoncés. Le Transatlantic Conference Agreement (TACA), dont les membres comptent pour moitié environ dans le trafic enregistré sur cette route, ont déclaré que les taux appliqués aux chargements est-ouest seraient majorés de 320 dollars par boîte de 20 pieds et de 400 dollars pour les conteneurs de 40 et 45 pieds à compter du 1^{er} octobre 2002. Cependant, l'effet de cette majoration s'est limité aux 10 % de chargeurs non visés par des contrats de service annuels. Au troisième trimestre, les taux ont davantage augmenté que sur la route transpacifique: de 2,3 % (à 1 181 dollars/EVP) pour les chargements au départ de l'Europe vers les États-Unis et de 1,2 % (à 815 dollars/EVP) pour ceux en provenance des États-Unis. Au quatrième trimestre, les hausses ont été encore plus importantes, de 2,9 % dans le sens est-ouest et de 3,4 % dans le sens ouest-est. Au début de 2003, le TACA a annoncé des relèvements des taux pour mars et octobre.

Au premier trimestre de 2002, les taux de fret appliqués sur les parcours ouest-est et est-ouest de la route Asie/Europe ont nettement reculé, de 8,9 % et 6,9 % respectivement. Ces baisses ont été les plus fortes qui se soient produites sur les liaisons principales, les taux de fret dans le sens Europe/Asie atteignant un creux de 601 dollars/EVP et, dans la direction opposée, de 1 073 dollars/EVP. Au cours des deux trimestres suivants, les taux se sont redressés, notamment dans le sens Europe/Asie où ils sont passés à 694 dollars/EVP après avoir augmenté de plus de 7 % à chaque trimestre. Sur le parcours Asie/Europe, direction dominante au niveau du trafic, les taux ont d'abord progressé modestement de 3 %, puis plus vigoureusement de 9,3 % au troisième trimestre, pour atteindre 1 208 dollars/EVP. Cette dernière hausse s'explique par l'effet positif de la majoration de 250 dollars/EVP appliquée dans le sens est-ouest par la Far Eastern Freight Conference (FEFC) à compter du 1^{er} juillet. Une nouvelle majoration de 150 dollars/EVP a été appliquée en octobre, assortie d'une hausse de 200 dollars/EVP dans le sens ouest-est. Au quatrième trimestre, la plus forte progression enregistrée sur les principales routes a été de 7,9 % dans le sens Asie/Europe, soit plus du triple de celle constatée dans la direction opposée (2,6 % seulement). Début 2003, la FEFC et MSC ont annoncé une augmentation des taux pour mars.

Les autres redevances appliquées par les transporteurs, telles que la taxe de manutention au terminal, se sont multipliées: cette taxe a été appliquée au Viet Nam, à compter de janvier 2003. Les frais de manutention au terminal et les commissions prélevées en réponse aux mesures de sécurité introduites par les États-Unis ont attiré l'attention des chargeurs. À Hong Kong, ils se sont à nouveau plaints du niveau des taxes de manutention au terminal (nettement supérieur

à 200 dollars/EVP), deux exploitants de terminaux ayant déclaré que des réductions comprises entre 20 % et 25 % avaient été accordées aux transporteurs au cours des cinq dernières années. Un exploitant de terminaux opérant au niveau mondial a suggéré que cette taxe et les autres redevances prélevées par les transporteurs soient remplacées par une contribution unique aux frais d'expédition.

Par ailleurs, il a été signalé que le Ministère des communications de la République populaire de Chine ouvrait une enquête sur la légalité de la taxe de manutention au terminal, appliquée dans le pays depuis janvier 2002, mais considérée comme faisant partie du fret. Ailleurs, d'autres mesures ont également été adoptées à l'égard de cette taxe: le conseil des chargeurs malais a proposé que les chargeurs l'acquittent directement auprès des exploitants de terminaux, tandis que l'organisme antitrust israélien a différé de 60 jours l'application d'une taxe de manutention au terminal envisagée par l'European Mediterranean Trade Agreement. Au début de 2003, des transporteurs ont annoncé l'introduction d'une redevance supplémentaire de 25 dollars applicable aux manifestes pour couvrir les coûts liés à la transmission de ces documents à l'avance à l'intention de l'administration des douanes des États-Unis. Les chargeurs de la République de Corée ont énergiquement dénoncé cette redevance qui a triplé le montant de la taxe en vigueur. En Australie, il était envisagé d'appliquer des taxes de 100 dollars par boîte.

Par ailleurs, les exportateurs du Rio de la Plata ont commencé à acquitter une surtaxe pour «répartition inégale du matériel», visant à couvrir les frais de repositionnement des conteneurs vides. Une pénurie de boîtes à l'exportation est apparue du fait du tarissement des importations causé par la dévaluation de la monnaie locale au début de 2002. En 2003, les transporteurs commençaient à exercer des pressions pour que la commission appliquée par les transitaires à Shanghai soit abaissée.

3. Offre et demande concernant les principaux services de ligne

En 2002, tout portait à croire que la demande de services conteneurisés commençait à se redresser. Les estimations annuelles des flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées, figurant au tableau 37 font apparaître des augmentations pour les neuf premiers mois de 2002 par rapport aux totaux de 2001. En réalité, ces agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux intrarégionaux ainsi que l'activité de transbordement. Ils dénotent néanmoins une expansion du trafic sur la route transpacifique et, dans une moindre mesure, sur les deux autres routes.

La route transpacifique a vu un essor du trafic en 2002, notamment dans le sens ouest-est où, au premier semestre, le trafic s'est accru de 17 % et, en fin d'année, de 8,8 %. Les raisons de cet essor spectaculaire, compte tenu de la modeste croissance de l'économie des États-Unis, tenaient à la délocalisation de leur capacité de production en Chine continentale et à la constitution hâtive de stocks pendant la haute saison, de juillet à septembre, avant la grève annoncée dans les ports de la côte ouest des États-Unis. De ce fait, dès le début de l'année, les navires naviguaient à pleine charge dans le sens ouest-est, remplis d'appareils électriques et de matériel électronique, de mobilier, de lampes, de jouets et de textiles, qui constituent l'essentiel du trafic en direction de l'est. Les flux ont nettement moins augmenté dans le sens est-ouest (de l'ordre de 1,2 %), ce déséquilibre contraignant les transporteurs à repositionner les conteneurs vides dans plusieurs ports de l'Extrême-Orient. Cela étant, les compagnies de

transport maritime ont déployé des efforts considérables pour tirer parti du renforcement de la demande. La part globale des six principaux groupements d'exploitants s'est accrue de près de 2 %, ainsi que l'indique le tableau 38, même si les résultats ont beaucoup varié en pourcentage selon les exploitants.

Sur la route transatlantique, le trafic a augmenté de 4,7 % dans le sens est-ouest, direction dominante, mais d'à peine 0,3 % dans le sens inverse. Là encore, l'expansion constatée sur le parcours dominant a été attribuée à la reconstitution de stocks relativement bas aux États-Unis. Le taux d'utilisation des navires a été élevé au premier semestre, Cosco, K Line et Yang Ming ayant réduit leur capacité. Quatre transporteurs - Maersk-SeaLand, Evergreen, P&ON et Hapag Lloyd - ont continué de dominer cette route, avec des parts de marché de 36,1 % dans le sens est-ouest et de 37,4 % dans le sens ouest-est. Sur la route Europe/Asie, le trafic en provenance d'Asie a augmenté de 6 % environ au premier semestre et a affiché une croissance de 4 % sur l'ensemble de l'année. Là encore, cela était dû aux bons résultats enregistrés à l'exportation par les producteurs d'Extrême-Orient. La hausse de 3,4 % constatée dans le sens opposé ouest-est s'expliquait par l'expansion du volume du trafic en provenance de la Méditerranée.

Sur les liaisons secondaires (nord-sud et trafics régionaux), la situation a été variable. De l'Europe vers l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, le trafic a baissé de 2 %; vers l'Afrique de l'Ouest, il est resté stable; mais il a modestement progressé de 0,9 % avec l'Océanie et même de 2,7 % avec l'Asie occidentale. Des États-Unis vers l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, le trafic a été régulier. La plus forte croissance - de l'ordre de 4,4 % - a été enregistrée entre l'Asie du Nord et l'Asie du Sud-Est, mais le trafic n'a progressé que de 1 % de l'Asie du Nord-Est vers l'Océanie.

4. Indices 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 2000 et 2002. L'indice global pour l'année 2002 a régressé de 19 points par rapport à celui de 2001 pour s'établir à 95 points (1995 = 100), en raison de l'atonie des taux tant pour les flux d'entrée que de sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée a chuté de 22 points en 2002, pour tomber à 84 points. Le repli a été particulièrement manifeste au cours du premier semestre, où l'indice s'est à peine hissé au-dessus de 80 points. Cette évolution à la baisse, qui s'est produite en dépit de l'accroissement des volumes en provenance de l'Extrême-Orient et sur la route transatlantique, dénote la diminution du rôle joué par les marchés spot, ainsi qu'un excédent de capacité. L'indice des flux de sortie s'est également relâché, en baisse de 16 points à 105, mais restant stable tout au long de l'année.

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 2002, des données sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces denrées. Pour le caoutchouc en feuilles, les hausses du prix f.o.b. moyen 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 à 13,5 % en 2002. Le prix f.o.b. du jute

- le plus bas de tous les prix indiqués sur le tableau 40 pour cette année - a diminué de 20 % environ, tandis que les taux de fret ont augmenté pratiquement du même pourcentage, ce qui explique le relèvement du ratio de fret à 21,7 % pour 2002. Les fortes hausses - de l'ordre de 60 % - du prix des fèves de cacao expédiées du Ghana ont plus que compensé la majoration de 10 % des taux de fret, d'où une chute du ratio de fret qui est passé de 4,1 % en 2001 à 2,8 % en 2002. Pour la troisième année consécutive, aucun chargement de fèves de cacao n'est parti du Brésil. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a affiché en 2002 une vigoureuse progression de 30 % environ qui, conjuguée à la réduction de 10 % des taux de fret, s'est traduite par un ratio de fret de 10 %, inférieur d'un tiers à celui de l'année précédente. Pour le thé, le ratio taux de fret/prix f.o.b. a été porté de 5,3 % à 6,8 %, les prix ayant diminué de 10 % et les taux de fret augmenté de 20 % en 2002. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont continué de fléchir de 10 % environ en 2002 alors que les taux de fret étaient relativement stables, le coefficient de fret passant de ce fait de 6,9 % en 2001 à 7,6 % en 2002.

Les taux de fret appliqués aux exportations de café de la Colombie vers l'Europe ont diminué de près de 40 % depuis les ports de l'Atlantique et d'un tiers depuis les ports du Pacifique. Ces réductions ont plus que compensé la baisse des prix, qui a avoisiné 10 %, d'où une diminution du ratio de fret pour 2002.

TABLEAU 39

Indices des taux de fret des services de ligne, 2000-2003
(chiffres mensuels: 1995 = 100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Janvier	104	119	93	96	106	113	81	91	101	125	104	101
Février	103	121	93	96	102	115	81	91	104	126	103	100
Mars	105	121	95	101	104	116	80	94	105	127	109	107
Avril	113	122	95	107	110	118	82	100	116	126	108	114
Mai	119	121	94	99	114	116	82	92	125	126	106	105
Juin	116	119	94		110	112	81		121	125	106	
Juillet	115	117	94		111	111	85		118	123	103	
Août	122	112	94		122	107	85		122	117	102	
Septembre	127	105	93		125	97	85		128	113	100	
Octobre	130	103	99		128	91	88		133	115	109	
Novembre	130	104	99		126	92	90		133	116	108	
Décembre	125	102	97		122	89	88		129	114	105	
Moyenne annuelle	117	114	95		115	106	84		120	121	105	

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED d'après l'indice 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 range Anvers/Hambourg.

TABLEAU 40

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

Denrées	Itinéraire	Taux de fret en pourcentage du prix ^a						
		1970	1975	1980	1985	1990	2001	2002
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	18,5	8,9	n.d.	15,5	13,9	13,5
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	15,5	21,7
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,1	2,8
Fèves de cacao	Brésil-Europe	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n.d.	n.d.
Huile de coprah	Sri Lanka-Europe	8,9	9,1	12,6	12,6	n.d.	15,5	10,0
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,3	6,8
Café	Brésil-Europe	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	6,9	7,6
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)-Europe	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	5,9	3,9
Café	Colombie (ports du Pacifique)-Europe	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	6,2	4,6

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2001).

^a 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 (liaisons Ghana/Europe et Brésil/Europe), prix quotidien moyen 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, s'il y a lieu, 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 1990-2002, les prix des produits ont été tirés du numéro de janvier 2003 du *Bulletin mensuel des prix des produits de base*.

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 international 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 graphique 8 et le tableau 41 fournissent 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. En 2001, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a diminué de 3,8 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a décliné de 5,6 %, dénotant la tendance à la baisse qui prévalait pendant l'année en matière de taux de fret. La part du coût global du fret dans la valeur des importations a légèrement diminué, passant à 6,1 % contre 6,2 % en 2000. En 1980, elle était de 6,6 %, c'est-à-dire supérieure de près de 30 % au ratio moyen des années 90. La comparaison des coûts de fret liés aux importations entre les

différentes régions montre que, ceux-ci restent moins élevés dans les pays développés à économie de marché que dans les pays en développement. Pour 2001, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a diminué de 3,9 %, tandis que le coût total du fret a reculé de 5,5 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,1 % (5,2 % en 2000) contre 8,7 % (8,9 % en 2000) 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 est passé de 8,9 % en 2000 à 8,7 % en 2001. À l'intérieur de ce groupe, on constate une inversion de la tendance continue à la hausse de ces coûts dans les pays en développement d'Afrique, où ils sont passés de 13 % en 2000 à 12,7 % en 2001. Cette évolution s'explique par l'abaissement des taux de fret et l'amélioration 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 et de l'équipement des terminaux.

La ventilation par sous-région montre que le coût du fret en Afrique de l'Ouest a légèrement augmenté par rapport à 2000, atteignant 14,1 % en 2001, alors qu'en Afrique de l'Est et en Afrique australe, y compris dans la région de l'océan Indien, il a été ramené de 15,2 % en 2000 à 13,3 % en 2001. Pour l'Afrique du Nord, qui possède un système de transport relativement plus performant que les autres sous-régions du continent africain, le ratio a également diminué, tombant à 11,2 %. Les importations des pays africains sans littoral ont continué à pâtir du niveau élevé des coûts du fret. Les ratios, très variables suivant les pays, se sont échelonnés entre 9,6 % et 32,8 % pour 2001, un certain nombre de pays affichant des ratios supérieurs à 20 %, ce qui dénote avant tout une mauvaise organisation des transports, des moyens de transport peu performants, une piètre utilisation des éléments d'actif et des déficiences en matière de gestion, de procédure, de réglementation et de cadres institutionnels, auxquels s'ajoutent une infrastructure des transports inadéquate et des coûts plus élevés dans les transports intérieurs.

En 2001, les pays en développement d'Asie comptaient pour 67,2 % dans la valeur des importations et pour 64,4 % dans les paiements de fret de l'ensemble des pays en développement, contre 68 % et 65,5 % respectivement en 2000. Dans cette région, le facteur fret (8,2 % en 1990) a été de 8,4 % en 2001, contre 8,5 % en 2000. Au Moyen-Orient, il a reculé à 9,2 % en 2001 (9,9 % en 2000). Pour le reste de l'Asie, le ratio a également diminué, passant à 8,2 % en 2001 contre 8,4 % en 2000.

Dans les pays en développement d'Amérique, le ratio coût du fret/valeur des importations a affiché une modeste baisse (8,6 % en 2001 contre 8,7 % en 2000). Au sein de cette région, ce sont l'Amérique centrale et le Mexique qui ont eu le coefficient de fret le plus faible (7,9 % en 2001). Ce ratio est imputable pour une large part au Mexique, principale nation commerçante de la région, où le facteur fret a été de 7,3 % en 2001. Ce pays comptait pour 87,3 % dans la valeur c.a.f. totale des importations de la sous-région (et pour 46,8 % parmi les pays en développement d'Amérique). Dans les pays de la côte ouest de l'Amérique du Sud, le coût

du fret est monté à 10,4 % en 2001 contre 9,2 % en 2000. Dans ceux de la côte est, il a reculé à 7,8 %, alors qu'il était de 8,7 % l'année précédente. Les pays en développement des Caraïbes ont affiché un coût du fret élevé, avec un ratio de 11,5 % en 2001 (11,9 % en 2000). Pour ce qui est des pays américains sans littoral, le Paraguay et la Bolivie ont continué à payer d'importants taux de fret, de 11,3 % et 18,4 % respectivement.

En 2001, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret qui sont tombés à 8,8 % (8,9 % en 2000). Les petits pays en développement insulaires d'Océanie ont eu également des taux de fret moins élevés, de 11,7 % contre 11,9 % l'année précédente. Dans les pays en développement insulaires, l'éloignement des grands partenaires commerciaux, les faibles quantités transportées, les frais de collecte et de transbordement sont autant d'éléments qui contribuent au niveau élevé du coût du fret.

TABLEAU 41

Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial^a par groupes de pays
(en millions de dollars)

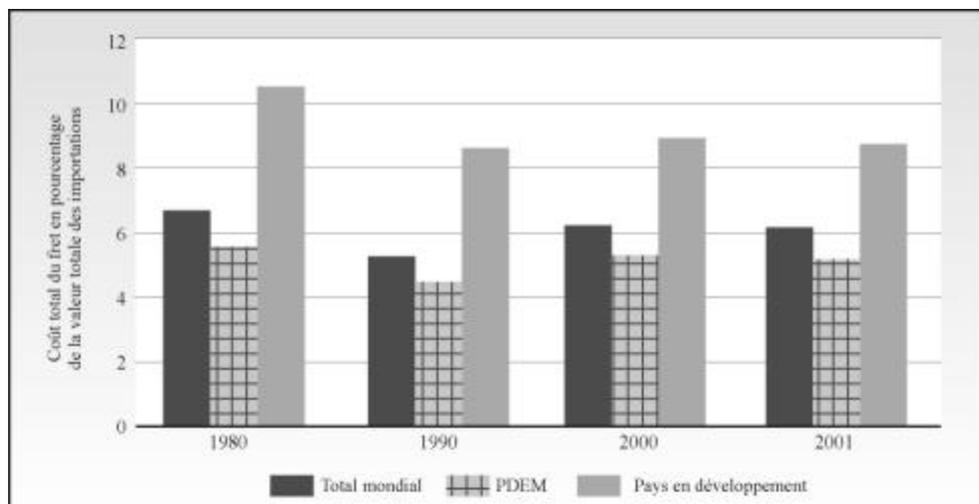
Année	Groupe de pays	Coût total du fret pour les importations	Valeur c.a.f. des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
1980	Total mondial	123 264	1 856 834	6,64
	Pays développés à économie de marché	78 286	1 425 979	5,49
	Pays en développement - total	44 978	430 855	10,44
	<i>dont:</i>			
	Afrique	10 432	77 757	13,42
	Amérique	10 929	123 495	8,85
	Asie	21 979	211 089	10,41
1990	Total mondial	173 102	3 314 298	5,22
	Pays développés à économie de marché	117 004	2 661 650	4,40
	Pays en développement - total	56 098	652 648	8,60
	<i>dont:</i>			
	Afrique	9 048	81 890	11,05
	Amérique	9 626	117 769	8,17
	Asie	35 054	427 926	8,19
2000	Total mondial	385 685	6 199 341	6,22
	Pays développés à économie de marché	234 174	4 492 720	5,21
	Pays en développement - total	151 511	1 706 621	8,88
	<i>dont:</i>			
	Afrique	14 328	110 641	12,95
	Amérique	35 205	404 817	8,70
	Asie	99 187	1 161 604	8,54
2001	Total mondial	364 008	5 960 595	6,11
	Pays développés à économie de marché	221 248	4 320 511	5,12
	Pays en développement - total	142 760	1 640 084	8,70
	<i>dont:</i>			
	Afrique	13 806	109 125	12,65
	Amérique	33 895	395 439	8,57
	Asie	92 023	1 102 663	8,35
	Europe	2 428	27 665	8,78
	Océanie	608	5 192	11,70

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

^a 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, par manque d'informations ou pour diverses autres raisons.

GRAPHIQUE 8

Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays et pour certaines années



Source: Tableau 41 de la présente publication.

Chapitre V

DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Le présent chapitre traite du débit portuaire de conteneurs dans les pays en développement, de l'amélioration du rendement des ports, des changements institutionnels dans le secteur portuaire et des mesures de sécurité 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 comprise entre 1999 et 2001. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a augmenté de 2,2 % en 2001. Ce chiffre, qui représente un sixième seulement de celui de l'année précédente (18,7 %), témoigne du ralentissement du trafic de lignes cette année-là. Le débit s'est établi à 236,7 millions d'EVP en 2001, ce qui représente un accroissement de 5 millions d'EVP par rapport à 2000, où il avait été de 231,7 millions d'EVP.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 2,7 %, avec un débit de 96,6 millions d'EVP, correspondant à 40,8 % du débit mondial total. Ce taux a été bien inférieur à celui de 14,6 % enregistré en 2000, année où le débit dans les pays en développement avait été de 94,1 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 2001 et 2000 ont été la Malaisie, Oman, la Jamaïque, la République islamique d'Iran, le Pérou, le Yémen, Djibouti et le Soudan, au total huit pays, soit moins de la moitié du nombre enregistré pour les années 2000 et 1999. 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, tantôt à une amélioration au niveau de la communication des données ou encore à l'absence de données pour certaines années.

On dispose de premiers chiffres concernant 2002 pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 43. Il en ressort que 10 de ces ports se trouvaient dans des pays ou territoires en développement et dans des pays socialistes d'Asie, les 10 autres, dans des pays développés à économie de marché, dont 6 en Europe, 3 aux États-Unis et 1 au Japon. Hong Kong (Chine) est restée en tête, avec un taux de croissance de 4 %, suivie par Singapour, qui a enregistré une croissance encore plus forte, de 9,1 %. Les ports de la Chine continentale ont enregistré une croissance rapide: Qingdao est passé de la dix-neuvième à la quinzième place, avec un accroissement de 17,4 %, et Shanghai a enregistré une progression remarquable de 36 %, évinçant Kaohsiung de la quatrième place. Shenzhen a enregistré un accroissement exceptionnel de 49,8 %, gagnant deux places devant Rotterdam et Los Angeles. Deux autres changements sont intervenus dans le classement: Gioia Tauro et Anvers ont avancé de trois places et d'une place respectivement; Bremerhaven, Manille et Tokyo ont reculé d'une place; Felixstowe est demeuré de justesse dans le classement après avoir reculé de quatre places. Le trafic global des 20 premiers ports de la liste a augmenté de 13,3 %, soit beaucoup plus que les 2,2 % enregistrés pour l'ensemble des ports du monde, confirmant la tendance à la concentration. Les 20 ports classés en tête de liste pour 2002 ont enregistré un total de 127 millions d'EVP, ce qui représente 53,6 % du débit mondial (48,4 % en 2001).

TABLEAU 42

**Trafic conteneurisé dans les ports de 51 pays et territoires
en développement en 2001, 2000 et 1999**
(en EVP)

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2001	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Variation en % 2001/2000	Variation en % 2000/1999
Hong Kong (Chine)	17 900 000	18 100 000	16 210 762	-1,1	11,7
Singapour	15 520 000	17 040 000	15 944 793	-8,9	6,9
République de Corée	9 887 576	9 030 174	7 014 245	9,5	28,7
Malaisie	6 224 833	4 642 428	3 941 777	34,1	17,8
Émirats arabes unis	5 081 964	5 055 801	4 930 299	0,5	2,5
Indonésie	3 492 153	3 797 948	2 660 439	-8,1	42,8
Thaïlande	3 381 619	3 178 779	2 892 216	6,4	9,9
Philippines	3 090 952	3 031 548	2 813 099	2,0	7,8
Brésil	2 616 075	2 413 098	2 022 842	8,4	19,3
Inde	2 591 071	2 450 656	1 954 025	5,7	25,4
Panama	2 170 526	2 369 681	1 649 512	-8,4	43,7
Sri Lanka	1 726 605	1 732 855	1 704 389	-0,4	1,7
Égypte	1 708 990	1 625 601	1 520 523	5,1	6,9
Arabie saoudite	1 677 413	1 502 893	1 448 338	11,6	3,8
Mexique	1 358 175	1 315 701	1 083 887	3,2	21,4
Oman	1 325 493	1 161 549	773 806	14,1	50,1
Viet Nam	1 290 555	1 189 796	n.d.	8,5	n.d.
Chili	1 209 101	1 253 131	743 364	-3,5	68,6
Malte	1 205 764	1 082 235	1 091 364	11,4	-0,8
Argentine	1 058 009	1 144 834	1 021 973	-7,6	12,0
Venezuela	924 642	674 558	654 148	37,1	3,1
Jamaïque	888 941	765 977	689 677	16,1	11,1
Bahamas	860 000	572 224	543 993	50,3	5,2
Iran, République islamique d'	601 552	415 382	320 622	44,8	29,6
Costa Rica	563 825	573 502	590 000	-1,7	-2,8
Côte d'Ivoire	543 846	434 422	463 835	25,2	-6,3
Pérou	537 554	460 631	376 045	16,7	22,5
Colombie	531 262	791 588	413 935	-32,9	91,2
Guatemala	527 960	495 809	151 493	6,5	227,3
Bangladesh	486 289	456 007	392 137	6,6	16,3
République dominicaine	466 000	566 479	n.d.	-17,7	n.d.
Équateur	414 355	414 104	378 000	0,1	9,6
Honduras	406 359	392 837	n.d.	3,4	n.d.
Yémen	377 708	248 177	121 563	52,2	104,2

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2001	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Variation en % 2001/2000	Variation en % 2000/1999
Trinité-et-Tobago	352 758	282 487	298 553	24,9	-5,4
Maroc	346 724	328 808	322 968	5,4	1,8
Algérie	311 111	267 530	270 742	16,3	-1,2
Uruguay	301 641	287 298	250 227	5,0	14,8
Cuba	258 264	185 055	n.d.	39,6	n.d.
Chypre	235 100	257 020	239 077	-8,5	7,5
Koweït	195 973	185 904	173 383	5,4	7,2
Djibouti	190 971	157 990	128 791	20,9	22,7
Pakistan	170 000	159 919	696 649	6,3	-77,0
Maurice	161 574	157 420	144 269	2,6	9,1
Réunion	159 006	154 394	146 172	3,0	5,6
Guam	140 158	132 689	145 191	5,6	-8,6
Martinique	140 034	140 062	141 700	0,0	-1,2
Sénégal	136 076	133 325	148 740	2,1	-10,4
Tanzanie	135 632	133 660	106 304	1,5	25,7
Soudan	120 701	94 182	82 244	28,2	14,5
Mozambique	100 307	91 345	82 570	9,8	10,6
Total	96 103 197	93 529 493	79 894 681	2,8	17,1
Autres pays ou territoires déclarants^a	524 656	549 744	2 234 691	-4,6	-75,4
Total déclaré^b	96 627 853	94 079 237	82 129 372	2,7	14,6
Total mondial	236 698 406	231 689 448	195 261 458	2,2	18,7

Source: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2003*, et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

^a 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.

