

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE  
ET LE DÉVELOPPEMENT  
Genève

***ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS  
MARITIMES  
2007***

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*



**NATIONS UNIES**

**New York et Genève, 2007**

## NOTE

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

\*

\* \*

Les cotes de 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 avec la référence au numéro du document (voir ci-dessous). 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/2007

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente: F.07.II.D.14

ISBN 978-92-1-212344-8

ISSN 0252-5429

---

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
Liste des tableaux, figures et encadrés.....	v
Abréviations et notes explicatives .....	viii
Aperçu des principales tendances .....	x
Catégories de navires utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i> .....	xiii
<b>Chapitre</b>	<b>Page</b>
<b>1. Développement du commerce maritime international.....</b>	<b>1</b>
A. Contexte économique mondial.....	1
B. Trafic maritime mondial.....	4
C. Secteurs du trafic maritime mondial.....	8
<b>2. Structure et régime de propriété de la flotte mondiale .....</b>	<b>25</b>
A. Structure de la flotte mondiale .....	25
B. Propriété de la flotte mondiale .....	32
C. Immatriculation des navires .....	39
D. Construction navale et marché de l'occasion .....	45
<b>3. Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes internationaux .....</b>	<b>51</b>
A. Productivité opérationnelle.....	51
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux .....	54
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement.....	56
<b>4. Trafic et marché des frets .....</b>	<b>59</b>
A. Marché du trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers.....	59
B. Marché du transport maritime de vrac sec .....	67
C. Marché des services de ligne.....	71
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial.....	82
E. Production de conteneurs .....	82

<b>5.</b>	<b>Développement des ports et du transport multimodal.....</b>	<b>89</b>
A.	Trafic portuaire conteneurisé.....	89
B.	Améliorations du rendement portuaire.....	94
C.	Changement institutionnel et développement portuaire.....	95
D.	Développement du transport terrestre.....	100
E.	Autres développements.....	105
<b>6.</b>	<b>Questions juridiques et évolution des règles.....</b>	<b>107</b>
A.	Négociations sur la facilitation du commerce à l'OMC.....	107
B.	Questions juridiques concernant les transports.....	108
C.	État des conventions.....	119
<b>7.</b>	<b>Examen de l'évolution au niveau régional: Asie.....</b>	<b>123</b>
A.	Contexte économique.....	123
B.	Conteneurisation.....	125
C.	Développement de la flotte asiatique.....	133
D.	Cas d'un pays.....	140
E.	Autres faits nouveaux.....	140

### Annexes

I.	Classification des pays et territoires.....	145
II.	Trafic maritime mondial par groupes de pays, 2006.....	149
III a).	Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation, par groupes de pays et par catégories de navires au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 (En milliers de <i>tjb</i> ).....	151
III b).	Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation, par groupes de pays et par catégories de navires au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 (En milliers de <i>tpl</i> ).....	157

## LISTE DES TABLEAUX, FIGURES ET ENCADRÉS

<i>Tableau</i>	<i>Page</i>
1. Croissance économique mondiale, 2003-2006 .....	3
2. Croissance en volume du trafic des marchandises, par région géographique, 2004-2006 .....	3
3. Évolution du trafic maritime international, pour certaines années .....	5
4. Trafic maritime mondial en 2006, par types de cargaisons et groupes de pays.....	7
5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, pour certaines années .....	8
6. Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et négociants, et répartition des capacités mondiales des raffineries en 2006 .....	10
7. Principaux vracs: principaux producteurs, consommateurs et négociants en 2006.....	16
8. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2005-2007 .....	27
9. Tendances à long terme de la flotte de conteneurs cellulaires intégraux.....	28
10. Répartition de la flotte mondiale et de la capacité en tpl des porte-conteneurs, par groupes de pays en 2007.....	28
11. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....	29
12. Tendances à long terme de l'âge moyen, par catégories de navires .....	30
13. Livraisons de navires neufs, différentes années .....	31
14. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2006 .....	32
15. Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, 2000-2006.....	33
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....	34
17. Contrôle de la flotte mondiale par groupes principaux de pays, au 1 <sup>er</sup> janvier 2007.....	36
18. Les 35 pavillons d'immatriculation qui avaient le plus fort tonnage en lourd immatriculé au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....	38
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation, au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....	40
20. Pavillons d'immatriculation, par principaux groupes de pays, au 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....	45
21. Tonnage mondial en commande, 2000-2006.....	46
22. Prix représentatifs de navires neufs, différentes années .....	49
23. Prix des navires d'occasion de 5 ans, 2000-2006 .....	49
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années .....	52
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années ( <i>Tonnes transportées par tpl</i> ) .....	53
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années ( <i>Milliers de tonnes-milles par tpl</i> ).....	53
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, différentes années.....	54
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, différentes années.....	55