^b 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, en 2002 et 2001
(en millions d'EVP et en pourcentage de variation)

Port	Débit (en EVP - 2002)	Débit (en EVP - 2001)	Débit (en EVP - 2000)	2002/2001	2001/2000
Hong Kong (Chine)	18,61	17,90	18,10	3,97	-1,10
Singapour	16,94	15,52	17,04	9,15	-8,92
Busan	9,33	8,07	7,54	15,61	7,03
Shanghai	8,62	6,34	5,61	35,96	13,01
Kaohsiung	8,49	7,54	7,43	12,60	1,48
Shenzhen	7,61	5,08	3,99	49,80	27,32
Rotterdam	6,52	6,10	6,28	6,89	-2,87
Los Angeles	6,11	5,18	4,88	17,95	6,15
Hambourg	5,37	4,69	4,25	14,50	10,35
Anvers	4,78	4,22	4,01	13,27	5,24
Long Beach	4,52	4,46	4,60	1,35	-3,04
Port Klang	4,53	3,76	3,21	20,48	17,13
Dubaï	4,19	3,50	3,06	19,71	14,38
New York	3,75	3,32	3,00	12,95	10,67
Qingdao	3,10	2,64	2,12	17,42	24,53
Bremerhaven	3,03	2,90	2,71	4,48	7,01
Gioia Tauro	2,99	2,49	2,65	20,08	-6,04
Manille	2,87	2,80	2,87	2,50	-2,44
Tokyo	2,83	2,77	2,96	2,17	-6,42
Felixstowe	2,80	2,80	2,80	0,00	0,00
Total	126,99	112,08	109,11	13,30	2,72

Source: *Containerisation International*, mars 2003, et *Port Development International*, avril 2003.

B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2002, les 10 premiers ports chinois pour conteneurs ont enregistré un accroissement impressionnant de 35 % de leur trafic, qui a atteint 30,3 millions d'EVP. Shanghai a enregistré 8,61 millions d'EVP, dépassant pour la première fois Kaohsiung (province chinoise de Taiwan), qui a enregistré 8,49 millions d'EVP. Hong Kong (Chine) a pris une fois de plus la première place parmi les ports pour conteneurs dans le monde, avec 18,6 millions d'EVP.

Une productivité exceptionnelle a été annoncée par le port de Tanjung Pelepas (Malaisie) qui, à l'aide de cinq grues post-Panamax, a déplacé 185 conteneurs à l'heure sur le *Carsten Maersk* en juin 2002. Dans les terminaux de Shanghai, la productivité moyenne des grues était d'environ 28 mouvements par heure.

Le deuxième port chinois pour conteneurs, Shenzhen, situé près de Hong Kong (Chine), a enregistré un trafic de 7,6 millions d'EVP en 2002, soit une progression de 50 % par rapport à l'année précédente. Cet accroissement notable du trafic a provoqué un encombrement dans certaines de ses neuf zones portuaires: à Yantian, on signalait en octobre jusqu'à 24 heures de retard pour les navires porte-conteneurs. À la fin de l'année, HPH a reçu l'autorisation d'investir 737 millions de dollars dans la troisième phase des travaux d'aménagement de Yantian, afin de porter sa capacité à 2,4 millions d'EVP.

L'inquiétude provoquée à Hong Kong (Chine) par la lenteur du taux de croissance par rapport à celui des ports moins onéreux de la Chine continentale a poussé les autorités à améliorer les liaisons routières avec l'arrière-pays. En conséquence, on a augmenté le nombre des postes frontière et ils ont commencé à fonctionner sans interruption. Il y a de même un problème manifeste de lenteur des transports routiers et d'encombrement dans les quatre terminaux pour porte-conteneurs de collecte autour de Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), qui avaient manutentionné environ 1 million d'EVP en 2001. Certains utilisateurs ont eu recours à des barges sur le fleuve Saigon pour desservir les terminaux.

L'efficacité des terminaux dans la desserte du transport routier s'est dégradée dans deux autres ports. Le plan de rotation des véhicules mis en place au début de 2002 dans le port de Southampton n'a pas fonctionné comme prévu et en novembre la pénurie de main-d'œuvre, les retards à l'accostage dus au mauvais temps et l'encombrement des routes ont provoqué jusqu'à 4 heures de retard dans la collecte des conteneurs au terminal. Certaines entreprises de transport routier ont donc décidé de prélever une surtaxe de 40 dollars par véhicule, contrairement à l'avis de leur association. Le même mois, des entreprises de camionnage qui subissaient un retard moyen de 2 heures dans les terminaux à conteneurs du port de New York ont demandé à la *Federal Maritime Commission* d'enquêter sur les pratiques inacceptables de trois exploitants de terminaux.

Le bon fonctionnement des ports a été gêné aussi par les intempéries. Au début de décembre, les navires de lignes faisant escale à Saint-Pétersbourg se sont plaints et ont demandé à bénéficier en priorité des services de brise-glace car il leur fallait jusqu'à cinq jours pour accéder au port, au lieu de 10 heures. À la mi-janvier 2003, une quarantaine de navires, notamment des vraquiers, étaient pris dans la glace, et les autorités russes ont fait venir un brise-glace à diesel de Mourmansk. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement a prêté 5,4 millions de dollars pour installer un système de navigation destiné à réduire le risque d'abordage dans l'accès aux ports russes de Saint-Pétersbourg et de Primorsk.

Certaines installations récentes commencent à avoir des clients. En novembre, le terminal à conteneurs de Zarate, situé dans la zone industrielle de Buenos Aires, a obtenu un service à destination de l'Europe du Nord, assuré par l'entreprise CSAV et d'autres. On signale que NYK aurait l'intention d'acheter à ses propriétaires initiaux le terminal Ceres Paragon d'Amsterdam, qui est inutilisé depuis sa construction.

En mars 2002, la Dubai Port Authority a engagé la phase I des travaux d'agrandissement du port de Jebel Ali, qui portera la capacité portuaire de 4 millions d'EVP à 5,7 millions. Cet investissement de 237 millions de dollars comprend le dragage du chenal d'accès pour porter sa profondeur à 17 mètres, son élargissement à 325 mètres et la construction de cinq nouveaux

postes à quai équipés de 14 grues à portique post-Panamax. De l'autre côté du détroit d'Ormuz, la République islamique d'Iran a annoncé la réalisation d'un investissement de 313 millions de dollars dans plusieurs ports, notamment celui de Bandar Abbas, dont la capacité sera portée à 2,6 millions d'EVP. Le port est déjà relié une fois par semaine par des trains-blocs porte-conteneurs à Tachkent (Ouzbékistan), en Asie centrale. L'agrandissement du port fait partie du développement de la zone économique spéciale Shahid Rajaei pour laquelle des systèmes CET sont envisagés. Plus à l'est le long de la côte, le Pakistan a obtenu de la Chine des fonds pour la construction du port de Gwadar. Une première tranche de 58 millions de dollars a été versée; le port desservira aussi les États de l'Asie centrale, notamment l'Afghanistan.

La SAGT, exploitant d'un terminal privé pour conteneurs à Colombo et filiale de P&O Ports, a mis en service 650 mètres de nouveaux postes d'accostage équipés de six grues à portique capables de manipuler des conteneurs sur 18 rangées. L'aménagement du port s'est achevé par le dragage du bassin dont la profondeur a été portée à 14 mètres et par l'ouverture d'une deuxième entrée d'une profondeur de 10,5 mètres destinée aux navires de collecte. En outre, la SAGT et JCT, exploitants de terminaux publics pour conteneurs, ont décidé de proposer en commun des rabais à leur clientèle pour attirer du trafic.

La mise en service d'installations de grande envergure sur la côte ouest des États-Unis en 2002 illustre la relation étroite et importante qui existe entre le développement des ports, le transport et l'écologie. En avril, le port de Seattle a ouvert le terminal 18, qui occupe aujourd'hui 78 hectares, soit le double de sa surface initiale, et qui comprend des installations à quai permettant d'accueillir jusqu'à quatre trains à deux étages. Une somme de quelque 300 millions de dollars a été investie pour porter la capacité du terminal à 2,5 millions d'EVP. Il a fallu évacuer un volume considérable de sol contaminé laissé par des industries très polluantes implantées à cet endroit pendant des décennies et aménager le long de la côte un parc ouvert au public de 0,6 hectare pour un coût de 15,7 millions de dollars. Le terminal est loué à SSA, qui l'exploite en partenariat avec Matson.

Dans le port d'Oakland, l'aménagement du secteur de 200 hectares cédé il y a quelques années par la marine de guerre des États-Unis à l'administration portuaire a été achevé avec l'ouverture au public de deux sites écologiques: le Middle Harbor Shoreline Park, de 14,8 hectares et une zone de 76 hectares en eau peu profonde réservée à la faune sauvage. Les trois sites portuaires ouverts deux ans auparavant étaient les postes à quai 55 et 56 (48 ha), loués à Hanjin; les postes 57 à 59 (60 ha), loués à SSA; le terminal ferroviaire intermodal collectif (52 ha) exploité par la compagnie du chemin de fer Burlington Northern and Santa Fe et l'autorité portuaire. Les projets écologiques, d'un montant de 44 millions de dollars, ont été menés à bien par l'autorité portuaire en étroite coordination avec les associations locales et environnementales, qui voyaient d'un mauvais œil la réalisation d'aménagements portuaires coûtant des millions de dollars à proximité de quartiers délabrés.

Dans le port de Long Beach, la première tranche de l'extension du môle T de 150 hectares entreprise par Hanjin Shipping Co. a été mise en service. Douze des plus grandes grues à quai, capables de manipuler des conteneurs sur une profondeur de 22 rangées, fonctionnent dans ce terminal. En avril 2002, les travaux d'un montant de 2,4 milliards de dollars de l'Alameda Corridor ont été achevés. Le couloir, géré par l'Alameda Corridor Transportation Authority et réservé

au trafic ferroviaire, permet de ramener de 3 heures à 45 minutes le voyage entre les ports de Long Beach et Los Angeles et la gare d'échange transcontinentale. La première tranche des installations du môle 400, de près de 200 hectares, loué à Maersk Sealand, s'est ouverte dans le port de Los Angeles à la fin de l'année. Ces travaux, comme d'autres entrepris par le port ces dernières années, ont bénéficié des crédits environnementaux résultant du projet de 55 millions de dollars d'aménagement de Batiquitos Lagoon dans les dernières années 90.

À la fin d'avril ont repris les travaux de construction du bassin de Deurganck (rive gauche du port d'Anvers), qui permettront d'aménager jusqu'à 5 kilomètres de postes à quai pour conteneurs et d'atténuer la saturation des installations actuelles. Les travaux avaient été suspendus pendant un an après l'ouverture d'un procès engagé par les habitants du village de Doel qui invoquaient des irrégularités dans la procédure de demande de permis de construire. L'administration régionale a délivré de nouveaux permis, notamment trois permis afférents à la protection de l'environnement et visant à lutter contre les crues dans trois villages et à mettre le bassin de Scheldt mieux à l'abri des tempêtes qui se produisent dans certaines conditions de vent et de marée.

La plus forte progression annuelle du trafic portuaire dans l'Europe du Nord-Ouest, 5,7 %, a été enregistrée à Hambourg, dont le trafic total a atteint 97,6 millions de tonnes en 2002. En novembre, la capacité de manutention du port a été augmentée de 1,1 million d'EVP lorsque le quatrième terminal à conteneurs automatisé s'est ouvert à Altenwerder. Les trois quarts de l'investissement de 650 millions de dollars ont été réalisés par HHLA, principal exploitant de terminaux à conteneurs de Hambourg, le solde ayant été apporté par Hapag Lloyd. Afin d'agrandir les installations pour conteneurs du port voisin de Bremerhaven, dont le trafic est resté quasi stationnaire avec 46,2 millions de tonnes, les États de Basse-Saxe et de Brême ont décidé d'investir 437 millions de dollars dans l'infrastructure de Wilhelmshaven, les 300 millions de dollars de superstructure étant à la charge du futur exploitant.

Le trafic du plus grand port européen, Rotterdam, a augmenté de 2,3 % en 2002, pour atteindre 321,9 millions de tonnes, le trafic par conteneurs augmentant, lui, de 7 % pour atteindre 6,5 millions d'EVP. Au début de 2002, les trois nouvelles grues pour conteneurs destinées au secteur sud du terminal Delta ont été mises en service. Les grues mesurent 120 mètres et pèsent 1 500 tonnes chacune. Elles ont une portée de 67,5 mètres, ce qui leur permet de charger et de décharger des navires contenant 22 rangées de conteneurs. La hauteur de levage est de 40 mètres et la capacité maximale de levage est de 77 tonnes. En septembre, les principales sociétés de remorquage ont annoncé une hausse de tarif à la suite d'une décision de la CE stipulant que les subventions publiques accordées à ces sociétés pour recruter des équipages nationaux étaient contraires aux directives concernant l'aide de l'État.

Ailleurs dans le monde, l'entreprise Dole a ouvert dans le port de Guayaquil (Équateur) un terminal bananier de 30 millions de dollars destiné à manipuler environ un tiers des exportations de bananes, afin de remédier à l'encombrement qui règne dans le port.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

PSA Corp, qui exploite le port de Singapour, a annoncé un débit annuel de 24,5 millions d'EVP pour 2002. Le trafic a augmenté de 8 %, atteignant 16,8 millions d'EVP dans le secteur portuaire affecté au trafic local malgré la perte de deux gros clients, Maersk Sealand et Evergreen, et de 115 % dans les terminaux desservant le trafic avec l'étranger. À la suite d'une baisse de sa notation attribuée par Moody's Investors Service, PSA a annoncé qu'elle supprimait ses activités non essentielles (manutention dans l'aéroport, croisières, etc.), pour un montant de 104 millions de dollars, et qu'elle allait continuer à développer ses opérations à l'étranger: elle a ouvert son quatrième terminal en Chine, à Fuzhou, et sa filiale IT va mettre en place, pour un coût de quelque 8 millions de dollars, un système de communauté portuaire regroupant six ports d'Afrique du Sud.

Les négociations entre sociétés en vue de fusions ou acquisitions dans le domaine des ports se sont poursuivies tout au long de l'année. L'entreprise Egis Ports, qui fait partie du groupe français Egis du bâtiment, qui a une participation majoritaire dans des sociétés exploitantes de premier plan à Marseille (MGM - Manutention générale méditerranéenne - et Eurofos) et qui détient la moitié des actions de GMP (Générale de manutention portuaire), un des trois gros exploitants au Havre (France), a été sollicitée par P&O Ports qui souhaite renforcer sa présence en Europe occidentale. Conship, entreprise de transport maritime italienne, a exprimé l'intention de reprendre le terminal à conteneurs sous-utilisé de Cagliari de désengorger ses terminaux de La Spezia et Gioia Tauro.

La concession de terminaux s'est heurtée à des difficultés dans certains ports. À Mumbai (Inde), P&O Ports a essayé de parer à l'interdiction prononcée par l'autorité portuaire, qui empêche la société de soumissionner pour l'obtention des nouveaux terminaux à conteneurs, au motif qu'une entreprise ne peut pas exploiter deux terminaux dans un même port. En Thaïlande, le Ministre des transports a expliqué aux ouvriers qu'il était nécessaire de transformer la Thailand Port Authority en société commerciale afin d'augmenter l'efficacité des ports, en évitant de vendre des actions aux étrangers.

Dans les ports de l'Union européenne, une série de débrayages ont eu lieu à la mi-janvier 2003 pour protester contre la Directive concernant l'accès au marché des services portuaires, qui, entre autres choses et dans certaines conditions, autoriserait la manutention des cargaisons dans les ports par les équipages. L'arrestation par la police allemande de 10 grutiers polonais engagés en tant que matelots à Bremerhaven a confirmé, semble-t-il, les craintes des travailleurs.

L'exploitation des concessions ne va pas toujours sans encombre. À Montevideo (Uruguay), un exploitant local a voulu empêcher l'exploitant du terminal à conteneurs, TPC, d'utiliser les postes d'accostage publics pour les opérations découlant du trop-plein et il a demandé à l'administration portuaire l'autorisation d'installer ses propres grues dans ces postes publics. TCP a fait valoir que son contrat l'autorisait à utiliser les postes publics pour ce genre d'opérations et qu'il fallait manutentionner un minimum de 250 000 EVP au terminal de TCP avant d'installer des grues supplémentaires dans le port. En Inde, des fonctionnaires du Ministère des transports maritimes ont étudié les moyens de renégocier le contrat Nhava Sheva, de cinq ans conclu avec P&O Ports à Mumbai, au motif qu'il y avait un gros retard dans le paiement

des redevances. Au mois d'août, la Cour suprême du Panama a rendu une décision en faveur de la filiale de la société HPH qui demandait une réduction de 22 millions de dollars par an de sa redevance de concession. HPH avait indiqué que, faute d'obtenir satisfaction, elle mettrait un terme à ses investissements à Cristobal et Balboa. D'autres exploitants ont demandé des mesures analogues, alors que d'autres encore faisaient valoir que la décision était contraire à la Constitution.

Remplacer un concessionnaire défaillant est un processus long et complexe. En juillet, deux ans après la renonciation par ICTSI à son contrat avec le port de Rosario (Argentine), un consortium ayant à sa tête le port de Tarragone (Espagne) a signé une concession de 30 ans pour l'exploitation de ce port situé sur le fleuve Parana. Le montant annuel de la redevance de concession sera de 1,8 million de dollars, moyennant un investissement de 6 millions au cours de la première année. En décembre, Beyrouth a désigné finalement une équipe de consultants chargée de préparer la privatisation après l'échec de l'accord conclu en avril 2001 avec la Dubai Port Authority. La concession accordée pour 20 ans avait pris fin prématurément six mois après le retrait du concessionnaire, qui invoquait un calcul erroné des frais de démarrage et du volume de trafic.

Les relations du travail sont un élément crucial dans le secteur portuaire et elles peuvent avoir des conséquences profondes. Lorsque la convention collective conclue entre la Pacific Maritime Association (PMA), représentant les employeurs des ports de la côte ouest des États-Unis, et l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), représentant les travailleurs de ces ports, est arrivée à expiration le 30 juin 2002, un nouveau contrat était encore à l'étude. Les négociations se sont poursuivies pendant l'été et lorsque la productivité a commencé à fléchir dans certains ports, la PMA a décidé de mettre à pied les 10 500 ouvriers; à la fin de septembre, 29 ports avaient cessé leurs activités. Après une fermeture de 11 jours, les ports ont été rouverts sur ordonnance d'un tribunal fédéral motivée par le fait que la situation représentait une menace pour l'économie et la sécurité nationales.

La perte causée à l'économie par la fermeture a été estimée à 1 milliard de dollars par jour, et à la fin d'octobre, il y avait une accumulation de 200 navires, l'encombrement s'étendant jusqu'aux ports des pays voisins, comme celui de Vancouver. Les calendriers d'appareillage étaient bouleversés, et l'absence de conteneurs vides dans les ports d'Extrême-Orient s'est répercutée sur la plupart des compagnies de navigation, puisqu'un conteneur sur deux revient à vide des États-Unis. Le principal transporteur chinois, Cosco, a estimé ses pertes à 10-15 millions de dollars. Le Département de la justice a considéré qu'il existait des éléments crédibles prouvant que la PMA et l'ILWU étaient toutes deux partiellement responsables de la chute de productivité. Des conteneurs avaient été déchargés dans le premier port libre au lieu d'être acheminés à destination; le manque d'équipement et l'encombrement avaient été aggravés par le respect rigoureux des pratiques de sécurité dans le travail. Des chargeurs inquiets qui désiraient la livraison rapide de leurs conteneurs ont demandé la suspension temporaire de la loi Jones afin de permettre à des navires ne battant pas pavillon des États-Unis de transporter du fret entre les ports des États-Unis, mais cette demande a été rejetée catégoriquement.

Le nœud du conflit du travail était la mise en place de techniques informatiques qui menaçaient directement les emplois d'environ 400 commis de bureau. L'accord conclu le 23 novembre pour six ans comprenait l'introduction de lecteurs optiques, de caméras à

déclenchement par télécommande et le géopositionnement de satellites permettant de localiser les marchandises et l'équipement dans les terminaux, tous ces emplois étant placés sous contrôle syndical; il prévoyait aussi une hausse de salaire de 11 % et une augmentation des pensions de retraite de 60 %.

D. MESURES DE SECURITE DANS LES PORTS

Au cours de l'année, le Service des douanes des États-Unis s'est entendu avec un certain nombre de grands partenaires commerciaux pour la mise en œuvre de deux systèmes de sécurité: la Container Security Initiative (CSI) (Initiative pour la sécurisation des conteneurs maritimes) et la Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) (Association douanière et commerciale contre le terrorisme). Les objectifs de la CSI sont de fixer des critères pour identifier les conteneurs à haut risque, de scanner les conteneurs avant leur expédition vers les États-Unis, d'utiliser des techniques non intrusives pour le scannage préalable des conteneurs à haut risque et de mettre au point des conteneurs à puce sécurisés.

Au fil des années, plusieurs pays ont signé des accords bilatéraux dans le cadre de la CSI, à commencer par les ports d'Halifax, Vancouver et Montréal en mars; puis Singapour, Rotterdam, Anvers et Le Havre en juin; Bremerhaven et Hambourg en août; Hong Kong (Chine), Yokohama, Tokyo, Nagoya et Kobe en septembre; Gênes et La Spezia en novembre; et Felixstowe en décembre. Certains ports de Chine continentale ont accepté d'appliquer la CSI en octobre. Au début de 2003, d'autres ports ont adhéré à la CSI: Barcelone, Valence, Marseille, Gioia Tauro ainsi que des ports suédois et britanniques. Les ports malaisiens de Klang et Tanjung Pelepas vont y adhérer aussi. Des accords bilatéraux conclus au titre de la CSI par cinq pays européens (Allemagne, Belgique, France, Italie et Pays-Bas) avec des ports ayant un gros volume de trafic à destination des États-Unis ont été mis en cause par la Commission européenne pour distorsion des règles de l'Union européenne sur la concurrence, et une procédure administrative a été engagée pour évaluer la validité de ces accords. La France a fait valoir que son accord était conforme aux termes d'un précédent accord de coopération douanière prévoyant l'échange d'information et de personnel. Ultérieurement, le Royaume-Uni et l'Espagne ont conclu des accords analogues, et la Commission a demandé l'autorisation de négocier un accord CSI à l'échelle européenne.

Cette formule a provoqué des changements radicaux par rapport aux pratiques usuelles. Le contrôle douanier des conteneurs à haut risque importés aux États-Unis se fait avec le concours de douaniers américains avant leur chargement sur les navires à destination des États-Unis. Afin d'identifier ces conteneurs, les transporteurs, y compris les transporteurs non exploitants de navires, doivent présenter une déclaration de cargaison pour chaque conteneur 24 heures avant son chargement et donc surseoir à son expédition pour permettre l'inspection. L'exigence de déclaration de cargaison préalable a causé une grande inquiétude dans les milieux du transport maritime, et une dérogation de six mois a été accordée pour les conteneurs abritant des denrées périssables et transportés en pontée. On a exprimé la crainte que la période de transition de 60 jours qui s'est close le 2 février 2003 ne soit insuffisante. Néanmoins, la plupart des compagnies maritimes ont été en mesure de se conformer à cette exigence. Certains conteneurs sont pourtant restés dans certains ports d'Europe et d'Asie, notamment à Hong Kong (Chine), où la pratique consistant à recevoir des caisses peu avant l'appareillage du navire a eu

des conséquences pour 10 % du trafic à destination des États-Unis, soit une centaine de caisses par jour.