29.	Accroissement de l'offre et de la demande dans le trafic conteneurisé, 2000-2007.....	56
30.	Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes .....	57
31.	Indices des taux de fret pétroliers, 2005-2007 .....	60
32.	Résumé du marché pétrolier: taux spot pour les produits «blancs» et «noirs», 2006-2007 .....	61
33.	Indices du taux de fret du vrac sec, 2004-2007 .....	68
34.	Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires.....	73
35.	Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs à la fin de 2006.....	74
36.	Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs.....	75
37.	Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières .....	77
38.	Estimation des flux de marchandises sur les principaux itinéraires commerciaux.....	78
39.	Commerce Europe–Extrême-Orient: part en pourcentage de la capacité par lignes/groupements .....	79
40.	Indice des taux de fret des services de ligne, 2004-2006.....	81
41.	Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées.....	81
42.	Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....	83
43.	Flotte mondiale de conteneurs.....	85
44.	Production mondiale de conteneurs.....	85
45.	Trafic portuaire conteneurisé pour 62 pays et territoires en développement en 2004, 2005 et 2006.....	90
46.	Les 20 principaux terminaux conteneurisés et leur débit en 2004, 2005 et 2006.....	92
47.	Parts en pourcentage des exploitants mondiaux de terminaux dans le débit mondial de conteneurs.....	95
48.	Marché du transport routier: comparaisons par pays.....	103
49.	Transport par conteneurs à pleine charge entre la Chine et l'Europe: répartition modale .....	103
50.	Taille du marché du transport mondial des marchandises et taux de croissance, 2003-2005 ....	105
51.	Taux réels d'accroissement du PIB dans certaines économies asiatiques, 1994-2006.....	124
52.	Balances des opérations courantes de certaines économies asiatiques, 1995-2006.....	126
53.	Taux de croissance du trafic de marchandises en Asie.....	127
54.	Trafic des 50 principaux ports de conteneurs asiatiques – 2004, 2005 et 2006 .....	130
55.	Trafic des ports de conteneurs de 25 pays d'Asie – 2004, 2005 et 2006 .....	132
56.	Flotte marchande asiatique, par pavillon d'immatriculation et catégorie de navires .....	134
57.	Flotte marchande, par pavillon d'immatriculation, pour 37 pays/territoires choisis d'Asie.....	135
58.	Répartition par âge de la flotte marchande pour 34 pays choisis d'Asie.....	136

<i>Figure</i>	<i>Page</i>
1. Indices de croissance économique mondiale (PIB), production industrielle de l'OCDE, exportations mondiales de marchandises (en volume) et trafic maritime (en volume), 1994-2006.....	2
2. Trafic maritime international pour certaines années.....	6
3. Trafic maritime mondial par groupes de pays .....	7
4. Croissance du trafic international conteneurisé, 1985-2006.....	22
5. Flotte mondiale par catégories principales de navires, pour certaines années.....	26
6. Part du tonnage en lourd sous pavillon étranger, 1989-2007 .....	37
7. Tonnage mondial en commande, 2000-2006.....	48
8. Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd, 1994-2006.....	52
9. Tendances de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années .....	55
10. Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations: tendance à long terme (1980-2005) .....	84
11. Estimations du coût total du fret en pourcentage de la valeur des importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....	84
12. Évolution des prix des conteneurs neufs .....	86
13. Évolution des tarifs de location .....	86
14. Ventilation régionale du débit de conteneurs en 2005.....	93
15. Marché total des expéditions de fret: parts de marché.....	104
16. Taux de fret à destination et en provenance de l'Asie, 2004-2007.....	129
17. Carte du Viet Nam.....	141
<i>Encadré</i>	<i>Page</i>
1. États parties à certaines conventions sur les transports maritimes, au 30 septembre 2007 .....	120
2. Cas d'un pays: le programme de développement des ports du Viet Nam .....	142

## ABRÉVIATIONS ET NOTES EXPLICATIVES

### *Abréviations*

ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
ANASE	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
BAF	coefficient d'ajustement de soutage
c.a.f.	coût, assurance, fret
CEALC	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
CESAP	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CPMM	Comité de protection du milieu marin
CSM	Comité de la sécurité maritime
EQP	conteneur équivalent 40 pieds
EVP	conteneur équivalent 20 pieds
FAM	facteur d'ajustement des monnaies
FMI	Fonds monétaire international
f.a.b.	franco à bord
GNL	gaz naturel liquéfié
GPL	gaz de pétrole liquéfié
IED	investissements étrangers directs
ISPS (Code)	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
mbpj	million de barils par jour
mmc	milliard de mètres cubes
n.c.a.	non classé ailleurs
n.d.	non disponible
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI	Organisation maritime internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PIB	produit intérieur brut
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer
THC	taxe de manutention au terminal
tjb	tonneau de jauge brute
tpl	tonne de port en lourd
UE	Union européenne
ULCC	hyperpétrolier
UNCITRAL	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
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 données, 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.
- Le terme «pays» employé dans les tableaux et dans le texte désigne aussi des territoires ou des zones.
- La présentation des pays dans la présente édition de l'*Étude sur les transports maritimes* diffère de celle des éditions précédentes. La nouvelle classification est celle utilisée par la Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales (DAES) de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que par la CNUCED dans son *Manuel de statistiques*. Aux fins de l'analyse statistique les pays et les territoires sont groupés selon des critères économiques en trois catégories qui sont elles-mêmes divisées en régions géographiques. Les grandes catégories sont les pays développés, les pays en développement et les pays en transition. L'annexe I donne une répartition détaillée des nouveaux groupements. Toute comparaison avec les données d'éditions précédentes de l'*Étude* doit donc être traitée avec prudence.

## APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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 (CNUCED). Elle a pour objet de décrire les principales tendances des transports maritimes mondiaux et de fournir des données statistiques pertinentes. 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 régionale en Asie.

### 1. Tendances de l'économie mondiale et du trafic maritime

En 2006 une forte croissance de l'économie mondiale s'est maintenue, stimulée par l'expansion de certains pays en développement dynamiques. Le PIB mondial s'est accru de 4 % – la deuxième plus forte hausse en une décennie. La croissance forte et soutenue de la Chine, de l'Inde et d'autres pays en développement dynamiques devient de plus en plus le principal moteur de l'activité économique mondiale. Les pays développés ont eu une croissance de 3 %, tandis que les pays en développement et en transition ont connu une croissance plus rapide, estimée à 6,9 et 7,5 %, respectivement.

Au cours de la même année le volume du commerce mondial de marchandises a eu un fort accroissement, de 8 %. Ce chiffre est plus de deux fois supérieur à celui de l'économie mondiale, ce qui met en évidence l'effet d'une mondialisation accrue et d'une intégration économique plus marquée. La Chine est restée en tête, avec un taux d'accroissement de ses exportations de 22 %. Étant donné la corrélation importante et croissante entre la croissance économique, le commerce et la demande de services de transport maritime, le trafic maritime mondial (marchandises chargées) s'est accru en 2006 pour atteindre 7,4 milliards de tonnes. Stimulée par le besoin de diversifier les sources d'approvisionnement et par l'accroissement du commerce Sud-Sud, la demande de services de transport maritime mesurée en tonnes-milles s'est accrue de 5,5 % en 2006 pour atteindre 30 686.