En outre, comme la nécessité de procéder à une analyse approfondie des risques pour les importations par conteneurs exige des informations détaillées, l'habitude ancienne consistant à désigner le contenu des caisses par les mentions «fret de nature diverse» ou «déclaré contenir» ne serait plus acceptée. Cette exigence a donné lieu à une plainte de la British International Forwarders' Association, dont les membres estimaient qu'ils risquaient d'être tenus désormais solidairement responsables avec le chargeur en cas d'incident. En outre, l'obligation de divulguer des renseignements détaillés sur les clients permettait aux compagnies maritimes de les contacter directement et pouvait donc faire perdre des clients aux transitaires.

La C-TPAT établit des partenariats avec les importateurs, les transporteurs, les courtiers, les exploitants d'entrepôts et les industriels afin d'améliorer la sécurité des conteneurs d'un bout à l'autre de la chaîne logistique. Les contrôles exercés par les participants reconnus au système commencent au lieu d'origine des marchandises et se poursuivent sans interruption tout au long de la chaîne de transport jusqu'au lieu de destination. Les partenaires commerciaux reconnus procèdent à des autocontrôles de sécurité, selon les modalités prescrites. Les avantages du système sont la réduction du nombre d'inspections et le dédouanement accéléré des marchandises. L'un de ces partenariats est le Smart and Secure Tradelanes (SST): trois des plus grandes sociétés d'exploitation de terminaux, Hutchison Port Holdings (HPH), PSA Corporation Ltd. et P&O Ports, sont en train d'établir un système de suivi automatique des conteneurs qui entrent dans les ports des États-Unis, système qui comprend le marquage électronique des caisses. Avec l'aide du Gouvernement des États-Unis, ces sociétés ont mis sur pied un système pilote pour l'expédition des conteneurs entre Singapour, Hong Kong (Chine) et Seattle/Tacoma. Plus d'une centaine de conteneurs ont été munis de scellés électroniques contenant la description détaillée de leur contenu; on a indiqué qu'à l'avenir il y aurait lieu de mettre au point un scellé électronique à puce peu coûteux pouvant être utilisé à grande échelle.

En juin 2002, le Conseil de coopération douanière a adopté une résolution sur la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale, par laquelle elle décide de réexaminer le modèle de données de l'OMD en vue: d'y incorporer une série normalisée d'éléments de données visant à identifier les marchandises à haut risque; d'élaborer des lignes directrices pour contribuer à la transmission électronique anticipée de données douanières et de mettre au point des modalités de coopération entre les parties désireuses d'améliorer la sécurité de la chaîne logistique; d'établir une banque de données sur les techniques et méthodes de pointe propres à améliorer la sécurité et la facilitation de la chaîne.

En novembre 2002, le Congrès des États-Unis a promulgué la loi n° 107-295 intitulée «Maritime Transportation Security Act 2002». Ce texte, présenté à l'origine pour modifier la loi de 1936 sur la marine marchande, renforce la sécurité des ports maritimes du pays et des installations connexes. Le Département des transports a été chargé d'estimer le coût d'un certain nombre de mesures, telles que des plans de sécurité pour les ports et les navires, des enquêtes sur les antécédents des travailleurs portuaires, une carte d'identité pour les gens de mer, des scelléments de conteneurs plus sûrs, des systèmes d'identification automatique et de renseignement maritime pour les navires. L'affectation d'un crédit de six milliards de dollars au Service des gardes-côtes des États-Unis témoigne des responsabilités accrues qui lui sont

dévolues. La loi prévoit que les navires et les marchandises en provenance de ports étrangers qui n'appliquent pas de mesures efficaces de lutte contre le terrorisme peuvent être assujettis à des conditions particulières pour entrer sur le territoire des États-Unis, y compris se voir refuser cette entrée.

Le même mois a été créé le Department of Homeland Security (Département de la sécurité intérieure) et la sécurité des ports de commerce deviendra une attribution majeure de l'administration fédérale. Le Département regroupe désormais, entre autres choses: le United States Coast Guard (Service des gardes-côtes) qui dépend directement du Secrétaire du Département; le Service des douanes, qui dépendait auparavant de l'administration des finances; une bonne partie du Service de l'immigration et de la naturalisation, qui dépendait auparavant du Département de la justice; et le Service d'inspection zoosanitaire et phytosanitaire, qui dépendait auparavant du Département de l'agriculture.

Les conséquences financières des nouvelles mesures sécuritaires commencent à provoquer des inquiétudes. L'AAPA, organisme qui regroupe les ports des États-Unis, a demandé le versement de crédits prélevés sur les deniers fédéraux et correspondant aux estimations des dépenses annuelles du Service des gardes-côtes: environ un milliard de dollars pour la première année et un demi-milliard les années suivantes. En outre, il a été demandé que l'OMI établisse des programmes d'assistance technique visant à améliorer la sécurité dans les ports des pays en développement. En effet, un attentat terroriste pourrait causer un dommage substantiel au commerce. Le coût éventuel pour les États-Unis d'une alerte à la bombe «sale» a été estimé à 58 milliards de dollars dans un jeu de guerre de deux jours auquel ont participé 70 représentants de départements et d'organismes de l'administration fédérale et des États. Dans la simulation, tous les ports des États-Unis avaient été fermés pendant huit jours et il a fallu trois mois pour écouler tout le trafic accumulé.

La Conférence des États parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) s'est réunie à Londres du 9 au 13 décembre 2002 sous l'égide de l'OMI. Elle avait pour objet d'incorporer dans la Convention une série de mesures visant à renforcer la sécurité maritime et à prévenir et réprimer les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes et d'achever le travail préparatoire accompli dans l'année par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI. Le chapitre XI de la Convention SOLAS, qui traite des «Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime», a été renuméroté chapitre XI-1 et les règles en vigueur ont été modifiées: le numéro d'identification des navires doit maintenant être marqué de façon permanente dans un endroit visible sur leur coque et l'État du pavillon doit délivrer aux navires une fiche synoptique continue afin que chaque navire dispose d'un dossier de bord. Un nouveau chapitre XI-2 traitant des «Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime» a été ajouté à la Convention. La règle XI-2/3 qui figure dans ce nouveau chapitre contient le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui comprend deux parties: la partie A est d'application obligatoire; la partie B donne de simples directives sur les modalités d'application de ces prescriptions, mais la législation des États-Unis va rendre cette deuxième partie obligatoire elle aussi. D'autres règles inscrites dans le nouveau chapitre traitent du rôle du capitaine dans la sécurité du navire, la mise en place d'un système d'alerte de sûreté à bord, de la responsabilité qui incombe à l'État de faire en sorte que des évaluations des installations de sécurité portuaires soient exécutées conformément au Code ISPS, du contrôle des navires dans les ports, etc.

Le Code ISPS dispose que la sécurité des navires et des installations portuaires est une activité qui ressortit à la gestion des risques et il fournit un cadre normalisé et cohérent d'évaluation des risques, en vue d'assurer la prise de mesures appropriées. Plusieurs degrés de sécurité ont été fixés, classés de 1 à 3, le troisième correspondant au danger maximum. En conséquence, les compagnies de navigation maritime vont désigner un responsable de la sécurité pour l'ensemble de l'entreprise et, pour chaque navire, un officier responsable de la sécurité à bord. Il faudra dresser des plans de sécurité pour les navires, qui seront soumis à l'approbation de l'administration de l'État du pavillon et placés à bord. Ces plans devront indiquer les mesures d'ordre opérationnel et matériel à mettre en place pour le degré de sécurité 1, les mesures renforcées nécessaires pour fonctionner au degré de sécurité 2 et les moyens requis pour suivre les instructions correspondant au degré 3. Pour leur part, les gouvernements vont procéder à une évaluation de la sécurité des installations portuaires en définissant les équipements et infrastructures névralgiques et les menaces dont ils pourraient être l'objet, afin de mettre en place des mesures de sécurité prioritaires. Il s'agira aussi d'identifier les points faibles de la sécurité physique, de l'intégrité des structures et d'autres éléments (communications, services publics, etc.) qui seraient des cibles probables pour le terrorisme. Des officiers de la sécurité des installations portuaires seront nommés et des plans de sécurité seront établis pour les installations désignées dans l'évaluation. Le plan définira les mesures de sécurité opérationnelle et physique à prendre pour que l'installation fonctionne au degré de sécurité 1, en temps normal, puisse fonctionner au degré 2 si l'ordre en est donné et puisse se conformer à des instructions qui seraient données au degré de sécurité 3. Parmi les résolutions adoptées par la Conférence, il est indiqué que les amendements à la Convention SOLAS seront réputés adoptés au 1^{er} janvier 2004 et que le Code ISPS entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Le Code pourrait être rejeté si, avant le 1^{er} janvier, un tiers des parties contractantes ou si des parties représentant 50 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale ont présenté des objections à ces amendements.

Chapitre VI

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. EFFICACITÉ DES TRANSPORTS ET FACILITATION DU COMMERCE

1. Réunions intergouvernementales de la CNUCED

Une réunion d'experts sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international, organisée par la CNUCED, s'est tenue à Genève du 25 au 27 novembre 2002. La facilitation du commerce est souvent assimilée à la simplification et à la rationalisation des documents et des procédures pour le passage des frontières, mais elle présente également un aspect moins visible, qui consiste à mettre en place un cadre propice aux opérations de transport tant dans l'intérêt des parties prenantes que de la promotion du commerce.

La réunion a permis de passer en revue tous les aspects de la facilitation du commerce. Cette démarche globale a fait ressortir l'intérêt que cette question présente pour les pays en développement comme pour les pays développés. Vu les liens entre la facilitation du commerce et les mesures appliquées par les États-Unis pour améliorer la sécurité dans l'acheminement physique de marchandises conteneurisées, il a été jugé nécessaire de fournir en temps voulu des renseignements précis de façon à pouvoir analyser effectivement les risques. De grandes entreprises de transport ont fait savoir qu'elles recouraient largement aux technologies électroniques dans leurs opérations et leurs activités de vente ainsi que pour les transactions commerciales, et ont déclaré que, pour en développer l'application, il faudrait convenir de normes et de règles au niveau international.

Les aspects de la facilitation du commerce qui intéressent les pays sans littoral et les pays de transit ont également été abordés. Les prémices en sont des accords de transit qui réglementent les transports et le commerce entre ces pays sur la base de l'égalité d'accès aux marchés des transports, du traitement non discriminatoire des entreprises de transport et de la libre concurrence. La création de postes frontières communs pour des opérations conjointes de contrôle (douane, immigration, prescriptions sanitaires) et l'instauration de partenariats secteur public/secteur privé (par exemple pour l'exploitation du port de Djibouti, principal débouché des marchandises éthiopiennes) sont des exemples de mesures concrètes qui contribuent également à l'efficacité des opérations de transport.

Diverses études ont été réalisées en vue de mesurer l'efficacité de la facilitation du commerce. Il a été extrêmement difficile d'en quantifier les avantages, même dans le cas de dispositions précises et bien définies. En ce qui concerne les règles multilatérales de l'OMC relatives à la facilitation du commerce, les experts se sont demandé s'il serait plus avantageux de prévoir des règles obligatoires ou des règles reposant sur «l'effort maximal» et sont convenus qu'il faudrait peut-être combiner les unes et les autres. Ils ont également estimé que

l'identification des besoins et des priorités en matière d'assistance technique dans les pays en développement devrait englober les besoins en infrastructures et en ressources humaines et financières pour l'application des articles V, VIII et X de l'AGCS⁵. Il a été jugé souhaitable, dans l'intérêt de la sécurité du droit, de la prévisibilité et de l'uniformité, de mettre en place, en matière de facilitation du commerce, un cadre juridique approprié qui traite en particulier la question des activités de transport multimodal et de l'utilisation des moyens électroniques de communication dans le commerce international.

Deux avis divergents ont été exprimés quant à l'application de mesures propres à faciliter le commerce. L'un tenait la facilitation du commerce pour une question à traiter au niveau bilatéral. L'autre opinion a été que le commerce constituait à proprement parler une entreprise internationale et que des procédures et réglementations normalisées et harmonisées devaient donc s'appliquer partout dans le monde, un organisme tel que l'OMC étant éventuellement chargé de les faire respecter. Enfin, les experts ont considéré que les organisations internationales devaient collaborer pour que les efforts de facilitation du commerce puissent bénéficier des compétences multidisciplinaires et des connaissances requises.

À sa septième session tenue à Genève du 24 au 27 février 2003, la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement a adopté un certain nombre de recommandations ayant trait à la facilitation du commerce. Elle a demandé à la CNUCED de suivre de près les tendances concernant l'efficacité des transports et la facilitation du commerce, y compris le transport multimodal et les services logistiques. En conséquence, un site Internet (www.un-tradefacilitation.net) a été créé pour présenter et échanger des informations sur les travaux de facilitation du commerce réalisés par plusieurs organes des Nations Unies et organisations internationales⁶. Le site fournit également au public des renseignements sur les travaux menés par les différentes organisations ainsi que sur les tâches qu'elles exécutent collectivement.

La Commission a en outre prié la CNUCED d'étudier, de concert avec les organisations intergouvernementales compétentes, les travaux visant à élaborer des instruments juridiques internationaux uniformes relatifs aux transports internationaux, de fournir une assistance technique aux pays en développement dans le domaine des technologies de l'information et de la communication, notamment en poursuivant les programmes SYDONIA et SIAM, et d'analyser les incidences des nouvelles initiatives en matière de sécurité sur le commerce international et les transports internationaux des pays en développement. Enfin, la CNUCED devrait continuer d'analyser les tendances dans le domaine de la facilitation du commerce et aider les pays en développement à définir leurs besoins et leurs priorités en la matière conformément au paragraphe 27 de la Déclaration de Doha, tout en fournissant une assistance dans le secteur des services de transport dans le contexte de l'AGCS.

B. LES TRANSPORTS MARITIMES À L'OMC

Au cours des 50 dernières années, des séries successives de négociations commerciales multilatérales visant à encourager les échanges internationaux de marchandises sous l'égide du GATT ont largement contribué à l'expansion phénoménale du commerce international. Lors du dernier cycle de négociations, dit cycle d'Uruguay, qui s'est achevé en décembre 1994 (les accords issus de ce cycle étant entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1995), il a été convenu de créer

l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour remplacer le GATT, et d'étendre la portée des négociations au secteur des services. L'Accord général sur le commerce des services (AGCS) élaboré en la matière englobe tous les services, sauf exemptions prévues par les gouvernements et exception faite des services liés aux droits de trafic aérien. Les services de transports internationaux, notamment les services de transports maritimes et les services auxiliaires, font partie de cet accord.

Environ 140 pays liés par l'AGCS ont souscrit à des obligations générales et à des engagements spécifiques dans différents secteurs de services. Les premières comprennent le principe du *régime de la nation la plus favorisée (NPF)* en vertu duquel un pays accorde immédiatement et sans condition aux fournisseurs de services de tous les pays membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde aux fournisseurs de services similaires de tout autre pays. Les obligations générales englobent en outre les principes de la *transparence* et de la *participation croissante des pays en développement*. Les engagements spécifiques se rapportent à l'*accès aux marchés* et au *traitement national*. Selon le premier, un pays autorise les fournisseurs de services de pays tiers à offrir des services sur son territoire et, selon le second, le traitement accordé aux fournisseurs de services ne doit pas favoriser les fournisseurs nationaux. Les engagements relatifs à l'*accès aux marchés* et au *traitement national* sont énumérés dans des *listes d'engagements* sous la forme de *listes positives* de secteurs/sous-secteurs visés et de *listes négatives* de restrictions à l'accès aux marchés et au traitement national.

Quatre modes de fourniture, désignant les différentes façons dont un service peut être proposé et se prêtant à différents engagements spécifiques, ont été définis. Le mode 1 correspondant à la *fourniture transfrontière* (le consommateur bénéficie dans son pays d'un service offert par un fournisseur non résident), comme dans le cas d'une compagnie de transports maritimes qui fournit des services à un pays étranger dans le secteur du commerce extérieur. Le mode 2 correspond à la *consommation à l'étranger* (le consommateur se rend dans un pays tiers pour recevoir le service), mode auquel recourt par exemple un chargeur qui expédie les marchandises à partir d'un port étranger. Le mode 3 correspond à la *présence commerciale* (le fournisseur étranger établit une présence pour proposer le service), comme dans le cas d'un exploitant de terminaux qui gère un terminal à conteneurs dans un port étranger ou d'une compagnie de navigation maritime qui établit des filiales à l'étranger. Le mode 4 correspond à la *présence temporaire de personnes physiques* (le fournisseur étranger étant un particulier qui s'installe dans le pays pour y fournir des services), comme dans le cas d'équipages étrangers se trouvant à bord des navires.

Au cours des négociations, le Groupe de négociation sur les services de transport maritime (GNSTM) est parvenu à un accord sur une liste type d'engagements tenant compte des trois piliers sur lesquels reposent les services de transports maritimes (services dits «en haute mer», services auxiliaires, accès et recours aux installations généralement disponibles dans les ports), ainsi que sur les listes positives et négatives de secteurs et de restrictions. Dans le tableau 44 fondé sur cette liste type, les secteurs sont énumérés dans la première colonne, tandis que les deuxième et troisième colonnes indiquent les limites à l'accès aux marchés et au traitement national (les chiffres correspondent aux modes de fourniture). La quatrième colonne sert à consigner tout autre engagement positif (en règle générale, des engagements additionnels concernant l'accès et le recours aux services portuaires).

TABLEAU 44
Structure d'une liste d'engagements spécifiques

Secteur/sous-secteur	Limitations concernant l'accès aux marchés	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
11. Services de transports	1) Néant	1) Néant	
A. Services de transports maritimes	2) Néant	2) Néant	
b. Transports de marchandises	3) Établissement d'une compagnie immatriculée pour l'exploitation de navires battant le pavillon national. Non consolidé.	3) Non consolidé	
	4) Néant	4) Néant	
H. Services annexes et auxiliaires de tous les modes de transport	1) Non consolidé*	1) Non consolidé*	
a. Services de manutention des marchandises	3) Néant**	3) Néant	
74110. Services de manutention des conteneurs	4) Néant	4) Néant	

Note: Une terminologie a été mise au point et adoptée pour faciliter la présentation, la lecture et l'examen de la liste. Tous les engagements mentionnés sur la liste sont implicitement *consolidés*: lorsque le pays souhaite maintenir des mesures incompatibles avec l'accès aux marchés et le traitement national pour un mode de fourniture donné, il le signale par la mention *Non consolidé*. Lorsque tel ou tel mode de fourniture - par exemple le fait, pour un fournisseur non résident, d'offrir des services de manutention par-delà les frontières - n'est pas praticable, on trouve la mention *Non consolidé**. La mention *Néant* signifie qu'il n'y a pas de limitation de l'accès aux marchés ou du traitement national pour le mode de fourniture indiqué, tandis que la mention *Néant*** signifie que des dispositions particulières s'appliquent (à savoir un appel d'offres lorsque le domaine public est en cause).

Évolution en cours

Les négociations sur les transports maritimes et les services portuaires auxiliaires, qui n'avaient pas abouti au moment du Cycle d'Uruguay, se sont poursuivies jusqu'à la mi-1996, lorsque le GNSTM a adopté une décision relative aux services de transports maritimes, approuvée ensuite par le Conseil du commerce des services de l'OMC, selon laquelle les négociations seraient reprises lors du cycle suivant de négociations globales.

À la suite des négociations du Cycle d'Uruguay, de celles menées au sein du GNSTM et des négociations d'adhésion, 47 pays membres de l'OMC (13 d'Asie, 12 des Amériques, 12 d'Europe, 7 d'Afrique et 3 d'Océanie) ont à ce jour inscrit les listes établies au titre de l'AGCS des engagements dont l'ampleur varie considérablement suivant les cas. Ces engagements concernent le transport de marchandises et les services fournis aux voyageurs (30), le transport de marchandises uniquement (5), ou les voyageurs uniquement (3), tandis que 27 engagements se rapportent aux services auxiliaires, portuaires notamment.

Les négociations relatives aux transports maritimes ont été reprises dans le cadre du nouveau cycle, conformément au programme incorporé dans l'article 19 de l'AGCS et suivant le calendrier établi dans la Déclaration ministérielle de Doha. Ces négociations sont d'une importance cruciale pour les pays en développement car elles se concentrent de plus en plus sur les services auxiliaires et les services multimodaux et logistiques, secteurs dans lesquels ces pays s'efforcent de se doter d'un potentiel suffisant pour maintenir des capacités de transport et un contrôle commercial minimal sur leurs courants commerciaux physiques.

S'agissant du champ couvert par le secteur des transports maritimes, différents éléments allant au-delà des trois piliers initialement définis (*services dits «en haute mer», services auxiliaires, accès et recours aux services portuaires*) intéressent et préoccupent tout particulièrement les pays en développement.

Les questions de fond à examiner dans le cadre des négociations ultérieures devront tenir compte des décisions prises en 1996 par le GNSTM au sujet des mandats futurs de négociation, ainsi que de l'évolution commerciale et structurelle constatée dans les transports. À cet égard, il apparaît clairement que les négociations futures devront prendre en considération les nouvelles approches appliquées en matière de transport de porte à porte et de logistique. Vu le degré de libéralisation du secteur des transports en haute mer, les principaux problèmes à traiter se rapportent plutôt aux portions terrestres de la chaîne de transport, à savoir le transport multimodal et le traitement des dépôts intérieurs de dédouanement et des terminaux.

L'accès aux marchés dans le secteur du transport multimodal reste une question particulièrement difficile. Vu la façon dont les services de porte à porte et les services logistiques se développent dans les transports maritimes réguliers, les entreprises tiennent manifestement à ce que les restrictions d'accès soient réduites, voire éliminées, d'où la nécessité d'inclure les opérations multimodales dans le processus de libéralisation. Différentes options sont envisageables quant à la manière de les inscrire sur les listes, qu'il s'agisse: a) d'*engagements additionnels*, à savoir une question d'*accès et de recours* au transport multimodal; b) d'un service auxiliaire dans le cadre des engagements relatifs au deuxième pilier; voire c) d'un quatrième pilier éventuel. Les difficultés soulevées par cette question dans les négociations relatives à l'AGCS suscitent toutefois des doutes quant à la question de savoir si un accord sur l'accès aux marchés pourra être conclu à brève échéance. L'opposition à une libéralisation progressive de la fourniture de services de transport multimodal pourrait se révéler insurmontable en raison de la crainte généralisée de voir pareille évolution déboucher sur l'inclusion du secteur des transports intérieurs dans le champ d'application de l'AGCS. Les pays qui avaient inscrit des engagements conditionnels concernant le transport multimodal dans leur projet de liste d'engagements ont donc choisi d'en faire des engagements additionnels sur leur liste.

Certaines propositions ne s'en tiennent pas au transport multimodal, mais étendent le processus de libéralisation envisagé aux aspects logistiques et aux services à valeur ajoutée. Même si la Classification sectorielle des services de l'OMC ne prévoit actuellement aucune rubrique distincte pour les services de logistique, des éléments de logistique ont déjà été inclus dans diverses subdivisions, telles que le secteur des services de transports (transports de marchandises, services de manutention des marchandises, services d'entreposage et de magasinage, services des agences de transports de marchandises, etc.) et le secteur des services

fournis aux entreprises (gestion des stocks, traitement des commandes, etc.)⁷. Enfin, de nouvelles propositions soulignent la nécessité d'établir un lien entre les questions de logistique et de transports maritimes et celles qui touchent à la livraison exprès, branche d'activité qui joue un rôle croissant en matière de logistique⁸.

C. TRANSPORT MULTIMODAL: POSSIBILITÉ D'ÉLABORER UN INSTRUMENT JURIDIQUE INTERNATIONAL

1. Généralités

Vu l'essor continu du transport multimodal, et le caractère de plus en plus complexe et fragmentaire du cadre juridique applicable au niveau international⁹, le secrétariat de la CNUCED a étudié la possibilité d'élaborer un nouvel instrument international relatif au transport multimodal. Pour s'informer des vues de toutes les parties intéressées, tant publiques que privées, il a établi un questionnaire qu'il a largement diffusé. Ce questionnaire a été envoyé à tous les gouvernements et aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, y compris les associations professionnelles compétentes, ainsi qu'à certains spécialistes de la question (TDN 932(2) SITE).

Le secrétariat a reçu au total 109 réponses au questionnaire, dont 60 de pays développés et en développement et 49 de représentants des professionnels et d'autres sources. Les réponses reçues de professionnels reflètent les vues de la quasi-totalité des parties intéressées, à savoir les entreprises de services de transports (maritimes, routiers et ferroviaires), les transitaires, les fournisseurs de services logistiques et les exploitants de terminaux, les assureurs de responsabilité, les assureurs sur facultés ainsi que les chargeurs et utilisateurs des services de transport.

Le secrétariat de la CNUCED a entre-temps établi un rapport présentant de manière détaillée les vues et opinions exprimées dans les réponses au questionnaire (*Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*) (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1), qui peut être consulté sur le site de la CNUCED¹⁰.

On trouvera ci-après un extrait de ce rapport, à savoir les parties C.IV et C.V («Vue d'ensemble et analyse des réponses» et «Questions à examiner plus avant»). Pour plus de précisions sur les opinions qui ont cours actuellement, on pourra consulter le rapport intégral de la CNUCED. La version résumée de ce document a également été présentée au Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports (A/CN.9/WG.III/WP.30), qui devait à sa onzième session examiner le champ d'application du projet d'instrument et la question de savoir s'il devait s'appliquer au transport de port à port ou de porte à porte (voir le rapport de la CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21; pour les commentaires de la CNUCED sur le projet d'instrument, voir les documents A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 et UNCTAD/SDTE/TLB/4).