### 2. Évolution de la flotte mondiale

La flotte marchande mondiale a atteint 1,04 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) au début de 2007, soit un accroissement remarquable de 8,6 %, surpassant même les 7,2 % de l'année précédente. Le tonnage des pétroliers en 2006 s'est accru de 8,1 % et celui des vraquiers de 6,2 %; ces deux catégories de navires représentent ensemble à présent 72 % du tonnage total. La flotte des navires de charge classique a augmenté de 4,9 % en 2006. La plus forte croissance a été enregistrée pour les porte-conteneurs, dont le tonnage s'est accru de 17 millions de tpl, soit 15,5 %.

Le tonnage en commande à la fin de 2006 comportait 118 millions de tpl de pétroliers, 79 millions de tpl de vraquiers, 8 millions de tpl de navires de charge classique, 51,7 millions de tpl de porte-conteneurs et 45,6 millions de tpl d'autres catégories de navires. Le tonnage total en commande portait sur 6 908 navires d'un tonnage total de 302,7 millions de tpl.

La moyenne d'âge estimative de la flotte mondiale a baissé marginalement pour s'établir à 12,0 années en 2006. Par catégories de navires la flotte la moins ancienne était celle des porte-conteneurs, avec un âge moyen de 9,1 ans. La moyenne d'âge des pétroliers restait 10 ans, celle des vraquiers a diminué légèrement, passant de 13,1 à 12,9 ans, et les navires de charge classique ont continué à avoir la moyenne la plus élevée, avec 17,4 ans et 56,8 % de navires de plus de 19 ans.

En ce qui concerne la propriété des navires, au début de 2007 les pays en développement contrôlaient environ 31,2 % des tpl mondiales, les pays développés environ 65,9 % et les économies en transition les 2,9 % restants.

Depuis que la CNUCED a commencé à enregistrer la part des tpl sous pavillon étranger, cette part a augmenté tous les ans jusqu'en 2006. Entre janvier 2006 et 2007, cependant, cette part a pour la première fois diminué légèrement, tombant de 66,5 à 66,3 % du total mondial. Les 10 registres libres et internationaux les plus importants représentent ensemble 53,7 % de la flotte mondiale. En ce qui concerne le tonnage restant, 18,9 % est immatriculé par les pays développés, 1,3 % par les pays en transition et 27,7 % par les pays en développement.

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

Les indicateurs de productivité les plus opérationnels pour la flotte mondiale – à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et de milliers de tonnes-milles par tpl – ont atteint 7,3 et 30,1, respectivement. Ces deux chiffres représentent des diminutions marginales par rapport à l'année précédente.

Le tonnage excédentaire mondial total a augmenté en 2006 pour atteindre 10,1 millions de tpl, soit 0,7 % de la flotte marchande totale – pourcentage identique à celui de l'année précédente. La capacité excédentaire du secteur des pétroliers est demeurée faible, à 4,5 millions de tpl (1,4 % de la flotte totale de pétroliers), tandis que la capacité excédentaire dans le secteur des vraquiers est restée la même, à 2 millions de tpl (0,6 % de la flotte des vraquiers).

En ce qui concerne l'offre et la demande pour les porte-conteneurs, la croissance de la flotte a pour la première fois depuis 2001 dépassé celle du trafic conteneurisé. Avec une croissance de la flotte de 1,4 million d'EVP, la capacité a augmenté de 13,5 % en 2006; cela représentait 2,5 % de plus que l'accroissement du trafic conteneurisé, qui a atteint 11 % la même année.

### **4. Trafic et marchés des frets**

L'année 2006 a été bonne pour tous les segments du marché des pétroliers, mais elle est restée au-dessous des niveaux spectaculaires enregistrés les deux années précédentes. Stimulé surtout par la

forte hausse de la production d'acier en Asie, le marché des frets de vrac a fait mieux, avec des améliorations régulières dans le secteur des Cape-size et la persistance de bons résultats dans ceux des Panamax et des Handymax. En dépit d'une pression à la baisse sur le marché des conteneurs résultant d'une grande livraison de tonnage et de grandes commandes, la forte demande persistante a contribué à maintenir les taux à un niveau satisfaisant. Par rapport au trafic conteneurisé, la flotte mondiale de conteneurs a augmenté de 7,8 % en 2006, pour atteindre 23,2 millions d'EVP. La part des navires océaniques dans ce total a augmenté de 57,2 % par rapport aux années précédentes.

En 2005, la part des paiements mondiaux de fret par rapport à la valeur des importations a augmenté pour atteindre 5,9 % – plus que l'année précédente. La valeur totale des importations mondiales (c.a.f.) a augmenté de 13,4 % par rapport à l'année précédente, tandis que le fret total payé pour le transport a augmenté de 31,2 %. Les pays en développement et les économies en transition ont continué à enregistrer les coûts de fret les plus élevés. Les coûts de fret exprimés en pourcentage de la valeur des importations en 2005 ont augmenté pour ces deux groupes de pays, pour atteindre 7,7 % pour les pays en développement et 7,6 % pour les économies en transition. Les pays développés ont les coûts de fret les plus faibles, estimés à 4,8 % de la valeur des importations en 2005.

### **5. Développement des ports et du transport multimodal**

Le débit portuaire mondial des ports à conteneurs a augmenté de 13,4 % pour atteindre 440 millions d'EVP en 2006, après avoir un peu ralenti en 2005 avec une croissance de 8,7 % succédant à un gain de 12,8 % en 2004. Les pays en développement ont reçu 265,4 millions de tonnes d'EVP, soit 65 % du total mondial en 2006; cela a représenté une augmentation par rapport aux 62,1 % de 2005. En 2006, 62 pays ont eu un débit supérieur à 100 000 EVP, et 24 pays ont enregistré une croissance à deux chiffres, contre 22 en 2005. Les 20 principaux ports mondiaux de conteneurs ont reçu ensemble 208,7 millions d'EVP, soit 51 % du total mondial.

Le fret ferroviaire international s'est accru en 2006, avec des taux de croissance record des marchés chinois et indien, de 11 et 8 % respectivement. Le marché mondial des transports

routiers a selon des estimations augmenté de 4,5 % en 2006. Au cours de la même année, le marché mondial des expéditions et de la logistique s'est accru de 13,5 %. La dimension totale de ce marché a été estimée à 93 milliards d'euros, dont un tiers pour le marché européen, tandis que les parts des marchés de l'Asie et du Pacifique et de l'Amérique du Nord se sont accrues dans des proportions de 27 et 29 %, respectivement.

## 6. Questions juridiques et évolution de la réglementation

Suspendues au milieu de l'année 2006, les négociations sur la facilitation du commerce de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont repris en février 2007. Les réunions du Groupe de négociation sur la facilitation du commerce ont été fortement orientées vers l'élaboration et la discussion de propositions basées sur des textes (ou de «troisième génération») concernant des mesures spécifiques de facilitation du commerce qui seraient en définitive intégrées à l'accord prévu. D'autres questions étaient l'assistance technique et le renforcement des capacités, ainsi que le «traitement spécial et différencié».

En ce qui concerne d'autres questions juridiques intéressant les transports, un certain nombre d'organisations internationales continuent à s'occuper activement de l'élaboration et du perfectionnement de normes et de directives liées à la sécurité des transports maritimes et de la chaîne de l'offre, y compris l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Pour sa part, la CNUCED a publié les résultats d'une étude de grande portée sur les coûts et le financement liés au Code international de sécurité des navires et des installations portuaires (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1).

Une nouvelle Convention internationale sur l'enlèvement des épaves a été adoptée en mai 2007 sous les auspices de l'OMI, et les travaux avancent sur un projet de convention internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

## 7. Évolution économique régionale: Asie

Les économies en développement d'Asie ont eu une croissance d'environ 7,6 % en 2006, tandis que les pays développés de la région ont eu une

croissance de 2,2 %. Les exportations de la région se sont accrues au rythme spectaculaire de 18 %, grâce à une demande mondiale soutenue. L'Azerbaïdjan, aidé par ses exportations de pétrole, a enregistré l'accroissement le plus élevé de son PIB, à 31 %. Les pays en développement de la région ont continué à accroître leurs réserves de devises déjà substantielles, pour atteindre le montant sans précédent de 2,5 milliards de dollars.