2. Vue d'ensemble et analyse des réponses au questionnaire

Dans cette partie sont résumés et analysés les principaux résultats du questionnaire présentés en détail à la partie C.III du rapport de la CNUCED *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument* (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1).

2.1 *Évaluation de la situation actuelle et utilité d'un instrument international*

Une grande majorité de répondants (83 %), aussi bien parmi les gouvernements que parmi les représentants d'organisations non gouvernementales et les professionnels, estime que le cadre juridique actuel n'est pas satisfaisant, et une nette majorité (76 %) qu'il n'est pas efficace. L'immense majorité des répondants (92 %) considère qu'un instrument international régissant la responsabilité liée au transport multimodal serait utile et la quasi-totalité (98 %) a indiqué qu'elle soutiendrait des efforts concertés faits dans ce sens. Dans la pratique, il est clair que le niveau du soutien dépendrait du contenu et des caractéristiques d'un nouvel instrument éventuel. Toutefois, l'évaluation générale portée sur la situation actuelle donne à penser qu'il y a à la fois une demande en faveur d'un débat plus approfondi et la volonté de poursuivre des échanges de vues.

2.2 *La meilleure marche à suivre*

En ce qui concerne la meilleure marche à suivre, les opinions divergent jusqu'à un certain point. Toutefois, environ deux tiers des répondants, aussi bien des gouvernements que des milieux non gouvernementaux (65 %), semblent privilégier un nouvel instrument international pour régir le transport multimodal ou une révision de la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises. Dans les discussions futures concernant cette approche, les raisons qui seront avancées pour expliquer pourquoi la Convention de 1980 n'a pas fait l'objet d'un nombre suffisant de ratifications pour entrer en vigueur devraient présenter un certain intérêt. Plusieurs questions centrales se sont dégagées des réponses: en particulier il est apparu que la Convention de 1980, au moins à l'époque, ne semblait sans doute pas assez intéressante pour les chargeurs, et contenait en même temps des éléments que les transporteurs jugeaient inacceptables. Un certain nombre de répondants se sont déclarés favorables à un nouvel instrument juridiquement contraignant fondé sur les règles actuellement appliquées dans les contrats internationaux, à savoir les Règles CNUCED/CCI.

Une minorité de répondants (13 %), représentant principalement certains secteurs du transport maritime, s'est déclarée en faveur de l'extension d'un régime concernant le transport maritime à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours maritime et quelques-uns ont expressément appuyé le projet d'instrument proposé sur le droit des transports, qui adopte cette approche¹¹. Une autre minorité de répondants (13 %), représentant principalement certaines branches du secteur des transports routiers, a considéré que l'extension d'un régime international de transport terrestre à tous les contrats de transport multimodal impliquant un parcours terrestre était la meilleure marche à suivre.

Globalement, les réponses montrent que, à l'exception – non négligeable – du secteur des transports maritimes, l'approche adoptée dans le projet d'instrument sur le droit des transports ne bénéficie que d'un soutien limité. En conséquence, il y a tout intérêt à étudier d'autres options en concertation avec l'ensemble des parties s'intéressant au transport.

2.3 *Caractéristiques importantes et éléments clefs d'un éventuel instrument international*

Retard

La grande majorité des répondants (90 %) estiment que tout instrument régissant le transport multimodal devrait aborder la question des retards de livraison, bien que certains considèrent qu'il ne devrait y avoir de responsabilité pour retard que dans certaines circonstances et qu'elle devrait être limitée à un montant équivalent au fret ou à un multiple du fret.

Système de responsabilité «uniforme», «de réseau» ou «modifié»

En ce qui concerne le type de système de responsabilité qui serait le plus approprié, les avis divergent comme on pouvait s'y attendre, un peu moins de la moitié des répondants (48 %) se déclarant favorables à un système de responsabilité uniforme et les autres réponses se répartissant de façon à peu près égale en faveur d'un système de réseau (28 %) ou d'un système modifié (24 %).

Parmi ceux qui se prononcent en faveur d'un système de réseau ou d'un système modifié, une majorité (59 %) estime que seules les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité devraient différer selon le mode de transport en cas de perte, de dommage ou de retard. Ce point de vue semble l'emporter en particulier parmi les répondants représentant les pays. D'autres, en particulier parmi les organisations non gouvernementales, considèrent que des questions comme le fondement de la responsabilité ou les exceptions à la responsabilité et le délai pour agir devraient être différentes.

Il serait manifestement essentiel de parvenir rapidement à un accord sur le type de système de responsabilité souhaitable, y compris la mesure dans laquelle les règles de responsabilité devraient être uniformes, pour que les discussions éventuelles sur un nouvel instrument international aient des chances d'aboutir.

Limitation de la responsabilité

La question du type de système de responsabilité souhaitable est étroitement liée à celle de la limitation de la responsabilité sur laquelle, à ce stade, les points de vue divergent aussi. Globalement, une majorité de répondants ont fait des commentaires indiquant qu'ils appuient ou acceptent la nécessité de limiter la responsabilité. Toutefois, les réponses font apparaître des opinions très diverses. Nombreux sont ceux, aussi bien parmi les gouvernements que parmi les professionnels, qui contestent l'idée même de limitation de la responsabilité; d'autres en revanche, en particulier les représentants du secteur maritime et les transitaires, insistent sur le fait qu'il faudrait limiter la responsabilité conformément aux conventions unimodales, du fait notamment que ces dernières continuent de s'appliquer dans le contexte des actions récursoires engagées par des transporteurs multimodaux contre des transporteurs sous-traitants unimodaux.

Pour ce qui est du montant maximum de la responsabilité pécuniaire, il est à noter que ceux qui s'occupent des intérêts des transporteurs maritimes ou les représentent tendent à se prononcer pour des montants plus faibles que la plupart des autres répondants. La limitation de la responsabilité est à l'évidence une question fondamentale, car les avis sur ce point semblent à la fois influencer sur les opinions concernant la nature et le type du système de responsabilité et s'en

inspirer. Bien que, dans les négociations portant sur une convention internationale quelle qu'elle soit, la question de la limitation de la responsabilité se pose traditionnellement à un stade relativement tardif du processus (une fois qu'il y a eu accord sur les règles de fond), il se peut que des discussions de principe menées antérieurement sur le montant maximum de la limitation contribuent à un débat constructif sur d'autres questions fondamentales.

Fondement de la responsabilité

Tant parmi les gouvernements que parmi les autres répondants, les pourcentages ont été à peu près les mêmes en faveur a) d'un système de responsabilité fondé sur la faute (53 %) et b) d'un système de responsabilité objective (47 %). Une majorité nette de l'ensemble des répondants (85 %) a toutefois estimé que certaines exceptions à la responsabilité devraient s'appliquer en tout état de cause.

Un instrument contraignant ou non contraignant?

Globalement, une majorité de répondants (58 %) ont estimé qu'un instrument international devrait revêtir la forme d'une convention s'appliquant de manière contraignante et définissant des règles impératives en matière de responsabilité. Toutefois, une minorité appréciable (35 %) a considéré qu'une convention n'ayant pas force contraignante, c'est-à-dire s'appliquant de manière contractuelle, mais définissant des règles impératives en matière de responsabilité qui priment les dispositions contractuelles contraires, serait appropriée. Cela conduit à penser qu'il pourrait être utile d'étudier de façon plus détaillée les avantages et inconvénients d'options non contraignantes éventuelles pour un instrument international.

Responsabilité du transporteur contractuel tout au long de l'opération multimodale

Une nette majorité de répondants toutes catégories confondues (76 %) a considéré que tout instrument international régissant le transport multimodal devrait adopter la même approche que les régimes de responsabilité légale et contractuelle existant en matière de transport multimodal en prévoyant que le transporteur contractuel/ETM est responsable pendant la totalité du transport. En particulier, les réponses indiquent que l'utilisation de clauses types dans un document de transport (ou son équivalent électronique) pour limiter la portée du contrat et, partant, la responsabilité du transporteur contractuel, n'est généralement pas considérée comme acceptable.

À cet égard, les réponses peuvent être particulièrement utiles pour l'examen plus approfondi des dispositions du projet d'instrument sur le droit des transports sous les auspices de la CNUDCI. Comme l'a souligné la CNUCED dans ses commentaires¹², les articles 5.2.2 et 4.3 du projet d'instrument, tel que proposé, autoriseraient un transporteur à déclinier toute responsabilité liée à: a) certaines fonctions (par exemple arrimage, chargement, déchargement) et b) certaines parties (étapes) du contrat exécutées par une autre partie. Sous sa forme actuelle, le projet d'instrument n'interdit pas l'utilisation de conditions types à cet effet dans le document de transport (ou son équivalent électronique) et par conséquent ne prémunit pas contre les pratiques abusives. En conséquence, un chargeur pourrait engager un transporteur pour transporter ses marchandises de porte à porte contre paiement du fret et constater que le transporteur, aux termes du contrat émis par lui sous forme standard, n'était pas responsable pendant toutes les étapes

ni pour tous les aspects du transport. Cette situation ne serait pas conforme aux attentes légitimes des utilisateurs qui, dans de nombreux cas, conviennent avec telle ou telle partie du transport de marchandises de porte à porte de manière qu'une partie unique soit responsable pendant la totalité de l'opération. Les réponses au questionnaire de la CNUCED montrent qu'il y a une forte opposition de toutes les catégories de répondants à tout changement d'approche comme celle qui est actuellement proposée dans le projet d'instrument.

3. Questions à examiner plus avant

Le principal objectif du questionnaire de la CNUCED était d'aider à déterminer si un nouveau régime international de responsabilité pour le transport multimodal était possible, en particulier si une réglementation internationale était souhaitable dans son principe, si les solutions et approches envisageables étaient acceptables, et si toutes les parties intéressées, tant publiques que privées, étaient disposées à continuer d'étudier la question.

Le nombre élevé de réponses au questionnaire et les commentaires souvent détaillés formulés par les répondants du secteur public et du secteur privé d'horizons très divers montrent qu'il y a une volonté générale de procéder à un échange de vues sur la réglementation future de la responsabilité dans le transport multimodal. Cela est encourageant, étant donné le développement continu du transport multimodal et le fait que le cadre juridique, au niveau international, est de plus en plus fragmenté et complexe. Aussi bien les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport que les gouvernements et les autres parties intéressées reconnaissent clairement que le cadre juridique existant n'est pas satisfaisant et que, en principe, un instrument international serait souhaitable. Toutefois, les opinions diffèrent sur la manière de parvenir à une réglementation internationale uniforme, en raison en partie de conflits d'intérêts, et en partie de la difficulté apparente à s'entendre sur un compromis viable qui procurerait des avantages manifestes par rapport au cadre juridique existant.

La divergence apparemment importante d'opinions sur des questions clefs étroitement liées, telles que le type de système de responsabilité (uniforme, de réseau ou modifiée), le fondement de la responsabilité (objective ou fondée sur la faute) et, ce qui est important, la limitation de la responsabilité, peut être considérée comme un obstacle à l'élaboration d'un instrument international efficace. Mais on peut aussi y voir l'expression du fait que – malgré le développement du transport multimodal et la prolifération de régimes nationaux de responsabilité dans ce domaine – la question n'a guère donné lieu récemment à un débat impliquant toutes les parties intéressées au niveau mondial.

Il s'avère nécessaire de développer le dialogue sur les questions controversées ainsi que sur les moyens éventuels de progresser, d'autant que certaines options suggérées à titre indicatif par divers répondants n'ont pas encore été étudiées dans une instance internationale. Par exemple, plusieurs répondants ont indiqué qu'ils étaient favorables à l'élaboration d'un régime de responsabilité international contraignant fondé sur des solutions contractuelles commercialement acceptées, telles que les Règles CNUCED/CCI. Ces dernières ont d'importantes caractéristiques en commun avec la Convention de 1980, en ce sens que toutes deux appliquent un système de responsabilité modifié qui (en totalité ou jusqu'à un certain point) adopte l'approche de réseau pour ce qui est de la limitation de la responsabilité. Toutefois, alors que la Convention de 1980 n'a pas suscité beaucoup d'appui au sein du secteur des transports, les Règles CNUCED/CCI ont

manifestement été un succès et ont été adoptées par la FIATA dans son connaissance négociable de transport multimodal 92 (FBL 92) et par le BIMCO dans Multidoc 95. Les propositions d'instrument international juridiquement contraignant s'appuyant sur les Règles CNUCED/CCI comme base de négociations n'ayant pas encore été examinées dans une instance internationale, il peut être utile de les étudier plus avant.

La réglementation de la responsabilité en matière de transport multimodal international fait l'objet d'une tout autre approche dans les propositions d'élaboration d'un régime non contraignant, prévoyant des niveaux de responsabilité uniformes et élevés. Les tenants de cette approche avancent qu'un tel régime serait d'un point de vue commercial attrayant à la fois pour les chargeurs, intéressés par un régime simple et efficace par rapport à son coût, et pour les transporteurs, qui souhaitent proposer un tel régime dans le cadre de leurs services. Une solution non contraignante de ce type n'a pas encore été envisagée au sein des instances internationales¹³ et mériterait sans doute elle aussi d'être étudiée.

Il serait certes présomptueux de tenter de prévoir la teneur et le déroulement de discussions approfondies impliquant toutes les parties concernées, mais la poursuite d'un débat constructif paraît susciter beaucoup d'intérêt. Pour faciliter et encourager ce processus, il semble que la convocation d'une réunion internationale informelle sous les auspices de la CNUCED, avec d'autres organismes intéressés des Nations Unies, tels que la CNUDCI et la CEE, serait appropriée et viendrait à point nommé. Une telle réunion permettrait de débattre en toute franchise des principales questions litigieuses mises en relief dans le présent rapport et donnerait à toutes les parties intéressées des secteurs public et privé l'occasion d'étudier de façon plus approfondie les moyens et les solutions potentiellement attrayants. Même si, à l'heure actuelle, la meilleure approche qui pourrait être adoptée à l'égard de plusieurs questions clés soit manifestement un sujet très controversé, un consensus s'est déjà dégagé sur plusieurs points. Il faut espérer que c'est le prélude à un débat constructif et fructueux sur la réglementation éventuelle du transport multimodal.

TABLEAU 45

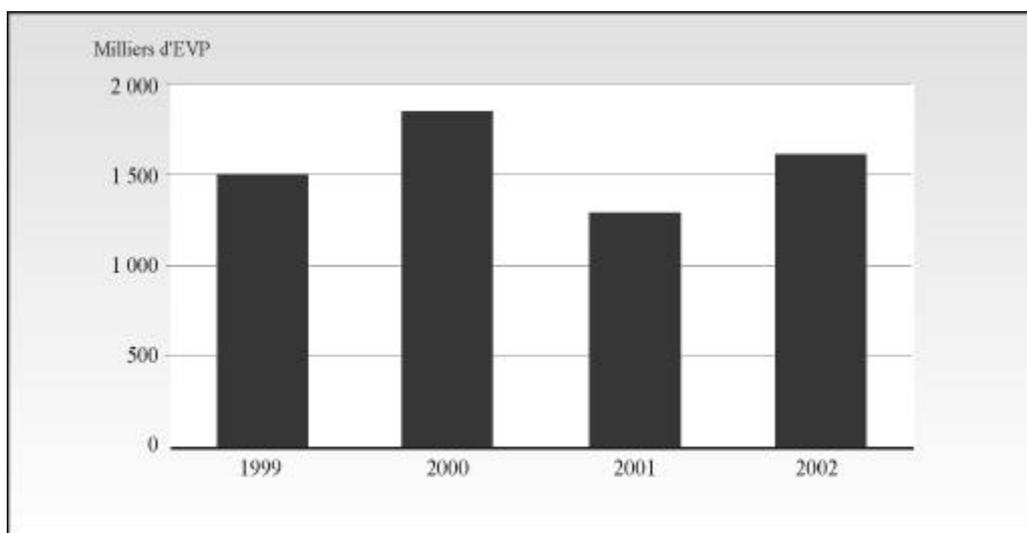
Parts en pourcentage dans la production de conteneurs

Région/pays	2001	2002
Chine	82	87
Autres pays d'Asie	8	6
Europe	8	6
Autres	2	1

Source: *Containerisation International*, janvier 2003.

GRAPHIQUE 9

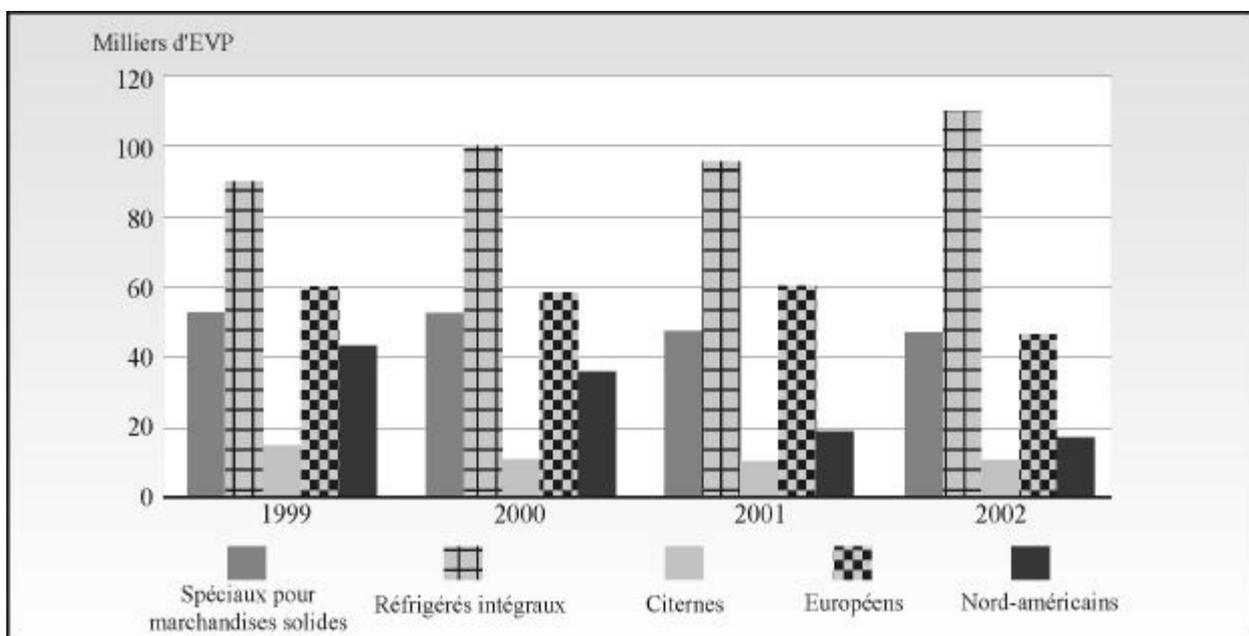
Production annuelle totale de conteneurs



Source: *Containerisation Internationale*, janvier 2003, et *Containerisation Internationale Yearbook 2002*.

GRAPHIQUE 10

Production annuelle de conteneurs autres que normalisés pour marchandises solides



Source: *Containerisation Internationale*, janvier 2003, et *Containerisation Internationale Yearbook 2002*.

TABLEAU 46

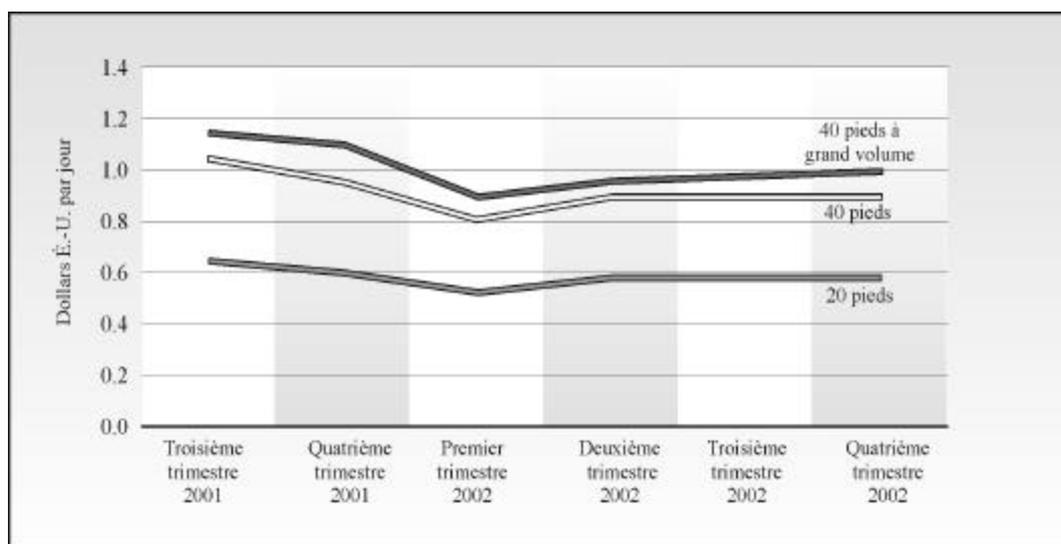
Prix des conteneurs en Chine
(en dollars)

Période	Chine-Centre			Chine-Sud			Chine-Nord		
	20 pieds	40 pieds	40 pieds à grand volume	20 pieds	40 pieds	40 pieds à grand volume	20 pieds	40 pieds	40 pieds à grand volume
Premier trimestre 2001	1 480	2 370	2 485	1 520	2 430	2 555	1 540	2 465	2 585
Quatrième trimestre 2001	1 350	2 160	2 270	1 380	2 210	2 320	1 400	2 240	2 350
Premier trimestre 2002	1 150	1 840	1 930	1 180	1 890	1 980	1 180	1 890	1 980
Troisième trimestre 2002	1 350	2 160	2 270	1 380	2 210	2 320	1 400	2 240	2 350

Source: *Containerisation International*, août 2002, et *Containerisation International Yearbook 2002*.

GRAPHIQUE 11

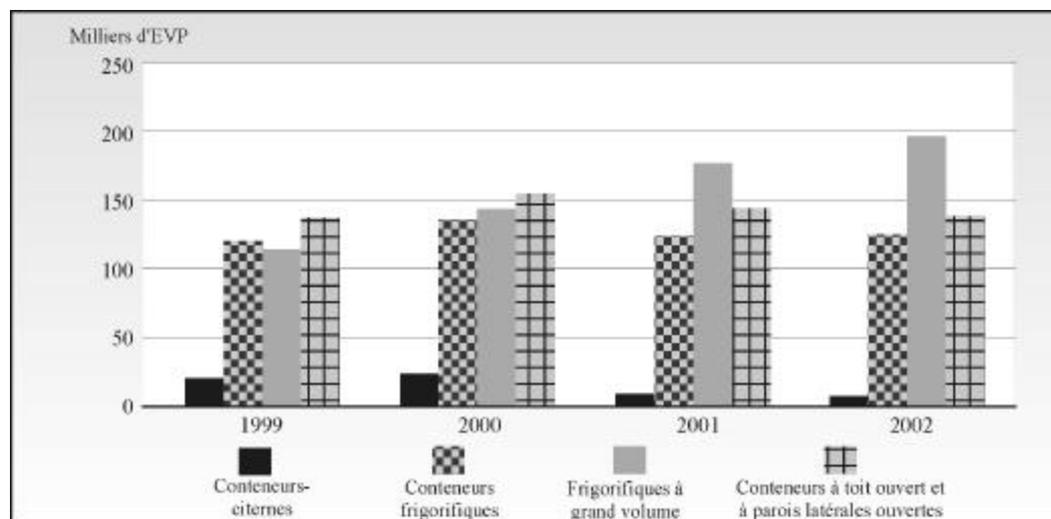
Tarifs de location à terme



Source: Institut des loueurs internationaux de conteneurs, 14^e enquête annuelle sur le parc de conteneurs loués.

GRAPHIQUE 12

Parc de conteneurs spéciaux loués (conteneurs -citernes, conteneurs frigorifiques ordinaires et à grand volume, conteneurs à toit ouvert et à parois latérales ouvertes)



Source: Institut des loueurs internationaux de conteneurs, 11^e à 14^e enquêtes annuelles sur le parc de conteneurs loués.

D. PRODUCTION ET LOCATION DE CONTENEURS

La production de nouveaux conteneurs pour le transport de marchandises, qui s'est nettement redressée après l'importante baisse de 2001, devait, d'après des projections, atteindre 1,6 million d'EVP en 2002 (voir le graphique 9). La plus grande partie de cette production était destinée à répondre à la demande des loueurs qui représentaient 50 % environ du total, chiffre en forte hausse par rapport à l'année précédente (35 %). La demande émanant des transporteurs, destinée à remplir les nouvelles cellules de la flotte de porte-conteneurs, s'est accrue de 10 % environ en 2002 et a été de l'ordre de 0,1 million d'EVP. Le remplacement de conteneurs vétustes par les loueurs et les transporteurs a également contribué à la demande (pour près de 0,7 million d'EVP, ou 46 % de la production).

La Chine a accentué en 2002 sa domination dans la production de conteneurs en portant sa part à 87 % du total mondial (voir le tableau 45). La production des autres régions a légèrement diminué à mesure qu'étaient construites en Chine des usines supplémentaires permettant une production à large échelle avec des matériaux intermédiaires tels que l'acier à haute résistance, résistant aux intempéries. Les producteurs des autres régions, où les coûts de matériaux analogues étaient relativement plus élevés, ont perdu des parts de marché.

L'essentiel de la production consistait en conteneurs normalisés pour marchandises solides, qui ont représenté environ 1,3 million d'EVP en 2002. Comme le montre le graphique 10, le reste de la production est composé de conteneurs frigorifiques intégraux, de conteneurs spéciaux pour marchandises solides, de conteneurs-citernes et de conteneurs non-ISO adaptés aux besoins particuliers des marchés européen (conteneurs «gros porteurs») et nord-américain. La production de ces deux derniers types de conteneurs diminue depuis quelques années.

Les prix moyens des conteneurs neufs construits en Chine, qui avaient fléchi en 2001, ont atteint le point le plus bas au premier trimestre de 2002 (voir le tableau 46). La baisse constatée entre le premier trimestre de 2001 et celui de 2002 - de l'ordre de 22 % - a été relativement uniforme d'une région à l'autre. En 2002, les prix sont remontés et, au troisième trimestre, ils avaient augmenté de 17 % par rapport au début de l'année.

L'augmentation des prix tient à plusieurs facteurs. Les fabricants, qui opéraient à capacité réduite depuis 2001, ont hésité à accroître la production au maximum vu l'évolution du marché des transports maritimes. Il leur a fallu du temps pour relancer la production, d'où une baisse des stocks qui explique en partie ce renchérissement. Le coût de la fabrication de conteneurs s'est aussi accru, car les prix des produits intermédiaires et des matières premières, qui étaient à leur niveau le plus bas par suite de la chute de la production de conteneurs en 2001, ont augmenté en raison de l'insuffisance de l'approvisionnement en acier Corten et en contreplaqué notamment.

C'est également au premier trimestre de 2002 que les tarifs de location de conteneurs étaient le plus bas (voir le graphique 11) du fait de la faible quantité de conteneurs loués (303 302 EVP, contre 680 932 EVP l'année précédente). Au cours des mois suivants, les tarifs de location se sont redressés en raison de la demande émanant des transporteurs qui ont préféré louer plutôt qu'acheter de nouveaux conteneurs, les taux de fret n'ayant que faiblement augmenté pendant la majeure partie de l'année. En fait, bon nombre de transporteurs ont jugé préférable de relouer des boîtes vétustes et inemployées accumulées dans les zones à faible demande. À mesure que la demande et les prix des nouveaux conteneurs augmentaient, les tarifs de location et le nombre de conteneurs loués ont légèrement progressé.

Au début de 2002, le parc de conteneurs pour marchandises solides loués était à peine supérieur à 7 millions d'EVP. Pour les autres types de conteneurs loués (citernes, frigorifiques, à toit ouvert et à parois latérales ouvertes, notamment), les variations du parc ont reflété l'évolution des exigences du marché (graphique 12). Au cours des trois dernières années, les loueurs ont choisi de développer l'offre de conteneurs frigorifiques à grand volume en réduisant leur parc de frigorifiques ordinaires, de conteneurs-citernes et de conteneurs à toit ouvert et à parois latérales ouvertes. Cette tendance cadrerait avec la production annuelle de ces différents conteneurs spéciaux. Les loueurs acquièrent un quart environ du total des conteneurs spéciaux fabriqués chaque année.

E. ÉVOLUTION DES CHEMINS DE FER

En 2002, un certain nombre de pays ont continué d'améliorer leur réseau ferroviaire dans le cadre de stratégies visant à élargir leur part dans le commerce mondial. En juillet 2002, l'Australie a entrepris la construction du tronçon final de l'AustralAsia Railway, qui reliera le port en eau profonde de Darwin et Adélaïde et contribuera ainsi à améliorer l'accès aux marchés asiatiques. Ce projet est financé par plusieurs États australiens et le Gouvernement fédéral à hauteur de 285 millions de dollars environ, ainsi que par des investisseurs privés regroupés au sein de l'Asia Pacific Transport Consortium (APTC), dont l'apport est de 421 millions de dollars. Ce consortium est titulaire du contrat de construction, de propriété et d'exploitation du projet, qui prévoit la mise en place d'une ligne à écartement normal de 1 420 kilomètres entre Darwin et Alice Springs, la location et l'entretien de la ligne existante de 830 kilomètres entre Tarcoola (près d'Adélaïde) et Alice Springs, et l'exploitation pendant 50 ans du chemin de fer transcontinental qui aura été achevé entre Tarcoola et Darwin.

Divers plans visant à moderniser les réseaux existants étaient à l'étude en 2002. Au Viet Nam, le Gouvernement a approuvé un programme sur 20 ans ayant pour objet de mettre à niveau le réseau ferroviaire national à écartement d'un mètre, qui fait partie du réseau transasiatique. L'investissement est considérable (de l'ordre de 11 milliards de dollars) et comprend la modernisation de la liaison nord-sud de 1 726 kilomètres entre Hanoi et Ho Chi Minh Ville, l'objectif étant de ramener la durée du parcours à 10 heures. Les chemins de fer indiens ont inscrit au budget un montant de 5,5 milliards de dollars à affecter sur cinq ans à la modernisation du réseau, notamment la modification de l'écartement, le doublement des voies et des mesures de sécurité. Ces projets sont assortis d'initiatives privilégiant le service à la clientèle, telles que les rabais de quantités, les taux ajustables pour le trafic de gare à gare, la facilitation de la participation privée en matière d'entreposage sur les terminaux existants et l'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises autres que le vrac. Au Canada, une proposition du Gouvernement fédéral qui était à l'étude en 2002 prévoyait de consacrer jusqu'à 2 milliards de dollars à la modernisation du réseau ferroviaire du pays pour permettre à des trains plus nombreux et plus lourds de rouler plus vite en toute sécurité et pour améliorer les liaisons ferroviaires à la frontière avec les États-Unis.

Des opérations et des investissements ferroviaires destinés à concurrencer ou à compléter d'autres modes de transport sont par ailleurs à signaler. En Chine, une liaison par transbordeur de 147 kilomètres entre Dalian et la ville de Yantai au nord de la province de Shandong a été envisagée en tant que solution de rechange à l'itinéraire ferroviaire de 1 000 kilomètres qui relie actuellement ces deux localités. Les travaux d'aménagement d'une liaison par navire transbordeur entre Zhangjiang Hai'an et l'île de Hainan viennent de commencer. Ce navire a été conçu pour transporter 40 wagons de marchandises, 40 voitures et 1 200 passagers. En Nouvelle-Zélande, des plaintes ont été émises au sujet de l'efficacité du réseau ferroviaire dans l'optique des exportations. Le Gouvernement a du mal à y remédier, car les besoins de transport de ce petit pays faiblement peuplé, ayant une économie essentiellement rurale, sont déjà satisfaits par l'industrie du camionnage. En Autriche, la liaison ferroviaire Westbahn de 317 kilomètres entre Vienne et Salzbourg était en cours d'amélioration et de modernisation pour réduire la durée du trajet et en accroître la capacité, de façon à promouvoir le rôle du pays dans la desserte de l'Europe orientale. À Duisbourg, des projets étaient en cours de réalisation pour relier par le rail cette importante plate-forme intermodale située sur le Rhin à des ports d'Europe méridionale.

F. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités techniques et commerciales de transport maritime. L'encadré 4 donne l'état des ratifications des conventions internationales adoptées sous les auspices de la CNUCED, en juin 2003. 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). Ce site établit des liens avec, entre autres, les sites Web des organisations ci-après, qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles: l'Organisation maritime internationale (OMI): (www.imo.org/home.html), l'Organisation internationale du travail (OIT): (www.ilo.org) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI): (www.uncitral.org).

ENCADRÉ 4		
États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 31 août 2003		
Titre de la Convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie, Zambie (78)
Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} novembre 1992	Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, République arabe syrienne, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Ouganda, Zambie (29)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980	Pas encore entrée en vigueur ? 30 parties contractantes exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)

Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986	Pas encore entrée en vigueur ? 40 parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial conformément à l'Annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman (11)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes exigées	Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Monaco, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu (8)
Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes exigées	Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie, République arabe syrienne (5)

Source: Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir www.un.org/law.

Chapitre VII

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION AU NIVEAU RÉGIONAL: AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Ce chapitre analyse le trafic maritime international et intrarégional en Afrique depuis la fin des années 90, l'accent étant mis sur les pays situés au sud du Sahara. Il porte aussi sur l'évolution des transports et des services connexes, dans l'optique en particulier des pays sans littoral

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

L'Afrique, qui couvre 30,3 millions de km² et dont la population était estimée à 820 millions d'habitants en 2001, comprend 53 pays que l'on peut regrouper en trois grandes régions ou entités géographiques: l'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie, soit les cinq pays qui correspondent au chiffre 8.1 de l'annexe I), l'Afrique du Sud qui occupe à elle seule une bonne partie de l'autre extrémité du continent (chiffre 5 de l'annexe I), entre les deux, et l'Afrique subsaharienne qui comprend les 47 autres pays (chiffres 8.2 et 8.3 de l'annexe I).

Les pays d'Afrique subsaharienne constituent un groupe hétérogène et ont des besoins très différents selon leur situation géographique. Il y a 24 pays côtiers, 16 pays sans littoral et 7 pays insulaires situés dans l'Atlantique et l'océan Indien. Du point de vue économique, toutefois, beaucoup présentent des traits communs. Trente-quatre pays d'Afrique subsaharienne figurent dans la catégorie des pays les moins avancés (PMA), caractérisés par la faiblesse de leurs indicateurs économiques et sociaux. Ils constituent en fait la majorité des 49 PMA recensés dans le monde.

Le tableau 47 donne la liste des pays d'Afrique subsaharienne en indiquant leur classification géographique et économique ainsi que la croissance moyenne annuelle de leur PIB pendant la période 1990-1999, son évolution annuelle de 1999 à 2001 et les estimations pour 2002 et 2003. Il présente aussi les mêmes données économiques pour les autres pays d'Afrique, pour l'ensemble des pays en développement et pour les pays développés à économie de marché.

TABLEAU 47

PIB réel des pays en développement d'Afrique subsaharienne

	Type de pays		PIB réel 1990-99	Variation annuelle (en pourcentage)				
	Catégorie géographique	Catégorie économique		1999	2000	2001	2002	2003
Pays d'Afrique subsaharienne								
a) Afrique de l'Ouest								
Bénin	C	PMA	4,6	4,7	5,8	5,0	5,3	6,0
Burkina Faso	PSL	PMA	3,8	6,3	2,2	5,7	5,7	5,4
Cap-Vert	I	PMA	5,4	8,6	6,8	2,9	3,0	3,5
Côte d'Ivoire	C		1,6	-2,3	0,1	3,0	4,5	..
Gambie	C	PMA	2,8	6,4	5,6	5,5	6,0	6,0
Ghana	C		..	4,4	3,7	4,2	4,5	5,0
Guinée	C	PMA	4,2	4,6	2,1	3,6	4,2	4,9
Guinée-Bissau	C	PMA	0,3	8,0	9,5	0,2	3,9	4,4
Libéria	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Mali	PSL	PMA	3,5	6,7	3,7	1,5	9,3	5,3
Mauritanie	C	PMA	4,2	4,1	5,0	4,6	5,1	5,5
Niger	PSL	PMA	2,4	-0,6	-1,4	7,6	2,7	3,9
Nigéria	C		..	1,0	4,3	2,8	-2,3	3,7
Sénégal	C	PMA	3,3	5,1	5,6	5,6	5,0	5,1
Sierra Leone	C	PMA	-4,7	-8,1	3,8	5,4	6,6	7,0
Togo	C	PMA	2,4	2,9	-1,9	2,7	3,0	4,0
b) Afrique centrale								
Angola	C	PMA	0,4	3,3	3,0	3,2	17,1	4,8
Burundi	PSL	PMA	-2,9	-1,0	-0,1	2,4	3,4	5,0
Cameroun	C		..	4,4	4,2	5,3	4,4	4,7
Congo	C		..	-0,3	8,2	2,9	3,9	-1,0
Gabon	C		..	-8,9	-1,9	2,4	1,0	-0,5
Guinée équatoriale	I	PMA	1,3	41,4	16,1	45,5	30,4	16,4
République centrafricaine	PSL	PMA	1,8	3,6	1,8	1,0	4,5	4,3
République démocratique du Congo	PSL	PMA	-5,2	-4,3	-6,2	-4,4	3,0	5,5
Rwanda	PSL	PMA	-1,5	7,6	6,0	6,7	6,5	6,2
Sao Tomé-et-Principe	I	PMA	1,7	2,5	3,0	4,0	5,0	5,0
Tchad	PSL	PMA	1,7	2,3	1,0	8,5	11,2	9,2
c) Afrique australe								
Botswana	PSL		..	6,3	8,6	4,9	2,6	3,7
Lesotho	PSL	PMA	4,3	2,4	3,5	4,0	4,0	4,3

	Type de pays		PIB réel 1990-99	Variation annuelle (en pourcentage)				
	Catégorie géographique	Catégorie économique		1999	2000	2001	2002	2003
Malawi	PSL	PMA	4,0	4,0	1,7	-1,5	1,8	4,5
Mozambique	C	PMA	6,2	7,5	1,6	13,9	9,0	5,6
Namibie	C		..	3,6	3,4	2,5	3,1	3,8
Swaziland	PSL		..	3,5	2,2	1,6	1,8	2,3
Zambie	PSL	PMA	0,2	2,2	3,6	4,9	3,7	4,0
Zimbabwe	PSL		..	-0,7	-5,1	-8,5	-10,6	-2,8
d) Corne de l'Afrique et Afrique de l'Est								
Djibouti	C	PMA	..	2,2	0,7	1,9	2,6	3,5
Érythrée	C	PMA	5,0	0,6	-12,1	9,7	8,8	7,1
Éthiopie	PSL	PMA	4,6	6,0	5,4	7,7	5,0	6,0
Kenya	C		..	1,3	-0,1	1,2	1,4	2,8
Ouganda	PSL	PMA	7,2	7,6	5,0	5,6	5,7	6,5
République-Unie de Tanzanie	C	PMA	2,0	3,5	5,1	5,6	5,8	6,0
Somalie	C	PMA	..	-	-	-	-	-
Soudan	C	PMA	8,2	7,7	9,7	5,3	5,2	6,3
e) Pays africains de l'océan Indien								
Comores	I	PMA	-0,6	1,9	-1,1	1,9	3,5	3,0
Madagascar	I	PMA	1,7	4,7	4,8	6,7	-10,0	10,0
Maurice	I		..	5,3	2,6	7,2	5,3	4,9
Seychelles	I		..	-2,8	-5,4	-8,1	-2,4	-0,6
Afrique du Nord								
Algérie	C		..	3,2	2,5	2,8	2,1	2,9
Égypte	C		..	6,0	5,1	3,3	2,0	3,7
Jamahiriya arabe libyenne	C		..	0,7	4,4	0,6	-0,6	2,5
Maroc	C		..	-0,1	1,0	6,5	4,4	4,1
Tunisie	C		..	6,1	4,7	5,0	3,8	6,4
Afrique du Sud	C		..	2,1	3,4	2,2	2,5	3,0
Ensemble des pays d'Afrique			3,1	2,8	3,0	3,5	3,1	4,2
Pays en développement			4,7	4,0	5,7	3,9	4,2	5,2
Pays développés à économie de marché			2,3	3,4	3,8	0,8	1,7	2,5

Source: FMI, World Economic Outlook Database, septembre 2002; CNUCED (2002), *Les pays les moins avancés - Rapport 2002*, publication des Nations Unies, numéro de vente F.02.II.D.13, Genève

Notes: C = pays côtier
I = pays insulaire
PMA = pays parmi les moins avancés
PSL = pays sans littoral

Les résultats économiques des pays africains pris collectivement sont inférieurs à la moyenne enregistrée pour l'ensemble des pays en développement.

Pendant la dernière décennie, le taux de croissance annuel moyen du PIB a été de 3,1 % pour les premiers, contre 4,7 % pour les seconds. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 2003. Les résultats économiques des pays varient cependant beaucoup d'une année à l'autre, pour plusieurs raisons - catastrophes naturelles, instabilité politique interne ou internationale, déplacement de populations pour cause d'instabilité dans des pays voisins, conflits armés avec des pays voisins, fluctuation des cours des principaux produits d'exportation, fluctuation du niveau des investissements étrangers, etc.

Six pays d'Afrique de l'Ouest (le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, le Ghana, la Mauritanie et le Sénégal) ont réussi à progresser de façon régulière. Dans d'autres pays, le taux de croissance a été médiocre ou négatif certaines années. Des troubles politiques internes expliquent les résultats de la Côte d'Ivoire en 2000 et 2001 et comme le pays connaît de nouveau une crise depuis septembre 2002, la croissance sera probablement inférieure aux prévisions. La guerre civile a provoqué une contraction de l'économie de la Sierra Leone au cours des dix dernières années et a exigé l'envoi de missions de maintien de la paix de l'ONU ainsi qu'une intervention armée du Royaume-Uni. Au Libéria, l'instabilité est telle qu'il n'est pas même possible de recueillir des données. Au Nigéria, - qui est la principale économie de l'Afrique subsaharienne - des troubles civils régionaux et des inondations dans le nord du pays sont à l'origine du piètre bilan de 1999 et 2002, mais les perspectives pour 2003 sont bonnes.

En Afrique centrale, les mauvais résultats enregistrés depuis dix ans au Burundi, dans la République démocratique du Congo et au Rwanda sont imputables à la guerre. Un problème de réfugiés au Tchad et un changement traumatisant de régime dans la République centrafricaine (qui a nécessité l'envoi d'une force de maintien de la paix de l'ONU) ont eu de lourdes conséquences sur la croissance de ces pays en 2000 et en 2001, respectivement. L'instabilité politique au Gabon s'est traduite par un taux de croissance négatif en 1999 et en 2000. Le dynamisme exceptionnel de la Guinée équatoriale est dû à la découverte de pétrole au large des côtes, la production ayant atteint 0,2 million de barils par jour en 2001. Avec la découverte de pétrole et la construction d'un oléoduc, les prévisions sont également bonnes pour le Tchad et le Cameroun.

En Afrique australe, les mauvais résultats de 2000 pour le Mozambique sont imputables à deux cyclones et à des inondations qui ont entraîné le déplacement de près de 200 000 personnes et qui ont fait un million de sans-abri; le pays a toutefois connu une reprise rapide. En Angola, l'extinction progressive de la guerre en 2002 a grandement favorisé la croissance économique qui n'avait été que de 0,4 % par an en moyenne pour la décennie précédente. Au Zimbabwe, la réforme agraire, la participation à la guerre du Congo, des élections contestées et des sanctions économiques ont provoqué un recul de l'économie pendant plusieurs années. La croissance est restée régulière dans d'autres pays comme le Botswana, le Lesotho, le Malawi, la Namibie et le Swaziland.

TABLEAU 48
Le commerce de marchandises de l'Afrique

Année	Milliards de dollars		Croissance annuelle (en pourcentage)		Part du commerce mondial, (en pourcentage)	
	Exportations	Importations	Exportations	Importations	Exportations	Importations
1990	105,5	99,2	..	..	3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	133,1	27,4	3,9	2,4	2,0
2001	141,2	136,0	-4,9	2,2	2,4	2,2

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, tableau A.4 et A.5 de l'appendice.

TABLEAU 49
Composition du commerce de l'Afrique par région

		Milliards de dollars			Part du commerce africain (en pourcentage)			
		Ensemble de l'Afrique	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique du Sud	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique du Sud
1999	Exportations	116,6	52,6	37,3	26,7	45	32	23
	Importations	128,1	53,5	47,9	26,7	42	37	21
2000	Exportations	148,5	65,1	53,4	30,0	44	36	20
	Importations	133,0	52,4	51,0	29,7	39	38	22
2001	Exportations	141,2	62,3	49,6	29,3	44	35	21
	Importations	136,0	55,8	51,8	28,4	41	38	21

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, Commerce par région - Afrique, tableaux III.55 à III.60 et graphiques III.13 et III.14.

TABLEAU 50

Valeur des exportations africaines

	En milliards de dollars			En pourcentage		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Monde	116,6	148,5	141,2	100,0	100,0	100,0
Europe occidentale	59,7	75,3	73,0	51,2	50,7	51,7
Amérique du Nord	17,6	27,2	24,8	15,1	18,3	17,6
Japon	3,1	3,8	3,5	2,7	2,6	2,5
Autres pays d'Asie	16,1	20,0	17,2	13,8	13,5	12,2
Amérique latine	3,6	4,6	5,1	3,1	3,1	3,6
Moyen-Orient	2,3	3,0	2,9	2,0	2,0	2,1
Commerce intra-africain	11,1	12,1	11,4	9,5	8,1	8,1
Autres destinations	3,1	2,5	3,3	2,7	1,7	2,3

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, Commerce par région - Afrique, tableaux III.55 à III.60 et graphiques III.13 et III.14.

En Afrique de l'Est et dans la Corne de l'Afrique, les bons élèves ont été la République-Unie de Tanzanie, l'Ouganda et le Kenya, même si ce dernier a eu un taux de croissance négatif en 2000, année où ont eu lieu des élections très controversées. La même année, ces pays ont rétabli la Communauté d'Afrique de l'Est. L'économie soudanaise a eu le vent en poupe en 2000 malgré la poursuite de la guerre civile, la sécheresse dans le sud du pays et la surproduction de sucre. La guerre avec l'Éthiopie est à l'origine des mauvais résultats de l'Érythrée en 1999 et en 2000, mais la situation s'est améliorée avec la conclusion d'un accord de paix et le déploiement d'une force de maintien de la paix de l'ONU. En dépit de la guerre, de la sécheresse dans le nord-est et de la faiblesse des prix du café, le taux de croissance de l'Éthiopie n'a fléchi que légèrement en 2000.

B. STRUCTURE DES ÉCHANGES

Pendant la période 1990-2001, la valeur des exportations africaines a augmenté de 33,8 % pour atteindre 141,2 milliards de dollars, et celle des importations de 37,1 % pour passer à 136 milliards de dollars. Le tableau 48 donne la valeur des exportations et des importations annuelles de marchandises du continent. On constate que l'évolution a été inégale: ainsi, les échanges ont connu une tendance générale à la contraction de 1991 à 1993, puis une tendance générale à l'expansion pendant la période 1994-1997, et depuis 1998 leur comportement est irrégulier. Les fluctuations annuelles ont été importantes: les exportations ont fléchi de 17,2 % en 1998, mais ont progressé de 10,6 % l'année suivante; les importations, quant à elles, ont augmenté de 19,2 % en 1995 avant de diminuer de 1,1 % en 1996. Globalement, la part de l'Afrique dans le commerce mondial est faible et elle a baissé, tombant d'environ 3 % de la valeur des exportations et des importations en 1990 à environ 2,4 % en 2001. Les chiffres préliminaires pour 2002 semblent indiquer une nouvelle contraction des échanges.

TABLEAU 51

Organismes œuvrant au développement des échanges intra-africains

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
Ensemble des pays africains									
Afrique du Sud								x	
a) Afrique du Nord									
Algérie	x								
Égypte									
Jamahiriya arabe libyenne	x								
Maroc	x								
Tunisie	x								
Pays d'Afrique subsaharienne									
b) Afrique de l'Ouest									
Bénin				x	x	x			
Burkina Faso				x	x	x			
Cap-Vert				x					
Côte d'Ivoire				x	x	x			
Gambie				x					
Ghana				x					
Guinée				x					
Guinée-Bissau				x	x	x			
Libéria				x					
Mali				x	x	x			
Mauritanie	x			x					
Niger				x	x	x			
Nigéria				x					
Sénégal				x	x	x			
Sierra Leone				x					
Togo				x	x	x			
c) Afrique centrale									
Angola			x				x		x
Burundi			x				x		
Cameroun		x	x		x				
Congo		x	x						
Gabon		x	x		x				
Guinée équatoriale		x	x		x				
République centrafricaine		x	x		x				
République démocratique du Congo			x	x		x		x	x
Rwanda			x		x		x		
Sao Tomé-et-Principe			x						
Tchad		x	x		x				
d) Afrique australe									
Botswana									x
Burkina Faso				x	x	x			
Lesotho									x
Malawi							x		x

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
Mozambique								X	
Namibie							X	X	
Swaziland							X	X	
Zambie							X	X	
Zimbabwe							X	X	
e) Corne de l'Afrique et Afrique de l'Est									
Djibouti							X		X
Érythrée							X		X
Éthiopie							X		X
Kenya							X		X
Ouganda							X		X
République-Unie de Tanzanie							X	X	
Somalie							X		X
Soudan							X		
f) Pays africains de l'océan Indien									
Comores					X		X		
Madagascar							X		
Maurice							X	X	
Seychelles							X	X	

Source: *Africa 2003*, ouvrage publié par Business Books International, États-Unis, ISBN 0-916673-11-1 et ISSN 1536-1454.

Note: UMA: Union du Maghreb arabe; CEMAC: Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale; CEEAC: Communauté économique des États de l'Afrique centrale; CEDEAO: Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest; CFA: Communauté financière africaine; UEMOA: Union économique et monétaire ouest-africaine; COMESA: Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et australe; SADC: Communauté de développement de l'Afrique australe; IGAD: Autorité intergouvernementale pour le développement.

Le tableau 49 donne la ventilation des échanges pour les trois groupes régionaux. En 2001, les pays d'Afrique subsaharienne étaient à l'origine de 44 % des exportations et de 41 % des importations africaines, les pays d'Afrique du Nord de 35 % des exportations et de 38 % des importations, et l'Afrique du Sud de 21 % des exportations et de 21 % des importations. Ces parts sont relativement stables depuis 1999. Depuis 2000, la balance commerciale de l'Afrique est excédentaire, seuls les pays d'Afrique du Nord ayant enregistré un déficit (2,2 milliards de dollars) en 2001.