Les exploitants mondiaux de terminaux ayant leur siège en Asie sont notamment Cosco Pacific, DP World, Evergreen, Hanjing, Hutchison Port Holdings (HPH), ICTSI, NYK/Ceres et PSA International. Ensemble ils ont un débit de plus de 220 millions d'EPV et environ la moitié du débit mondial total de conteneurs. Les ports asiatiques ont continué à se développer à un rythme rapide: Yantai (Chine) a enregistré l'accroissement le plus fort, avec 112 %, suivi de Yingkou (Chine) avec 59 % et Guangzhou (Chine), avec 40 %. En moyenne les ports de la Chine continentale ont eu un accroissement de 35 % en 2006, contre environ 29 % en 2005. Les ports d'autres pays en développement qui ont eu des gains à deux chiffres sont Colombo (25 %), Jawaharlal (23 %), Gwangyang (22 %), Ambarli (21 %), Incheon et Hô Chi Minh (19 %), Doubaï (17 %), Tanjung Pelepas (14 %), Port Klang (14 %), Chittagong (12 %) et Laem Chabang (11 %), suivis de Karachi et Bangkok (10 %).

Un quart environ des vraquiers du monde battent un pavillon asiatique, et il en est de même pour un quart des navires de charge classique. Parmi la flotte mondiale de navires de plus de 100 tjb 21 % sont enregistrés en Asie. De loin les registres les plus importants sont ceux de Hong Kong (Chine) et Singapour, avec chacun 32 millions de tjb enregistrés. Suivent ceux de la Chine continentale avec 23 millions de tjb, de la République de Corée avec 10 millions, de l'Inde avec 8 millions et de la Malaisie avec 6 millions, puis de l'Indonésie, de la République islamique d'Iran et des Philippines avec environ 5 millions chacun. La Jordanie a enregistré le plus grand accroissement de sa flotte marchande – avec un taux spectaculaire de 145 %. Le Kazakhstan a enregistré un taux de 70 %, le Viet Nam un taux de 27 % et l'Indonésie et Oman un taux de 20 % chacun. Les pays qui ont enregistré aussi un accroissement à deux chiffres sont le Qatar (17 %), la République de Corée (15 %), le Turkménistan (15 %) et la Malaisie (11 %).

## 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 minimum 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:

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

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

*Transporteurs de pétrole brut*

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

*Transporteurs de vrac sec*

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

Source: Lloyd's Register – Fairplay.



# Chapitre 1

## DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE MARITIME INTERNATIONAL

*Ce chapitre donne un aperçu général de la demande mondiale de services de transport maritime, accompagné d'une revue et d'une prévision de l'évolution du commerce maritime mondial, dans le contexte de l'économie mondiale et du commerce international (par secteurs). En 2006, la forte croissance de l'économie mondiale s'est poursuivie, stimulée par l'expansion de certains pays en développement dynamiques. Les exportations mondiales de marchandises et le trafic maritime, qui sont à l'origine de la croissance économique mondiale et sont soutenus par elle, ont également enregistré une forte croissance.*

### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

#### 1. Production mondiale<sup>1</sup>

En 2006, l'économie mondiale a été en forte expansion, avec une croissance du produit intérieur brut (PIB) de 4 %. La croissance avait une base large, car le PIB dans tous les groupes de pays a augmenté plus rapidement que l'année précédente. Le PIB s'est accru de 3 % dans les pays développés, de 6,9 % dans les pays en développement et de 7,5 % dans les économies en transition. La croissance rapide des économies émergentes, particulièrement en Chine et en Inde, a continué à donner le rythme. Le PIB en Chine s'est accru plus rapidement qu'en 2005, atteignant 10,7 %, tandis que la croissance est restée stable à 9,2 % en Inde. Avec l'émergence de la Chine, de l'Inde et d'autres pays en développement dynamiques ayant une croissance forte et durable, le principal moteur de l'activité économique mondiale n'est plus uniquement de la production industrielle des pays développés. Cela apparaît dans la figure 1, qui indique l'évolution de la relation entre a) la croissance économique mondiale (PIB), b) la production industrielle des pays de l'OCDE, c) les exportations mondiales de marchandises, et d) le trafic maritime mondial. Alors que la production industrielle dans les pays membres de l'OCDE semble avoir décéléré ces dernières années, le PIB mondial, les exportations des marchandises et les