Le tableau 50 indique les principales destinations des exportations africaines, en valeur.

L'Europe, et notamment l'Union européenne, en absorbe environ la moitié et le marché nord-américain un peu moins d'un cinquième – part légèrement supérieure à celle du Japon et des autres pays d'Asie. Le reste va aux marchés du Moyen-Orient et d'Amérique latine ainsi qu'aux marchés intra-africains (entre 10 et 15 %).

TABLEAU 52

Répartition du commerce intra-africain de marchandises en 2000

Destination	Monde	Afrique	Groupements de pays africains (en pourcentage)								
Exportations	En milliards de dollars	En milliards de dollars	En pourcentage	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC
Origine	En milliards de dollars	En milliards de dollars	En pourcentage	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC
UMA	47,8	1,48	3,1	2,3	0,1	0,1	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0
CEMAC	10,6	0,26	2,5	0,5	1,2	1,5	0,4	1,4	0,3	0,4	0,4
CEEAC	19,3	0,35	1,8	0,2	0,7	0,9	0,3	0,8	0,2	0,3	0,5
CEDEAO	30,8	4,37	14,2	0,6	1,3	1,8	10,8	8,2	6,9	0,6	1,5
CFA	16,0	1,90	12,0	0,9	1,5	2,1	8,8	6,9	5,4	0,7	0,9
UEMOA	5,4	1,64	30,4	1,8	2,1	3,1	25,1	17,6	15,6	1,4	1,8
COMESA	24,6	2,51	10,2	0,6	0,1	0,7	0,2	0,2	0,1	5,2	5,2
SADC	36,1	5,52	15,3	0,2	0,2	1,6	1,0	0,6	0,3	9,2	12,2
Afrique	136,3	12,94	9,5	1,1	0,5	1,0	2,9	2,2	1,7	3,3	3,8
Origine	Monde	Afrique	Différents groupes de pays africains (en pourcentage)								
Importations	En milliards de dollars	En milliards de dollars	En pourcentage	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC
Destination	En milliards de dollars	En milliards de dollars	En pourcentage	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC
UMA	35,8	1,7	4,8	3,3	0,2	0,2	0,6	0,5	0,3	0,5	0,2
CEMAC	4,4	0,7	15,2	0,6	3,1	3,4	9,5	5,9	2,7	0,6	2,2
CEEAC	7,8	1,6	19,9	0,3	2,3	2,6	7,5	4,7	2,4	2,3	8,4
CEDEAO	28,7	4,3	14,8	0,9	0,2	0,2	12,3	4,8	4,6	0,2	1,4
CFA	13,6	3,2	23,5	0,9	1,3	1,4	19,6	7,8	6,5	0,4	1,8
UEMOA	9,1	2,5	27,5	1,1	0,4	0,5	24,7	8,8	8,4	0,2	1,5
COMESA	39,9	5,0	12,5	0,4	0,1	0,2	0,5	0,3	0,2	3,5	9,2
SADC	39,8	5,3	13,2	0,0	0,1	0,3	1,2	0,4	0,3	3,4	10,9
Afrique	139,6	13,7	9,8	1,1	0,2	0,3	3,3	1,4	1,2	1,9	4,0

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la Banque africaine de développement sur la balance des paiements (voir afdb.org/knowledge/statistics/statistics_indicators_selected/external/pdf/table28.pdf)

TABLEAU 53

Flotte marchande des pays d'Afrique
(en milliers de tpl)

	Année	Tonnage total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Total: Monde	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
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
	2002	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
Flotte africaine (y compris les navires de libre immatriculation)							
	1980	165 622	108 085	45 295	7 540	798 3	903
	1990	106 494	57 877	31 677	7 515	2 230	7 195
	2000	86 383	38 189	23 432	6 356	8 011	10 395
	2001	84 532	36 082	22 350	5 959	10 408	9 733
	2002	82 422	38 634	20 769	5 421	11 569	6 030
Flotte africaine (non compris les navires de libre immatriculation)							
	1980	7 644	3 615	549	2 573	241	667
	1990	7 268	2 406	1 040	2 095	226	1 501
	2000	6 321	1 572	1 257	1 735	428	1 329
	2001	6 048	1 302	1 420	1 568	424	1 334
	2002	5 406	1 215	1 337	1 447	139	1 269
Libéria	1980	157 978	104 470	44 746	4 967	557	3 236
	1990	99 226	55 471	30 637	5 420	2 004	5 694
	2000	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
	2001	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
	2002	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
Afrique du Nord	1980	4 820	3 093	262	967	1	498
	990	5 415	1 952	1 040	1 276	10	1 137
	2000	4 309	981	1 236	1 062	92	938
	2001	3 967	602	1 310	1 016	92	947
	2002	3 575	490	1 186	896	108	895
Afrique du Sud	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2001	359	5	0	0	262	92
	2002	59	4	0	0	30	25
Afrique subsaharienne	1980	1 985	459	0	1 416	0	110
	1990	1 554	453	0	819	0	282
	2000	1 644	586	21	673	74	290
	2001	1 722	695	110	552	70	295
	2002	1 773	721	151	551	2	349

	Année	Tonnage total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Afrique de l'Ouest	1980	1 309	277	0	966	0	66
	1990	1 102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2001	842	566	0	93	0	183
	2002	871	594	0	99	0	178
Afrique centrale	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155	0	0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2001	354	22	105	183	1	43
	2002	214	23	29	101	2	60
Afrique de l'Est	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2001	220	23	0	182	0	15
	2002	235	31	0	185	0	19
Afrique australe et océan Indien	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2001	306	84	5	94	69	54
	2002	452	73	122	165	0	93

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register – Fairplay.

Les exportations africaines vers l'Europe sont constituées pour environ moitié (en valeur) de pétrole brut, de gaz et de produits pétroliers, pour environ un quart de textiles, pour un peu moins d'un cinquième de produits agricoles et pour environ 10 % de minéraux. Les importations africaines en provenance d'Europe sont constituées pour 80 % d'articles manufacturés, dont environ la moitié correspond à des machines et à du matériel de transport. Les produits agricoles et alimentaires représentent environ un dixième des importations. L'importance de l'Union européenne pour le commerce africain est illustrée par l'initiative «Tout sauf les armes», approuvée en février 2001 par la Commission européenne, qui prévoit l'élimination progressive des contingents et droits de douanes applicables à toutes les exportations, hormis les armes, en provenance des PMA, et donc de nombreux pays d'Afrique subsaharienne. Cette initiative leur permettra d'exporter davantage de produits agricoles vers l'Union, pour autant que les chaînes d'approvisionnement soient efficaces.

Les États-Unis, qui sont le deuxième partenaire commercial de l'Afrique, ont adopté en mai 2000 la loi sur la croissance et les potentialités de l'Afrique, instrument tout particulièrement axé sur les pays d'Afrique subsaharienne et sur l'Afrique du Sud.

TABLEAU 54

Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Afrique subsaharienne
(pourcentage du tonnage total en tpl)

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
Total: Monde	Toutes catégories de navires	22,0	20,9	15,6	13,2	28,1	12,6
	Navires -citernes	26,9	18,5	21,1	9,5	24,0	11,6
	Vraquiers	19,7	23,9	12,8	17,8	25,8	12,7
	Navires de charge classiques	9,4	13,6	9,8	16,7	50,6	17,0
	Porte-conteneurs	31,1	33,9	13,1	10,0	11,9	9,1
	Autres navires	14,9	13,9	13,4	9,4	49,2	16,0
Afrique subsaharienne (y compris les pays de libre immatriculation)							
	Toutes catégories de navires	24,1	25,6	21,3	13,1	15,9	10,8
	Navires -citernes	24,5	23,0	26,3	9,6	16,5	10,8
	Vraquiers	16,1	29,2	16,9	20,9	16,9	11,9
	Navires de charge classiques	10,8	22,0	15,7	26,3	25,2	14,0
	Porte-conteneurs	45,3	30,2	14,5	5,7	4,3	6,7
	Autres navires	16,8	24,7	20,9	14,8	22,8	12,4
Afrique subsaharienne (non compris les pays de libre immatriculation)							
	Toutes catégories de navires	2,7	1,3	2,4	5,5	88,1	22,1
	Navires -citernes	2,6	0,0	0,6	0,0	96,8	22,9
	Vraquiers	5,3	3,5	0,0	0,0	91,2	21,8
	Navires de charge classiques	1,0	1,4	5,5	17,9	74,3	21,3
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	4,7	5,2	5,2	7,8	77,0	20,5
Angola	Toutes catégories de navires	3,5	0,8	0,0	14,1	81,7	21,7
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	8,3	91,7	23,0
	Autres navires	9,7	2,2	0,0	26,7	61,4	19,3
Bénin	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Cameroun	Toutes catégories de navires	0,0	8,4	8,5	2,2	80,8	21,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	9,6	9,7	2,5	78,1	20,6
Cap-Vert	Toutes catégories de navires	3,4	0,0	3,4	3,5	89,6	22,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	4,8	0,0	4,7	0,4	90,2	21,9
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	37,3	62,7	21,1
Comores	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,5	0,5	99,0	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	23,58
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	4,25	1,4	94,4	22,9
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	23,9	76,1	21,9
Congo	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	23,9	100,00	23,5
Côte d'Ivoire	Toutes catégories de navires	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
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
Djibouti	Toutes catégories de navires	8,6	0,0	0,0	0,0	91,4	21,6
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	22,2	0,0	0,0	0,0	77,8	18,7
Érythrée	Toutes catégories de navires	1,5	0,5	0,0	0,0	98,0	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	4,8			100,0	23,5
Éthiopie	Toutes catégories de navires	18,8	0,0	0,0	0,0	82,5	20,0
	Navires -citernes	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	18,6	75,4	6,1	16,5
Gabon	Toutes catégories de navires	8,8	0,0	6,8	20,4	63,9	19,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	14,1		0,0	27,3	58,5	18,7
Gambie	Toutes catégories de navires	4,3	0,0	16,9	0,016,7	62,1	19,5
	Navires -citernes	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
	Autres navires	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
Ghana	Toutes catégories de navires	0,0	0,5	1,8	3,2	94,4	23,0
	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	10,1	89,9	22,8
	Autres navires	0,0	0,0	2,9	1,1	95,2	23,0
Guinée	Toutes catégories de navires	1,2	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	1,3	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
Guinée-Bissau	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0
Guinée équatoriale	Toutes catégories de navires	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
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Kenya	Toutes catégories de navires	0,0	1,6	19,1	5,7	73,60	20,7
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7
	Autres navires	0,0	3,5	22,9	12,4	61,1	19,5
Madagascar	Toutes catégories de navires	0,0	1,6	3,8	7,6	86,9	22,3
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	7,4	92,6	23,0
	Autres navires	0,0	7,7	18,0	15,8	58,5	19,1
Mauritanie	Toutes catégories de navires	5,5	0,9	1,4	20,7	71,5	20,7
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	5,7	0,9	1,5	21,4	70,5	20,6
Maurice	Toutes catégories de navires	20,9	19,3	11,0	3,0	45,9	14,4
	Vraquiers	60,3	39,7	0,0	0,0	0,0	4,0
	Navires de charge classiques	23,0	0,0	31,8	0,0	45,2	14,9
	Autres navires	0,6	20,1	4,6	6,1	68,5	19,1
Mozambique	Toutes catégories de navires	30,6	2,8	8,7	3,0	54,9	15,3
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	7,5	0,0	92,5	23,56
	Autres navires	49,3	4,5	9,5	4,9	31,9	10,8

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
Nigéria	Toutes catégories de navires	0,4	1,6	0,1	0,4	97,4	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	12,8	0,0	0,0	87,2	21,4
	Autres navires	6,4	8,4	2,0	5,5	77,8	20,2
République démocratique du Congo	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	3,3	0,0	96,7	23,1
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
République-Unie de Tanzanie	Toutes catégories de navires	0,0	0,6	0,1	2,8	96,5	23,2
	Navires -citernes	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
	Autres navires	0,0	4,0	0,5	19,4	76,1	21,5
Sainte-Hélène	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Sao Tomé-et-Principe	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	3,4	0,2	96,5	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	21,5	0,0	78,5	21,0
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,3	99,7	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Sénégal	Toutes catégories de navires	1,2	0,0	2,5	12,2	84,2	22,2
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	64,5	35,5	19,3
	Autres navires	1,2	0,0	2,7	8,6	87,5	22,4
Seychelles	Toutes catégories de navires	45,4	5,8	5,3	19,2	24,3	10,9
	Navires -citernes	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
	Navires de charge classiques	2,6	1,8	0,0	53,9	41,7	19,1
	Autres navires	0,0	24,8	25,4	2,2	47,6	16,3
Sierra Leone	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	2,4	4,4	93,2	22,9
	Navires -citernes	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
	Autres navires	0,0	0,0	12,0	21,8	66,2	20,7
Somalie	Toutes catégories de navires	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
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Soudan	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,1	99,9	23,5
	Navires -citernes	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
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	6,3	93,7	23,1
Togo	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	1,2	98,8	23,4

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register - Fairplay Ltd.

TABLEAU 55

Débit de conteneurs dans les ports d'Afrique subsaharienne en 2000
(en milliers d'EVP)

Afrique subsaharienne	Côte ouest	Côte est
Conteneurs embarqués		
En charge	283	156
À vide	186	212
Total embarqué	469	368
Conteneurs débarqués		
En charge	379	323
À vide	131	36
Total débarqué	510	359
Total, conteneurs embarqués et débarqués	979	727
Pourcentage de conteneurs vides	32,4	34,1

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED pour un échantillon des principaux ports.

TABLEAU 56

Trafic conteneurisé entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe
(en milliers d'EVP)

Année	Trafic en direction du sud	Trafic en direction du nord
2000	465	253
2001	447	267
2002	440	267
2003	437	270
2004	439	273
2005	446	277

Source: Containerisation International, diverses livraisons.

Plusieurs organismes ont été créés par les pays d'Afrique pour promouvoir le commerce intrarégional. Le tableau 51 donne la liste de leurs membres et le tableau 52 indique la répartition de leurs échanges avec le monde, avec les pays africains et entre eux.

En 2000, la SADC et la CEDEAO venaient au premier rang pour les exportations à destination de l'Afrique (5,5 et 4,4 milliards de dollars, respectivement). Les pays d'Afrique subsaharienne sont nombreux à faire partie de la CEDEAO et du COMESA, qui ont exporté pour 30,8 milliards et 24,6 milliards de dollars de marchandises la même année. La part de l'Afrique dans ces exportations a été de 14,2 % et 10,2 %. En pourcentage, les exportations les plus importantes vers l'Afrique subsaharienne ont été celles de l'UEMAO à destination de la CEDEAO (25,1 %) et de la CFA (17,6 %). Pour ce qui est des importations en provenance d'Afrique, celles de l'UEMAO (27,5 %) et de la CFA (23,5 %) sont arrivées en tête. L'UEMAO est également le principal importateur des produits originaires d'un autre groupement de pays subsahariens, la CEDEAO (24,7 %). Globalement, les échanges intra-africains représentent entre 9 et 10 % du commerce total.

En juillet 2000, l'accord signé par le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie pour ressusciter la Communauté d'Afrique de l'Est est entré en vigueur. Ces pays ont décidé de commencer par créer une union douanière pour renforcer le commerce et les liens économiques, une fédération politique étant envisagée à long terme.

C. TRANSPORTS MARITIMES

En 2002, le tonnage de la flotte marchande africaine, y compris les navires immatriculés sous libre pavillon au Libéria, était de 82 422 millions de tpl, soit 9,8 % de la flotte mondiale. Non compris les navires de libre immatriculation, il représentait 5 406 milliers de tpl, soit 3,2 % de la flotte des pays en développement et 0,6 % de la flotte mondiale. Comme l'indique le tableau 53 la part de la flotte africaine dans la flotte marchande mondiale ne cesse de diminuer. Entre 1980 et 2000, elle est tombée de 24,3 à 10,7 % si l'on inclut les navires de libre immatriculation, et de 1,1 à 0,8 % si on les exclut.

Les deux tiers environ de la flotte marchande africaine qui n'est pas sous régime de libre immatriculation sont constitués de navires immatriculés dans les pays d'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie) et en Afrique du Sud, contre un tiers dans les pays d'Afrique subsaharienne. Depuis l'an 2000, le tonnage détenu par ces derniers a légèrement augmenté, passant de 1 644 à 1 773 milliers de tpl (soit une progression de 7,8 %), mais il demeure inférieur au niveau atteint dans les années 80 (1 985 milliers de tpl). En 2002, environ la moitié de la flotte subsaharienne appartenait à des pays d'Afrique de l'Ouest et un quart à des pays d'Afrique australe et de l'océan Indien; le reste était détenu à parts égales par des pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale.

L'âge moyen de la flotte d'Afrique subsaharienne, non compris les navires de libre immatriculation, est de 22,1 ans. Il est donc nettement supérieur à celui de la flotte mondiale, qui est de 12,6 ans (voir le tableau 54). L'âge moyen dépasse 20 ans pour toutes les catégories de navires, les porte-conteneurs et les navires-citernes étant les plus vieux.

Depuis l'an 2000, le volume total de marchandises chargées et déchargées dans les ports africains avoisine 750 millions de tonnes par an, dont environ un tiers, c'est-à-dire 250 millions de tonnes, pour les pays d'Afrique subsaharienne. La part du continent dans le tonnage mondial chargé et déchargé est de 6,2 % et celle de l'Afrique subsaharienne atteint presque 2,1 %.

On constate un important déséquilibre dans la répartition des cargaisons transportées par les pays d'Afrique subsaharienne, les marchandises chargées représentent en moyenne 190 millions de tonnes par an, contre 60 millions de tonnes seulement (soit moins du tiers) pour les marchandises déchargées. La majeure partie du tonnage chargé, estimée à presque 170 millions de tonnes, est constituée de pétrole brut provenant des pays exportateurs d'Afrique de l'Ouest, notamment du Nigéria, du Gabon, de l'Angola et, depuis peu, de la Guinée équatoriale. Le solde est essentiellement constitué de vrac sec, de bauxite originaire de Guinée et de minerai de fer mauritanien (environ 15 millions de tonnes par an). Le reste du tonnage chargé et les quatre cinquièmes des cargaisons déchargées correspondent à des marchandises diverses, qui sont de plus en plus souvent transportées dans des conteneurs. Un cinquième du tonnage déchargé est constitué de produits pétroliers raffinés, comme l'essence.

Les marchandises convoyées par navires de ligne sont en grande partie transportées dans des conteneurs, bien qu'il y ait aussi des services de transport de divers ainsi que des trafics spécialisés, par exemple pour le bois. En 2000, les conteneurs chargés et déchargés dans les ports africains ont représenté presque 7,3 millions d'EVP, dont 2,5 millions dans les pays d'Afrique subsaharienne. Un débit analogue a été enregistré en Afrique du Sud et dans les pays situés le long de la côte nord - 2,1 et 2,7 millions d'EVP, respectivement. D'après les données disponibles pour 14 pays africains, le débit a été de 6,1 millions d'EVP en 2001. La part des conteneurs vides - environ un tiers du total, comme l'indique le tableau 55 - est révélatrice du déséquilibre qui caractérise le commerce des pays d'Afrique subsaharienne.

Le tableau 56 donne une idée du trafic sur la principale liaison conteneurisée de l'Afrique subsaharienne, c'est-à-dire entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe. Ce tableau présente les chiffres effectifs pour 2000 et 2001 et des prévisions pour les années suivantes jusqu'en 2005. Là encore, les courants de trafic témoignent d'un déséquilibre, le trafic à destination du sud représentant environ 60 % du total. D'après les prévisions, la croissance sera très faible.

TABLEAU 57

Coût unitaire estimatif du transport routier pour les conteneurs
(maximum 28 tonnes et 40 pieds)

Liaison	Distance (en km)	Coût total (en dollars)	Coût (en dollars au km)
Couloirs d'Afrique subsaharienne			
Djibouti-Dire Dawa - Addis-Abeba	844	n.d.	n.d.
Mombasa - Kampala	1 440	3 250	2,26
Dar es-Salaam - Kigali	1 650	4 980	3,02
Dar es-Salaam - Bujumbura	1 750	5 180	2,96
Dar es-Salaam - Lusaka	2 000	4 230	2,11
Dar es-Salaam - Harare (via Lusaka)	2 490	4 013	1,61
Dar es-Salaam - Blantyre (via Lilongwe)	2 030	3 573	1,76
Nacala - Lusaka (via Lilongwe)	1 774	2 735	1,54
Beira - Lubumbashi (via Harare, Lusaka)	1 581	2 554	1,61
Walvis Bay - Harare (via Maun)	2 409	3 585	1,49
Douala - Bangui	1 600	7 900	4,94
Douala - N'Djamena	1 900	8 000	4,21
Cotonou - Niamey	1 056	2 200	2,08
Lomé - Niamey	1 234	3 160	2,56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2,55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1,78
Dakar - Bamako	1 200	3 400	2,83
Autres couloirs			
Maputo - Johannesburg	561	775	1,38
Durban - Lusaka (via Plumtree)	2 524	3 873	1,53
Walvis Bay - Johannesburg	1 885	2 593	1,38

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données provenant des sources suivantes: SATN Comparative Transit Transport Cost Analysis, septembre 2001 - USAID; exposé du CSM à Genève en février 2003; *Marchés tropicaux*, 18 avril 2003, p. 792.

Deux entreprises, Delmas et Maersk, dominent le transport international de marchandises en Afrique de l'Ouest. Delmas offre des liaisons hebdomadaires directes, au moyen de navires autonomes à levage et à roulage d'une capacité de 1 500 à 2 200 EVP, entre les ports d'Afrique de l'Ouest et certains ports européens de l'Atlantique et de la Méditerranée. Maersk dessert l'Afrique de l'Ouest à partir de ses centres européens de transbordement, notamment le port d'Algésiras. Les deux transporteurs assurent le relais pour l'acheminement jusqu'aux États-Unis de conteneurs arrivant en Europe. Le trafic ouest-africain représente 55 % des services de Delmas, qui comprennent le transport de bois. En 2001, cette entreprise a commencé à desservir l'Afrique de l'Est et les îles de l'océan Indien.

ENCADRÉ 5

Le SIAM

Le SIAM (Système d'informations anticipées sur les marchandises) est un système informatique qui permet de suivre et de localiser les marchandises sur le réseau ferroviaire, les lacs, les fleuves et les routes et dans les ports. Il est mis au point et installé par la CNUCED en fonction des besoins des utilisateurs.

Le SIAM fournit en direct des renseignements détaillés sur l'acheminement de tout conteneur ou envoi dans lequel l'utilisateur a un intérêt légitime. Il fonctionne dans plus de 20 pays d'Afrique et d'Asie et permet de suivre les marchandises au-delà des frontières nationales. Il suffit d'avoir un ordinateur individuel avec un modem donnant accès à l'Internet et, bien sûr, d'installer le système le long des voies ferrées et des routes ainsi que dans les ports.

Le système facilite les relations commerciales et renforce l'intégration sous-régionale, en permettant à tous les utilisateurs de communiquer au moyen de divers modes et interfaces, par-delà les frontières, les données nécessaires pour accroître l'efficacité commerciale. La pleine utilisation de l'infrastructure et des équipements existants permet de réduire sensiblement les frais de transport.

Le SIAM produit automatiquement des statistiques et des indicateurs de résultats, ce qui aide à remédier aux défauts et à limiter les pratiques frauduleuses. Dans les chemins de fer, le système suit le trafic, répartit les wagons vides, gère les terminaux, surveille la consommation de carburant des locomotives ainsi que l'entretien du matériel roulant et assure la facturation de tous les services rendus.

Une étude indépendante a été faite à la demande de l'Union européenne pour évaluer l'utilité du système et son impact sur cinq chemins de fer interconnectés d'Afrique orientale et australe. Elle a abouti à la conclusion que le système permettait non seulement de réduire les délais de rotation, d'immobilisation et de transit et d'accroître l'utilisation du parc ferroviaire, mais encore d'économiser en tout 6,4 millions de dollars par an sur les frais de louage et de dégager des recettes supplémentaires de 20,5 millions de dollars par an grâce à l'augmentation de la capacité de transport.

Pour de plus amples renseignements, on peut se mettre en rapport avec le coordonnateur du SIAM (téléphone: +41 22 907 4480; courrier électronique: acis@unctad.org).

PIL China Shipping et Gold Star Line exploitent des liaisons directes entre la côte ouest de l'Afrique, l'Asie du Sud-Est et la Chine, via Le Cap, avec des navires de 1 500 à 2 000 EVP. Des navires de collecte relient également l'Afrique de l'Ouest aux services de transport assurés à partir de l'Afrique du Sud pour l'Extrême-Orient et la côte est de l'Amérique du Sud.

Les transports maritimes en Afrique de l'Ouest sont caractérisés par une forte concentration. Il n'y a plus aujourd'hui que neuf transporteurs, contre 37 au milieu des années 80. Certaines entreprises de transport appartiennent en outre au même groupe: Delmas et Otal font partie du groupe Bollere (France) et Maersk et Safmarine appartiennent à AP Moller (Danemark).

Ces dernières années, la faiblesse des taux de fret sur de nombreux itinéraires a obligé certains transporteurs (Maersk, Safmarine, Nile Dutch Africa Line, P&O Nedlloyds et WAL) à conclure à la fin de 1999 un accord sur le trafic entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest (EWATA), conformément au Règlement 4056/86 de l'Union européenne. Au début de 2002, les taux de fret entre Tema et Rotterdam pour un conteneur de 20 pieds s'élevaient à 878 dollars en direction du nord et 1 208 dollars en direction du sud. Comme n'importe quelle autre conférence, l'EWATA a mis en œuvre des plans de rétablissement des taux (depuis le 1^{er} avril 2003, augmentation de 350 euros pour un conteneur de 20 pieds) et a institué des surtaxes de soutage (14 euros par EVP en direction du sud et 6 euros en direction du nord) et des coefficients d'ajustement monétaire (actuellement nuls). D'autres surtaxes ont également été introduites, par exemple des surtaxes d'encombrement (dans les ports nigériens en 2001, 2002 et 2003; à Cotonou en 2001; à San Pedro et Malabo en 2000) et des surtaxes d'urgence pour cause de troubles civils (à la Sierra Leone en 2000, au Libéria en 2001 et 2002, en Côte d'Ivoire en 2003). De ce fait, les frais de transport maritime varient beaucoup d'un port à l'autre.

Les services de transport maritime en Afrique de l'Est s'articulent au nord de la région, autour des grandes routes est-ouest passant par plusieurs ports du Moyen-Orient (Salalah à Oman pour Maersk et Aden pour MSC) et, au sud, autour des ports sud-africains, notamment Durban, en dépit de sa faible productivité. Delmas assure des liaisons directes avec l'Europe et dessert également des îles de l'océan Indien et l'Extrême-Orient en collaboration avec Mitsui. Au début de 2003, Ellerman, transporteur établi de longue date, a cessé ses activités, sans doute à cause de la faiblesse persistante des taux de fret. Les transporteurs sont également préoccupés par la loi tanzanienne de 2002 sur les sociétés de transport, qui stipule que le capital de ces sociétés doit dans tous les cas être détenu pour plus de moitié (au moins 51 %) par des intérêts locaux, et qu'il doit être au minimum de 100 000 dollars pour les entreprises internationales et de 10 000 dollars pour les entreprises locales - ce qui risque d'accroître leurs coûts.

L'efficacité opérationnelle des ports d'Afrique subsaharienne s'est améliorée avec l'arrivée d'opérateurs privés dans le secteur de la manutention des conteneurs¹⁴. C'est ce qui s'est passé à Djibouti, à Dar es-Salaam et à Maputo, où des contrats ont été signés avec Dubai Ports International (Émirats arabes unis), ITCSI (Philippines), avec un partenaire local Vertex, et MPDC (constitué de trois partenaires internationaux du Portugal, de la Suède et du Royaume-Uni) et le partenaire local Mozambican Railways, respectivement. Par la suite, ITCSI a vendu sa part à HPH (Chine).

TABLEAU 58

**Estimation du coût total du fret pour les importations des pays africains
(non compris l'Afrique du Sud) en 2001**
(en millions de dollars)

Année	Groupe de pays	Estimation du coût du fret pour les importations	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
2001	Total mondial	364 008	5 960 595	6,11
	Pays développés à économie de marché	221 248	4 320 511	5,12
	Pays en développement – total	142 760	1 640 084	8,70
	<i>dont:</i>			
	Afrique	13 806	109 125	12,65
	<i>dont:</i>			
	Afrique du Nord	5 512	49 183	11,21
	Afrique australe	1 346	8 197	16,42
	Afrique de l'Ouest	5 057	36 394	13,90
	Afrique de l'Est	1 389	11 244	12,35
	Océan indien ^a	502	4 107 ^a	12,23
	Afrique subsaharienne	8 294	59 942	13,84
	Pays africains sans littoral	1 900	9 180	20,69

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le FMI.

^a Pas de données pour la Réunion.

TABLEAU 59

**Estimations du coût total du fret pour les importations
de certains pays africains sans littoral en 2001**
(en millions de dollars)

Année	Groupe de pays	Estimation du coût du fret pour les importations	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
2001	Afrique australe			
	Malawi	115	505	22,72
	Zambie	149	1 123	13,29
	Zimbabwe	343	1 739	19,74
	Afrique de l'Ouest			
	Burkina Faso	120	530	22,73
	Mali	461	1 404	32,83
	Niger	63	324	19,34
	Afrique de l'Est			
	Burundi	21	139	15,24
	Rwanda	58	291	20,02
	Ouganda	93	964	9,61

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le FMI.

À la fin de 2002, le petit port de Mustamudu aux Comores a été loué à l'exploitant privé Spanfreight Shipping pour une période de 10 ans. Dans d'autres ports, la productivité reste à la traîne. À Mombasa, cela tient à l'obsolescence et au mauvais entretien du matériel. À Luanda, des années de sous-investissement dû à la guerre civile ont provoqué un encombrement.

L'investissement profite aussi de la participation du secteur privé. Au Bénin, la création d'un deuxième port à une vingtaine de kilomètres de Cotonou - qui est parvenu à saturation - exige un investissement de 160 millions de dollars. Sa planification, sa construction, son exploitation et son entretien ont été confiés au Groupe Bouygues (France) qui a obtenu une concession de 30 ans. D'autres projets de ce type sont à l'étude au Nigéria, où deux transporteurs ont proposé de construire les terminaux de Snake et d'Ogororo qui seraient complémentaires des installations d'Apapa et de l'île Tin Can.

D. TRANSPORTS INTÉRIEURS

Plusieurs couloirs de transport intérieur sont essentiels pour les pays sans littoral d'Afrique subsaharienne. Malgré la distance entre les ports et les destinations intérieures, le transport routier reste prédominant. Le tableau 57 donne la liste de certains de ces couloirs et indique leur longueur. D'autres couloirs sont également utilisés. Par exemple, une partie du commerce avec l'Éthiopie, dont il est cependant difficile d'estimer le volume, transite par le couloir du Somaliland. En 1998, Lusaka a reçu 1,4 million de tonnes par le couloir de Beira, 0,1 million de tonnes seulement par le couloir de Dar et 2,4 millions de tonnes par le couloir de Durban, mais l'on ne possède pas de données comparables pour la période récente.

L'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (AGPAEA) a fourni des données récentes sur le trafic de transit passant par les ports de Djibouti, Mombasa, Dar es-Salaam, Nacala, Beira et Maputo, qui a atteint au total 10,3 millions de tonnes en 2002. L'Association a également communiqué les chiffres de 2002 pour le trafic conteneurisé à destination de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, du Rwanda et du Burundi, via Mombasa et Dar es-Salaam. Les flux à destination et en provenance de ces quatre pays ont représenté 39 000 EVP, 9 500 EVP, 4 600 EVP et 3 500 EVP, respectivement, Mombasa accueillant 90 %, 33 %, 35 % et 3 % de leur trafic de transit. Les importations conteneurisées étaient prédominantes: leur part atteignait environ 70 %, 95 %, 78 % et 72 % du trafic total des pays considérés.

Le tableau 57 indique aussi le coût total par conteneur et le coût moyen par conteneur et par kilomètre. La cherté des transports intérieurs le long des divers couloirs subsahariens est évidente si on compare ces coûts avec ceux qui sont pratiqués en Afrique du Sud. Elle est encore plus frappante si on étend la comparaison aux États-Unis, où le coût moyen est de 1,10 dollar par kilomètre, et à l'Union européenne, où il est de 1,65 dollar. Plusieurs raisons expliquent ces frais de transport élevés, notamment le mauvais état des routes et des camions, la lourdeur des formalités, des contrôles excessifs et une mauvaise gestion des systèmes d'information. Les frais de transport sont souvent subdivisés en coûts liés à la distance et en coûts indépendants de la distance. La plupart de leurs éléments - acheminement, péages, frais de transit, frais de convoyage en douane - sont fonction de la distance. En revanche, les prélèvements à la frontière ne dépendent pas de la distance et peuvent représenter jusqu'à 5 % du coût total. Si l'on ajoute à cela les frais portuaires, les coûts indépendants de la distance peuvent représenter entre 12 % et 40 % des frais de transport intérieur. Autrement dit, une bonne partie des frais de transport n'est pas liée à la distance.

Dans certains couloirs, c'est la faiblesse du trafic qui fait obstacle à l'utilisation du rail mais dans d'autres cas (Djibouti-Addis Abeba et Mombasa-Nairobi-Kampala) c'est le manque d'investissement et d'entretien qui limite ce mode de transport. Le secteur privé participe aussi à l'exploitation de certains réseaux ferroviaires, notamment de la ligne Abidjan-Ouagadougou et des chemins de fer camerounais qui sont exploités par Delmas. Sur la ligne Abidjan-Ouagadougou, le coût du transport intérieur est inférieur d'environ 15,4 % aux frais de transport routier. D'après des chiffres récents communiqués par l'AGPAEA, pour le couloir Mombasa-Kampala les frais de transport ferroviaire sont légèrement supérieurs aux frais de transport routier, et le délai d'acheminement est de 12 jours pour le rail, contre 6 jours pour la route. Delmas s'emploie en outre à promouvoir le «B/L Direct» pour le transport multimodal vers des destinations intérieures africaines. En octobre 2002, un appel d'offres a été lancé pour la privatisation de la société nationale des chemins de fer tanzaniens, dont l'exploitation par le secteur privé devrait commencer en 2004. En 2003, les chemins de fer kényens et ougandais, qui sont en grande partie complémentaires, devraient également être privatisés.

Pour donner une idée des problèmes posés par le transport ferroviaire en Afrique subsaharienne, on citera l'exemple de l'exportation intrarégionale de 40 000 tonnes de maïs ougandais vers la Zambie entre la fin de 2001 et le mois de février 2002. Après avoir été rassemblé à Kampala (Ouganda), le maïs a été acheminé par rail à Portobell au bord du lac Victoria, d'où il a ensuite été transporté par bac à Mwanza (République-Unie de Tanzanie).

À partir de là, trois réseaux différents - les chemins de fer tanzaniens, le réseau tanzano-zambien et les chemins de fer zambiens - ont été utilisés pour atteindre la destination finale en Zambie.

Des événements imprévus ont provoqué des décalages prolongés entre le volume du trafic et l'infrastructure, les procédures administratives et les capacités de gestion le long des couloirs de transport. La guerre de 1998 entre l'Érythrée et l'Éthiopie a eu pour effet d'accroître sensiblement le transport routier de marchandises éthiopiennes dans le couloir Djibouti-Addis Abeba et aussi dans le couloir du Somaliland. À la fin de 2002, le Mali et le Burkina Faso ont commencé à chercher d'autres itinéraires routiers pour leurs exportations, notamment de coton, qui étaient expédiées à partir d'Abidjan, car l'instabilité en Côte d'Ivoire rendait trop risquée l'utilisation du couloir habituel. L'exploitation du couloir Bamako-Dakar est entravée par l'insuffisance de l'infrastructure ferroviaire, des déraillements et le mauvais entretien du matériel roulant. La remise en état du réseau routier devrait s'achever à la fin de 2003.

Deux programmes d'assistance technique de la CNUCED, le SYGADE et le SIAM, contribuent à améliorer les systèmes de gestion et, par conséquent, à abaisser les frais de transport intérieur. En particulier, les transporteurs apprécient le SIAM (voir l'encadré 5) qui leur est utile pour localiser les véhicules et les marchandises tout au long de leur itinéraire.

E. LES FRAIS DE TRANSPORT ET LEURS INCIDENCES SUR LA FACTURE DES IMPORTATIONS

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

Le tableau 58 présente des estimations du coût total du fret pour les importations de divers groupes de pays et de sa part en pourcentage de la valeur de celles-ci. En 2001, les frais de transport représentaient 12,65 % de la valeur des importations des pays en développement africains, taux qui est bien supérieur à la moyenne donnée pour l'ensemble des pays en développement (8,70 %) et représente plus du double du pourcentage indiqué pour les pays développés à économie de marché et de la moyenne mondiale.

La moyenne africaine masque des différences entre les sous-régions. C'est pour les pays d'Afrique du Nord et pour les pays de l'océan Indien que les frais de transport, exprimés en pourcentage de la valeur des importations, étaient les plus faibles: 11,21 % et 12,23 %, respectivement. Les pays de la côte est de l'Afrique avaient également un facteur coût légèrement inférieur à la moyenne: 12,35 %. Le pourcentage était plus important pour l'Afrique de l'Ouest (13,90 %) et l'Afrique australe (16,42 %). La moyenne pour les pays d'Afrique subsaharienne était de 13,84 % et le taux le plus élevé (20,69 %) était enregistré par les pays sans littoral.

L'incidence du facteur coût sur le commerce d'importation de certains pays sans littoral

Les pays en développement sans littoral d'Afrique ont continué à pâtir de frais de transport excessifs (voir le tableau 59) qui ont eu pour effet de majorer le prix à la consommation des marchandises importées et d'amoindrir la compétitivité de leurs exportations sur les marchés étrangers. Les frais de transport comprennent des coûts directs et des coûts indirects, supportés pendant l'acheminement des marchandises de leur point de chargement à leur destination. Une grande partie des coûts indirects est attribuable aux dépenses d'infrastructure et d'équipement. Si les pays en développement sans littoral supportent des frais de transport élevés, c'est principalement à cause de la mauvaise gestion des installations, du mauvais entretien de l'infrastructure et des équipements, du déséquilibre des échanges, des carences de l'infrastructure générale et de la lourdeur des procédures administratives.

Notes

¹ Les totaux indiqués dans le *Rapport annuel 2002* de BP comprennent le pétrole brut, le schiste bitumineux, les sables pétrolifères et les condensats ou liquides de gaz naturel (LGN), c'est-à-dire le contenu liquide du gaz naturel quand celui-ci est récupéré séparément.

² Mesurée à 15 degrés et 1 013 millibars.

³ www.lloydslist.com - site consulté le 27 novembre 2002, le 13 janvier 2003 et les 11 et 13 mars 2003.

⁴ Voir le site www.vhss.de/english/hax.html.

⁵ Art. V - Intégration économique; Art. VIII - Monopoles et fournisseurs exclusifs de services; Art. X - Mesures de sauvegarde d'urgence.

⁶ Dont les commissions régionales de l'ONU (CEA, CEE, CEPALC, CESAP), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), le Comité de haut niveau sur les programmes, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Banque mondiale, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le Fonds monétaire international (FMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation maritime internationale (OMI).

⁷ Voir le document W/120 de l'OMC.

⁸ Pour des informations plus détaillées sur les négociations relatives aux transports maritimes, voir la page consacrée aux services sur le site de l'OMC (http://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f.htm) et Faust, P. *WTO and Maritime Issues*, octobre 2000, www.uncatd.org/ttl/.

⁹ Voir le rapport de la CNUCED intitulé *Implementation of Multimodal Transport Rules* et le tableau comparatif connexe (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1), consultables sur le site de la CNUCED.

¹⁰ <http://www.unctad.org>. Le rapport est également consultable sur le site de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (www.uncitral.org).

¹¹ Document A/CN.9/WG.III/WP.21 de la CNUDCI. En vertu du projet d'instrument tel qu'il est actuellement proposé, le régime de responsabilité essentiellement maritime serait applicable à de nombreuses réclamations auxquelles donneraient lieu des contrats de transport multimodal comportant un parcours maritime, en particulier: a) dans les cas où la perte ne peut être localisée; b) dans les cas où la perte est imputable à un parcours terrestre ou aérien mais aucune convention internationale sur le transport unimodal n'est appliquée. Voir les articles 1.5 et 4.2.1 du projet d'instrument. Voir également le commentaire de la CNUCED, note 12 ci-après.

¹² Les commentaires de la CNUCED font partie de la documentation de base du Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports, disponible dans les six langues de l'ONU (document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 de la CNUDCI). Ces commentaires, accompagnés du projet d'instrument intégré, peuvent également être consultés sur le site Web de la CNUCED: www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLB/4).

¹³ Pour une étude européenne examinant cette approche, voir *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, Luxembourg, Bureau des publications officielles des Communautés européennes, 1999.

¹⁴ «Réformes et place du secteur privé dans les ports africains», UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 mars 2003.

ANNEXE I

Classification des pays et territoires^{a, b, c, d}

Chiffre 1	Canada	États-Unis
Chiffre 2	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
Chiffre 3	Japon	
Chiffre 4	Australie	Nouvelle-Zélande
Chiffre 5	Afrique du Sud	
Chiffre 6	Albanie Arménie Azerbaïdjan Biélorus Bulgarie Estonie Fédération de Russie Géorgie Hongrie Kazakhstan Kirghizistan	Lettonie Lituanie Moldova Ouzbékistan Pologne République tchèque Roumanie Slovaquie Tadjikistan Turkménistan Ukraine
Chiffre 7	Chine République populaire démocratique de Corée	Viet Nam
Chiffre 8-8.1	<i>Afrique du Nord</i> Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie
Chiffre 8.2	<i>Afrique de l'Ouest</i> Angola Bénin Burkina Faso Cameroun Cap-Vert Congo Côte d'Ivoire Gabon Gambie Ghana Guinée Guinée-Bissau	Guinée équatoriale Libéria Mali Mauritanie Nigéria République démocratique du Congo Sainte-Hélène Sao Tomé-et-Principe Sénégal Sierra Leone Togo

Chiffre 8.3	<i>Afrique de l'Est</i> Burundi Comores Djibouti Érythrée Éthiopie Kenya Madagascar Malawi Maurice	Mozambique Ouganda République-Unie de Tanzanie Réunion Seychelles Somalie Soudan Zambie
Chiffre 9-9.1	<i>Caraïbes et Amérique du Nord</i> Anguilla Antigua-et-Barbuda Aruba Bahamas Barbade Bermudes Cuba Dominique Grenade Groenland Guadeloupe Haïti Îles Caïmanes	Îles Turques et Caïques Îles Vierges américaines Îles Vierges britanniques Jamaïque Martinique Montserrat République dominicaine Saint-Kitts-et-Nevis Sainte-Lucie Saint-Pierre-et-Miquelon Saint-Vincent-et-les Grenadines Trinité-et-Tobago
Chiffre 9.2	<i>Amérique centrale</i> Belize Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras Mexique Nicaragua Panama
Chiffre 9.3	<i>Amérique du Sud - Côte nord</i> Antilles néerlandaises Guyana Guyane française	Suriname Venezuela
Chiffre 9.4	<i>Amérique du Sud - Côte ouest</i> Chili Colombie	Équateur Pérou
Chiffre 9.5	<i>Amérique du Sud - Côte est</i> Argentine Bolivie Brésil	Îles Falkland (Malvinas) ^e Paraguay Uruguay
Chiffre 10-10.1	<i>Asie occidentale</i> Arabie saoudite Bahreïn Chypre Émirats arabes unis Iran (République islamique d') Iraq Jordanie	Koweït Liban Oman Qatar République arabe syrienne Yémen

Chiffre 10.2	<i>Asie du Sud et de l'Est</i> Bangladesh Bhoutan Brunéi Darussalam Cambodge Hong Kong (Chine) Inde Indonésie Macao (Chine) Malaisie	Maldives Myanmar Pakistan Philippines République de Corée Singapour Sri Lanka Thaïlande
Chiffre 11	Bosnie-Herzégovine Croatie Malte	Slovénie Yougoslavie
Chiffre 12	Fidji Guam Île Christmas (Australie) Île de Wake Îles Salomon Kiribati Nauru Nouvelle-Calédonie	Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

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: chiffres 1, 2, 3, 4 et 5
Pays d'Europe centrale et orientale et républiques de l'ex-Union soviétique: chiffre 6
Pays socialistes d'Asie: chiffre 7
Pays et territoires en développement: chiffres 8, 9, 10, 11 et 12.

dont:

en Afrique: chiffres 8.1, 8.2 et 8.3
en Amérique: chiffres 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5
en Asie: chiffres 10.1 et 10.2
en Europe: chiffre 11
en Océanie: chiffre 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 du 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^a par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1999-2002
(en millions de tonnes)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays développés à économie de marché									
Amérique du Nord	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	1999	14,3	52,8	426,0	493,1	427,4	119,1	286,0	832,5
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	311,8	936,3
	2001	14,8	56,9	417,3	489,0	492,2	125,2	269,1	886,4
	2002	14,8	56,9	417,3	489,0	463,2	117,7	253,7	834,6
	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
Europe	1999	58,1	43,7	1 108,6	1 210,4	425,1	102,4	1 509,1	2 036,6
	2000	59,9	44,5	1 099,6	1 204,0	419,6	103,4	1 494,7	2 017,7
	2001	64,6	44,1	1 064,2	1 172,9	424,7	101,8	1 444,4	1 970,9
	2002	64,5	44,1	1 068,9	1 177,5	425,4	101,9	1 446,6	1 973,8
	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
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	4,5	135,6	140,1	209,0	45,2	529,6	783,8
2002	0,0	4,3	127,3	131,6	213,0	47,9	520,8	781,6	
Japon	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	4,5	135,6	140,1	209,0	45,2	529,6	783,8
	2002	0,0	4,3	127,3	131,6	213,0	47,9	520,8	781,6

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Australie et Nouvelle-Zélande	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	31,4	6,5	30,8	68,7
	2000	10,7	2,5	430,6	443,8	32,1	6,7	29,2	68,0
	2001	9,4	2,5	411,6	423,5	32,1	6,7	29,8	68,6
	2002	10,8	2,7	433,1	446,6	32,1	6,7	31,1	69,9
Afrique du Sud	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2001	0,0	0,0	135,6	135,6	15,4	0,9	22,9	39,2
	2002	0,0	0,0	135,6	135,6	15,4	0,9	22,9	39,2
Total partiel: Pays développés à économie de marché	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
	1999	85,1	107,3	2 151,2	2 343,6	1 110,1	277,3	2 336,1	3 723,5
	2000	85,8	110,5	2 228,6	2 424,9	1 180,4	281,5	2 398,3	3 860,1
	2001	88,8	108,0	2 164,3	2 361,1	1 173,4	279,7	2 295,9	3 749,0
	2002	90,1	108,0	2 182,1	2 380,2	1 149,1	275,0	2 275,1	3 699,1

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées			Marchandises déchargées				
		Pétrole		Total des marchandises	Pétrole		Total des marchandises		
		Brut	Produits pétroliers ^c		Marchandises solides	Produits pétroliers ^c			
Pays d'Europe centrale et orientale									
Pays d'Europe centrale et orientale ^d	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
	1999	60,3	23,8	182,4	266,5	24,3	2,2	50,7	77,2
	2000	91,9	44,2	156,0	292,1	8,0	2,0	75,5	85,5
	2001	91,3	40,1	153,6	285,0	8,0	4,0	75,8	87,8
	2002	91,3	41,9	164,4	297,6	10,0	3,0	76,4	89,4
Pays socialistes d'Asie									
Pays socialiste d'Asie ^e	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
	1999	17,0	6,0	197,4	220,4	36,6	25,8	217,5	279,9
	2000	17,0	5,5	250,0	272,5	70,0	22,3	289,6	381,8
	2001	17,2	5,6	267,1	289,8	60,5	26,6	314,8	401,9
	2002	17,6	5,8	279,3	302,7	63,5	27,7	329,1	420,3
Pays et territoires en développement									
<i>Pays en développement d'Afrique</i>									
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
	1999	112,0	37,1	46,4	195,5	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	130,0	32,9	30,7	193,6	50,1	9,6	72,1	131,8
	2001	126,0	33,5	30,8	190,4	46,1	9,6	72,4	128,2
	2002	124,9	33,2	30,8	189,0	45,0	9,6	72,4	127,1

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
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
	1999	165,4	1,9	22,1	189,4	4,2	4,2	36,5	44,9
	2000	173,0	1,8	19,9	194,7	4,0	4,1	35,9	44,0
	2001	166,8	1,7	20,1	188,5	3,7	4,1	36,7	44,5
	2002	164,5	1,6	19,9	186,0	3,6	4,0	36,4	44,1
	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
Afrique de l'Est	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,1	6,1	0,7	4,8	17,0	22,5
	2001	0,0	0,0	6,3	6,3	0,7	4,9	17,5	23,1
	2002	0,0	0,0	6,2	6,2	0,7	4,8	17,2	22,7
	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
Total partiel: Pays en développement d'Afrique	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	1999	277,4	39,0	74,5	390,9	15,4	16,9	140,9	173,2
	2000	303,0	34,7	56,7	394,4	54,8	18,5	125,0	198,3
	2001	292,8	35,2	57,2	385,2	50,5	18,6	126,6	195,8
	2002	289,4	34,8	56,9	381,1	49,3	18,5	126,0	193,8

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays en développement d'Amérique									
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Nord									
	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1999	89,7	29,3	53,9	172,9	32,2	35,7	68,1	136,0
	2000	91,6	28,8	41,4	161,8	33,0	36,4	71,8	141,3
	2001	97,8	29,6	42,1	169,6	34,2	34,7	74,7	143,7
	2002	97,4	29,6	41,7	168,7	33,9	31,4	77,4	142,6
Amérique du Sud:									
côte nord et côte est									
	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1999	121,6	60,7	261,6	443,9	39,0	19,9	69,8	128,7
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	39,3	20,0	75,4	134,6
	2001	123,0	61,5	282,9	467,5	39,6	20,1	67,5	127,3
	2002	120,7	60,7	284,7	466,1	39,8	20,2	67,7	127,7
Amérique du Sud:									
côte ouest									
	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	39,3	3,4	84,4	127,1	15,1	5,3	64,0	84,4
	2001	34,9	3,4	84,3	122,6	15,3	5,4	56,7	77,4
	2002	34,9	3,5	84,7	123,1	15,4	5,5	57,2	78,0

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Total partiel:									
Pays en développement d'Amérique									
	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1999	254,0	93,4	392,4	739,7	86,2	62,8	174,7	323,7
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	87,5	61,7	211,2	360,4
	2001	255,7	94,6	409,4	759,7	89,1	60,3	198,9	348,3
	2002	253,0	93,8	411,1	757,9	89,1	57,1	202,2	348,4
Pays en développement d'Asie									
Asie occidentale	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	4,9	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1999	817,8	114,5	59,2	991,5	7,0	8,2	118,3	133,5
	2000	854,7	105,7	63,3	1 023,7	7,0	8,7	121,7	137,4
	2001	863,1	109,3	65,9	1 038,3	7,1	8,3	121,4	136,8
	2002	837,6	107,6	65,9	1 011,1	6,9	8,1	121,4	136,3
Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	1999	61,1	110,1	519,1	690,3	266,0	145,0	708,5	1 119,5
	2000	59,1	101,6	531,0	691,7	306,3	148,1	734,3	1 188,7
	2001	59,6	102,0	535,0	696,7	307,3	147,7	716,2	1 171,2
	2002	60,3	102,5	569,9	732,7	308,5	150,0	760,3	1 218,8

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées				
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c			
Total partiel:										
Pays en développement d'Asie	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1	
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2	
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6	
	1999	878,9	224,6	578,3	1 681,9	273,0	153,2	826,7	1 252,9	
	2000	913,8	207,3	594,3	1 715,4	313,3	156,8	856,0	1 326,1	
	2001	922,7	211,3	601,0	1 735,0	314,4	156,0	837,6	1 308,0	
	2002	897,9	210,0	635,8	1 743,8	315,3	158,0	881,8	1 355,1	
Pays en développement d'Europe	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0	
	1980 ^f	-	-	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	
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6	
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0	
	2001	0,0	2,2	15,8	18,0	6,7	2,1	10,6	19,4	
	2002	0,0	2,3	16,1	18,4	6,8	2,2	10,8	19,8	
Pays en développement d'Océanie (n.d.a.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1	
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4	
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9	
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1	
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1	
	2001	4,0	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3	
	2002	4,1	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3	

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées				
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c			
Total partiel:										
Pays en développement	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8	
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9	
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0	
	1999	1 414,2	359,2	1 062,1	2 835,6	381,0	240,8	1 157,7	1 779,5	
	2000	1 474,5	337,8	1 068,6	2 880,9	462,1	245,0	1 207,8	1 914,9	
	2001	1 475,2	343,4	1 085,4	2 904,0	460,7	243,0	1 179,0	1 882,8	
	2002	1 444,4	341,0	1 121,9	2 907,3	460,6	241,8	1 226,1	1 928,5	
TOTAL:										
MONDE	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	
	1999	1 576,6	496,3	3 593,1	5 666,0	1 552,0	546,1	3 762,0	5 860,1	
	2000	1 669,2	498,0	3 703,2	5 870,5	1 720,5	550,8	3 971,1	6 242,3	
	2001	1 672,5	497,0	3 670,4	5 839,9	1 702,6	553,4	3 865,5	6 121,5	
	2002	1 643,4	496,8	3 747,8	5 887,9	1 683,2	547,5	3 906,7	6 137,3	

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données émanant de pays déclarants et de sources spécialisées.

^a 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.

^b Pour la composition des groupes, voir l'annexe I.

^c Y compris, entre autres, le GNL, le GPL, le naphtha, l'essence, le carburéacteur, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd.

^d Y compris l'ex-Union soviétique.

^e Estimations.

^f La Yougoslavie a été classée dans les pays en développement d'Europe à partir 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^a,
par groupes de pays et par types de navires^b,
au 31 décembre 2002
(en tjb)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Total: Monde^d	591 704 137	179 819 924	171 628 160	89 727 245	72 206 406	78 322 402
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	144 493	3 279	..	437	27 103	113 674
Allemagne	6 545 767	177 671	820	436 555	5 348 814	581 907
Australie	1 861 321	276 657	576 045	114 071	7 260	887 288
Autriche	29 918	..	..	29 918	..	..
Belgique	186 748	4 705	..	1 703	..	180 340
Canada	2 797 619	445 254	1 295 078	138 143	14 541	904 603
Danemark	7 577 380	1 970 378	124 303	461 866	3 884 737	1 136 096
Espagne	2 371 201	684 677	42 150	488 019	123 159	1 033 196
États-Unis	25 057 716	10 577 808	4 601 721	1 626 509	4 796 972	3 454 706
Finlande	1 545 212	313 973	59 634	465 549	10 288	695 768
France	4 731 478	2 059 779	353 904	268 944	658 448	1 390 403
Gibraltar	960 898	439 738	18 574	242 479	181 356	78 751
Grèce	28 782 843	15 357 860	9 254 823	459 538	1 740 306	1 970 316
Irlande	279 560	..	25 609	56 214	5 006	192 731
Islande	187 341	516	415	2 192	..	184 218
Israël	765 278	1 270	..	1 897	752 873	9 238
Italie	9 595 897	2 308 517	1 518 321	1 728 292	961 377	3 079 390
Japon	13 917 948	3 369 636	2 771 912	1 930 611	593 665	5 252 124
Luxembourg	1 493 785	584 741	13 945	123 976	89 882	681 241
Norvège	22 194 543	9 397 577	4 215 718	3 900 143	62 249	4 618 856
Nouvelle-Zélande	188 406	49 615	12 456	15 118	..	111 217
Pays-Bas	7 055 398	453 299	52 665	2 827 994	1 794 626	1 926 814
Portugal	1 103 343	473 151	155 636	260 235	26 305	188 016
Royaume-Uni	13 717 975	3 856 757	1 587 666	1 329 066	3 247 496	3 696 990
Suède	3 177 541	388 387	29 200	1 851 156	..	908 798
Suisse	559 081	..	502 570	24 346	27 779	4 386
Turquie	5 658 754	815 071	2 904 220	1 333 776	289 200	316 487
Total partiel	162 487 444	54 010 316	30 117 385	20 118 747	24 643 442	33 597 554
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	35 798 075	15 181 095	5 247 701	6 285 496	2 273 076	6 810 707
Bermudes	4 798 336	920 454	1 863 392	270 816	393 467	1 350 207
Chypre	22 997 023	4 041 177	12 320 806	3 305 585	2 714 688	614 767
Libéria	50 400 182	21 419 534	10 892 115	4 147 745	9 658 337	4 282 451
Malte	26 331 381	10 038 101	11 573 727	3 367 282	945 594	406 677
Panama	124 729 059	32 069 505	50 041 018	17 333 473	16 250 112	9 034 951
Total partiel	265 054 056	83 669 866	91 938 759	34 710 397	32 235 274	22 499 760

ANNEXE III A (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Europe centrale et orientale						
Albanie	48 740	..	..	47 478	..	1 262
Arménie	..	..	..	..	..	..
Azerbaïdjan	633 189	177 425	..	98 983	..	356 781
Bélarus	..	..	..	..	..	..
Bulgarie	889 331	122 155	517 371	151 127	56 380	42 298
Estonie	357 394	8 952	33 004	116 839	..	198 599
Ex-URSS ^e	..	..	..	..	..	..
Fédération de Russie	10 379 992	1 578 450	782 451	3 756 479	258 633	4 003 979
Géorgie	569 297	40 752	126 492	352 585	..	49 468
Hongrie	3 784	..	..	3 784	..	..
Kazakhstan	11 845	..	..	3 832	..	8 013
Kirghizistan	..	..	..	..	..	..
Lettonie	88 741	3 767	..	3 171	..	81 803
Lituanie	435 328	7 026	79 720	195 646	..	152 936
Moldova	..	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..
Pologne	585 622	7 117	390 513	23 822	..	164 170
République tchèque	..	..	..	..	..	..
Roumanie	622 040	64 529	138 616	233 481	..	185 414
Slovaquie	7 424	..	7 424	..	..	..
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	45 693	6 156	2 613	16 966	..	19 958
Ukraine	1 349 867	39 067	100 203	583 579	11 220	615 798
Total partiel	16 028 287	2 055 396	2 178 407	5 587 772	326 233	5 880 479
Pays socialistes d'Asie						
Chine	17 315 517	2 641 667	6 876 023	4 717 390	1 741 109	1 339 328
République populaire démocratique de Corée	870 458	20 593	153 177	603 879	..	92 809
Viet Nam	1 130 516	179 378	150 447	672 947	35 690	92 054
Total partiel	19 316 491	2 841 638	7 179 647	5 994 216	1 776 799	1 524 191
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	936 072	32 428	172 695	188 784	..	542 165
Angola	55 125	3 016	..	18 917	..	33 192
Bénin	1 003	..	..	..	..	1 003
Cameroun	16 673	..	..	652	..	16 021
Cap-Vert	16 401	2 293	..	9 033	..	5 075
Comores	407 206	273 455	59 223	63 670	..	10 858
Congo	3 402	..	..	..	..	3 402
Côte d'Ivoire	8 876	789	..	..	..	8 087
Djibouti	2 691	..	..	299	..	2 392
Égypte	1 274 990	222 907	511 701	356 087	48 146	136 149
Érythrée	..	..	..	..	..	..
Éthiopie	81 933	2 492	..	79 441	..	..
Gabon	12 541	652	..	4 165	..	7 724
Gambie	2 183	..	..	..	..	2 183
Ghana	126 226	7 608	199	20 403	..	98 016
Guinée	11 784	..	..	808	..	10 976
Guinée équatoriale	28 546	..	..	2 269	..	26 277
Guinée-Bissau	6 459	..	..	1 414	..	5 045

ANNEXE III A (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Jamahiriya arabe libyenne	164 901	6 509	..	68 959	..	89 433
Kenya	19 137	5 696	..	2 611	..	10 830
Madagascar	34 808	4 657	..	15 966	..	14 185
Malawi	..	..	..	..	..	..
Maroc	501 723	84 497	..	99 446	40 830	276 950
Maurice	62 690	..	10 413	16 554	..	35 723
Mauritanie	47 647	..	..	499	..	47 148
Mozambique	37 205	..	..	5 901	..	31 304
Nigéria	410 552	294 383	..	42 804	..	73 365
Ouganda	..	..	..	..	..	..
République démocratique du Congo	..	..	..	..	..	..
République-Unie de Tanzanie	47 135	7 775	..	20 735	..	18 625
Sainte-Hélène	789	..	..	..	..	789
Sao Tomé-et-Principe	86 116	10 546	16 880	54 349	1 152	3 189
Sénégal	46 586	274	..	1 145	..	45 167
Seychelles	64 673	21 353	..	23 382	..	19 938
Sierra Leone	22 733	9 436	..	490	..	12 807
Somalie	6 343	851	..	2 802	..	2 690
Soudan	33 287	832	..	30 236	..	2 219
Togo	13 321	..	..	2 603	..	10 718
Tunisie	185 536	50 185	17 066	9 404	..	108 881
Total partiel	4 777 293	1 042 634	788 177	1 143 828	90 128	1 712 526
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	701	..	..	592	..	109
Antigua-et-Barbuda	5 066 005	23 018	205 685	1 991 717	2 773 560	72 025
Argentine	422 875	51 159	33 678	76 526	..	261 512
Barbade	327 583	36 082	161 636	64 451	13 020	52 394
Belize	1 473 200	266 783	158 663	560 274	32 189	455 291
Bolivie	358 070	250 537	13 767	61 202	1 350	31 214
Brésil	3 449 191	1 454 104	1 334 137	308 243	160 261	192 446
Chili	879 631	210 172	170 415	127 338	64 438	307 268
Colombie	67 772	5 962	..	40 087	..	21 723
Costa Rica	4 036	..	..	..	..	4 036
Cuba	102 920	23 195	4 808	23 986	..	50 931
Dominique	3 994	1 761	..	1 522	..	711
El Salvador	5 602	..	..	..	..	5 602
Équateur	313 134	224 105	..	1 859	..	87 170
Grenade	1 009	..	..	779	..	230
Guatemala	8 893	..	..	..	..	8 893
Guyana	15 169	125	..	7 033	..	8 011
Haïti	1 286	..	..	1 006	..	280
Honduras	933 244	232 604	72 609	361 945	4 044	262 042
Îles Caïmanes	2 376 980	1 174 086	632 254	439 158	..	131 482
Îles Falkland ^f	54 019	..	..	591	..	53 428
Îles Turques et Caïques	975	..	..	227	..	748
Îles Vierges britanniques	22 579	..	..	20 420	..	2 159
Jamaïque	75 432	1 930	44 211	20 024	..	9 267
Mexique	937 231	525 928	..	63 679	..	347 624

ANNEXE III A (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	3 619	..	..	498	..	3 121
Paraguay	47 476	4 480	..	36 783	823	5 390
Pérou	240 291	14 703	..	40 947	..	184 641
République dominicaine	9 237	..	..	5 360	..	3 877
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	300	..	..	300	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 583 995	412 821	2 692 208	2 641 669	168 883	668 414
Suriname	5 021	1 823	..	2 525	..	673
Trinité-et-Tobago	26 837	998	..	2 853	..	22 986
Uruguay	74 743	7 579	..	8 529	..	58 635
Venezuela	865 387	418 908	120 753	32 810	953	291 963
Total partiel	24 758 437	5 342 863	5 644 824	6 944 933	3 219 521	3 606 296
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 767 231	946 717	..	376 050	149 368	295 096
Bahreïn	345 939	131 348	42 963	17 121	96 308	58 199
Bangladesh	469 795	98 327	5 672	283 158	45 193	37 445
Brunéi Darussalam	866 542	480 572	..	2 018	..	383 952
Cambodge	..	..	..	..	..	..
Émirats arabes unis	877 996	401 359	483	87 065	214 436	174 653
Hong Kong (Chine)	16 369 045	2 846 584	9 862 260	1 161 988	2 293 431	204 782
Inde	7 133 785	3 449 655	2 249 196	327 585	115 637	991 712
Indonésie	4 532 185	1 636 221	324 173	1 590 956	171 702	809 133
Iran (Rép. islamique d')	4 324 545	2 325 149	1 072 708	576 331	154 201	196 156
Iraq	261 629	128 127	..	60 098	..	73 404
Jordanie	69 695	10 452	..	53 200	5 097	946
Koweït	2 571 624	1 881 849	17 012	142 675	214 436	315 652
Liban	238 252	7 866	82 665	138 741	..	8 980
Malaisie	7 082 284	2 554 892	1 508 882	594 039	736 543	1 687 928
Maldives	63 068	9 284	..	48 846	..	4 938
Myanmar	433 574	32 426	184 686	185 047	..	31 415
Oman	40 289	14 953	..	4 289	..	21 047
Pakistan	264 540	65 170	..	150 517	31 707	17 146
Philippines	5 989 142	777 306	3 064 968	1 409 605	67 694	669 569
Qatar	662 664	253 070	141 617	58 054	170 152	39 771
République arabe syrienne	476 048	5 213	60 669	398 589	7 580	3 997
République de Corée	8 132 720	1 966 989	3 431 336	986 829	664 580	1 082 986
Singapour	22 832 190	10 212 200	4 957 783	2 196 553	3 781 554	1 684 100
Sri Lanka	98 695	24 080	..	56 782	..	17 833
Thaïlande	2 037 593	382 136	456 639	878 711	162 095	158 012
Yémen	..	..	..	..	..	..
Total partiel	837 972	30 641 945	27 463 712	11 784 847	9 081 714	8 968 853
Pays en développement d'Europe						
Croatie	834 660	73 107	498 643	162 561	..	100 349
Slovénie	2 251	..	..	276	..	1 975
Yougoslavie	1 061	..	..	..	..	1 061
Total partiel	46 117 731	73 107	498 643	162 837	..	103 385

ANNEXE III A (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	27 194	7 372	..	4 988	..	14 834
Îles Salomon	8 440	..	..	2 314	..	6 126
Kiribati	4 198	..	..	3 728	..	470
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papouasie-Nouvelle-Guinée	72 386	5 868	..	55 063	..	11 455
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	290 529	49 894	38 860	177 697	..	24 078
Tuvalu	38 227	23 847	..	12 084	..	2 296
Vanuatu	1 381 351	55 178	517 594	412 983	25 497	370 099
Total partiel	1 822 325	142 159	556 454	668 857	25 497	429 358
Total: pays en développement	120 137 098	37 242 708	34 951 810	20 705 302	12 416 860	14 820 418
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	8 680 761	..	5 262 152	2 610 811	807 798	..

ANNEXE III B
Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a,
par groupes de pays et par types de navires^b,
au 31 décembre 2002
(en milliers de tpl)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Total: Monde^d	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	59	4	0	0	30	25
Allemagne	7 730	276	2	543	6 541	368
Australie	2 262	461	922	112	10	758
Autriche	38	0	0	38	0	0
Belgique	235	9	0	3	0	223
Canada	1 507	735	237	126	19	390
Danemark	9 248	3 456	217	487	4 434	653
Espagne	2 338	1 225	70	390	163	490
États-Unis	33 554	19 439	6 594	1 379	5 182	960
Finlande	1 222	512	94	410	14	192
France	6 361	3 743	687	312	723	895
Gibraltar	1 396	698	30	289	227	152
Grèce	49 306	28 125	16 829	609	1 923	1 820
Irlande	175	0	36	82	7	50
Islande	78	1	1	2	0	74
Israël	891	3	0	3	882	4
Italie	11 500	3 739	2 808	1 111	1 005	2 837
Japon	17 379	6 218	5 022	2 294	593	3 252
Luxembourg	2 038	1 061	20	69	115	773
Norvège	32 237	17 054	7 728	3 559	88	3 808
Nouvelle-Zélande	124	81	17	16	0	10
Pays-Bas	7 255	209	95	3 545	2 019	1 387
Portugal	1 615	866	281	299	30	138
Royaume-Uni	17 020	6 853	2 971	1 319	3 630	2 248
Suède	1 886	200	39	1 022	0	625
Suisse	1 010	0	921	40	39	10
Turquie	8 674	1 418	4 981	1 773	362	140
Total partiel	217 138	96 386	50 603	19 832	28 036	22 282
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	49 601	27 998	9 215	6 964	2 377	3 047
Bermudes	6 812	1 864	3 598	263	420	667
Chypre	36 029	6 642	21 697	4 136	3 219	335
Libéria	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
Malte	42 610	17 345	19 963	3 922	1 112	268
Panama	186 400	56 541	89 921	13 863	18 223	7 852
Total partiel	398 467	147 809	163 826	33 122	36 781	16 929

ANNEXE III B (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^e</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Europe centrale et orientale et ex-URSS						
Albanie	66	0	0	65	0	1
Arménie	..	..	..	..	..	..
Azerbaïdjan	503	233	0	113	0	157
Bélarus	..	..	..	..	..	..
Bulgarie	1 293	192	829	180	67	24
Estonie	234	15	48	119	0	51
Ex-URSS ^e	..	..	..	..	..	..
Fédération de Russie	9 903	2 256	1 106	4 346	298	1 898
Géorgie	791	66	209	484	0	32
Hongrie	6	0	0	6	0	0
Kazakhstan	6	0	0	3	0	4
Kirghizistan	..	..	..	..	..	..
Lettonie	47	6	0	3	0	38
Lituanie	416	12	116	218	0	69
Moldova	..	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..
Pologne	776	10	668	19	0	78
République tchèque	..	..	..	..	..	..
Roumanie	758	99	222	288	0	149
Slovaquie	11	0	11	0	0	0
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	38	8	3	15	0	10
Ukraine	1 081	64	160	684	22	150
Total partiel	15 928	2 963	3 374	6 542	387	2 662
Pays socialistes d'Asie						
Chine	25 528	4 220	11 629	6 423	2 131	1 126
République populaire démocratique de Corée	1 179	39	261	821	0	58
Viet Nam	1 589	297	242	961	32	57
Total partiel	28 286	4 555	12 131	8 205	2 163	1 241
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	1 011	32	288	245	0	446
Angola	50	5	0	28	0	18
Bénin	0	..	..	..	..	..
Cameroun	8	0	0	1	0	7
Cap-Vert	20	4	0	14	0	3
Comores	240	33	109	89	0	9
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	1	0	0	1	0	0
Égypte	1 891	380	871	468	58	113
Érythrée	25	3	0	19	0	3
Éthiopie	101	4	0	98	0	0
Gabon	8	1	0	4	0	3

ANNEXE III B (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Gambie	2	0	0	0	0	2
Ghana	102	12	0	25	0	65
Guinée	5	0	0	0	0	5
Guinée équatoriale	13	0	0	4	0	9
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya arabe libyenne	117	10	0	74	0	33
Kenya	16	8	0	2	0	7
Madagascar	33	7	0	19	0	7
Malawi	..	..	..	..	..	..
Maroc	363	7	0	96	50	210
Maurice	56	0	13	15	0	27
Mauritanie	23	0	0	1	0	23
Mozambique	28	0	0	11	0	17
Nigéria	656	561	0	54	0	42
Ouganda	..	..	..	..	..	..
République démocratique du Congo	15	0	0	0	0	15
République-Unie de Tanzanie	45	14	0	25	0	7
Sainte-Hélène	0	0	0	0	0	0
Sao Tomé-et-Principe	120	18	29	65	2	7
Sénégal	23	0	0	2	0	21
Seychelles	96	32	0	31	0	32
Sierra Leone	22	17	0	1	0	5
Somalie	6	2	0	2	0	2
Soudan	41	1	0	39	0	1
Togo	10	0	0	3	0	7
Tunisie	193	60	26	12	0	94
Total partiel	5 348	1 210	1 337	1 446	110	1 244
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	6 541	34	326	2 530	3 564	87
Argentine	482	92	52	108	0	229
Barbade	527	56	264	110	17	79
Belize	1 883	492	271	794	35	291
Bolivie	574	443	23	82	2	25
Brésil	5 498	2 437	2 334	341	184	201
Chili	1 039	347	286	84	76	245
Colombie	86	10	0	53	0	23
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	124	38	6	37	0	43
Dominique	5	2	0	2	0	1
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	447	386	0	3	0	58
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	7	0	0	0	0	7

ANNEXE III B (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Guyana	14	0	0	8	0	6
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	1 220	427	122	520	3	148
Îles Caïmanes	4 702	1 840	1 099	859	0	904
Îles Falkland ^f	7	0	0	0	0	6
Îles Turques et Caïques	..	..	..	..	..	..
Îles Vierges britanniques	31	0	0	30	0	1
Jamaïque	126	3	73	44	0	6
Mexique	1 207	860	0	50	0	297
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	2	0	0	1	0	1
Paraguay	52	9	0	40	2	1
Pérou	174	27	0	65	0	82
République dominicaine	7	0	0	6	0	1
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts -et-Nevis	1	0	0	1	0	0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	9 535	705	4 703	3 439	212	477
Suriname	6	3	0	3	0	0
Trinité-et-Tobago	10	1	0	0	0	8
Uruguay	51	11	0	7	0	33
Venezuela	1 287	721	201	46	1	319
Total partiel	35 648	8 946	9 760	9 265	4 096	3 581
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	2 342	1 405	0	420	156	362
Bahreïn	374	188	60	26	100	0
Bangladesh	587	131	9	385	61	0
Brunéi Darussalam	422	420	0	3	0	0
Cambodge	3 481	250	1 007	2 150	26	48
Émirats arabes unis	853	396	1	107	227	123
Hong Kong (Chine)	27 496	4 959	17 838	1 605	2 600	494
Inde	10 287	5 032	3 787	392	152	923
Indonésie	4 665	1 368	509	2 182	224	382
Iran (Rép. islamique d')	7 098	4 178	1 836	792	179	113
Iraq	243	99	0	82	0	62
Jordanie	93	0	0	83	7	4
Koweït	3 582	2 933	27	145	227	251
Liban	310	2	133	166	0	9
Malaisie	8 004	1 818	2 555	728	907	1 997
Maldives	84	14	0	68	0	3
Myanmar	576	5	315	244	0	13
Oman	14	8	0	6	0	0
Pakistan	363	91	0	217	42	13
Philippines	7 300	250	5 102	1 652	41	255

ANNEXE III B (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Qatar	770	208	270	82	184	26
République arabe syrienne	696	4	93	590	8	0
République de Corée	10 609	1 894	5 937	1 213	757	809
Singapour	33 618	16 035	9 226	1 925	4 512	1 921
Sri Lanka	95	11	0	74	0	10
Thaïlande	2 838	406	748	1 318	219	146
Yémen	133	112	0	4	0	18
Total partiel	126 932	42 214	49 452	16 657	10 628	7 981
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 316	100	872	220	0	125
Slovénie	1	0	0	0	0	1
Yougoslavie	1	0	0	0	0	1
Total partiel	1 318	100	872	221	0	126
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	31	11	0	6	0	15
Îles Salomon	5	0	0	2	0	4
Kiribati	5	0	0	5	0	0
Nauru	0	0	0	0	0	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	85	3	0	70	0	13
Samoa	9	0	0	8	0	0
Tonga	396	68	71	221	0	36
Tuvalu	106	43	0	16	0	47
Vanuatu	1 378	90	836	335	29	88
Total partiel	2 016	214	907	663	29	203
Total: Pays en développement	171 262	52 684	62 328	28 252	14 863	13 135
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	13 143	0	7 868	1 231	564	3 480

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 compris 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 3,9 millions de tjb (4,2 millions de tjl), 0,9 million de tjb (1,9 million de tjl) et 1,2 million de tjb (1,8 million de tjl).

^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).