expéditions maritimes ont continué de croître, fait qui indique que les pays non membres de l'OCDE ont davantage d'impact. La production dans les pays en développement émergents et dynamiques et dans les économies en transition anime de plus en plus la croissance et le trafic maritime. Par exemple, alors que la moyenne de l'indice de production industrielle de l'OCDE était en 2006 de 107,3 pour les États-Unis, 106,3 pour le Japon et 112,2 pour l'Allemagne, elle atteignait 120 pour le Brésil, 148,6 pour l'Inde et 132,8 pour la Fédération de Russie.

Aux États-Unis le PIB s'est accru de 3,3 %, tandis qu'il a augmenté de 2,2 % au Japon et de 3 % dans l'UE (25) (voir tableau 1). Stimulées par les prix internationaux élevés de l'énergie et des métaux et par une forte demande extérieure, les économies en transition ont eu une croissance de 7,5 % en 2006, contre 6,4 % en 2005. En ce qui concerne les pays en développement, en plus de l'Asie, l'accroissement économique a été stimulé par la croissance plus rapide du PIB en Afrique (6,9 %) et en Amérique latine (5,7 %). Toutefois, ces taux de croissance régionaux cachent des différences de rendements individuels. Par exemple, alors que la croissance du PIB s'est accélérée en Afrique du Nord en 2006, elle est restée stable en Afrique du Sud et en décélération en Afrique subsaharienne.

Figure 1

**Indices de croissance économique mondiale (PIB), production industrielle de l'OCDE, exportations mondiales de marchandises (en volume) et trafic maritime (en volume), 1994-2006**  
(1994 = 100)



Sources: Secrétariat de la CNUCED à partir des *Principaux indicateurs économiques* de l'OCDE, avril 2006, de Globstat de la CNUCED, de la base de données sur le trafic de marchandises <http://uds.unctad.org/intrastat>; de l'*Étude sur les transports maritimes* de la CNUCED, de diverses publications et des *Statistiques du commerce international* de la CNUCED, 2006. Pour quelques tendances à long terme, voir le tableau II.1.

En dépit des résultats économiques positifs enregistrés en 2006, l'économie mondiale s'est ralenti au cours du second semestre. Il est prévu que cette décélération persistera tout au long de 2007, la croissance restant influencée par les déséquilibres économiques mondiaux, la sécurité énergétique et du tassement brutal ou progressif de l'économie des États-Unis.

## 2. Trafic des marchandises<sup>2</sup>

### *Évolution récente du trafic international*

En 2006, le trafic mondial des marchandises a enregistré une forte croissance de 8 % (voir le tableau 2). C'est le double du taux de croissance du

PIB mondial et cela souligne l'effet de la mondialisation et l'approfondissement de l'intégration économique. La croissance du commerce mondial des marchandises a été particulièrement renforcée par l'augmentation de la demande d'importations de la Chine et des économies en transition de la Communauté d'États indépendants (CEI). Alors que la croissance des exportations des économies en transition est demeurée lente en 2006, les exportations de l'Asie, spécialement de la Chine (22 %), et celles de l'Amérique du Nord (8,5 %) se sont accélérées. Les États-Unis ont annoncé leur meilleur rendement d'exportations en une décennie (10,5 %) comme une conséquence de la reprise de l'investissement mondial. En 2006, les États-Unis étaient le



Tableau 1

**Croissance économique mondiale, 2003-2006<sup>a</sup>**

Région/pays <sup>b</sup>	2003	2004	2005	2006 <sup>c</sup>
<b>MONDE</b>	2,6	4,1	3,4	4,0
<b>Pays développés</b>	1,8	3,1	2,4	3,0
<i>dont:</i>				
États-Unis	2,5	3,9	3,2	3,3
Japon	1,4	2,7	1,9	2,2
<b>Union européenne</b>	1,2	2,3	1,7	3,0
<i>dont:</i>				
Allemagne	-0,2	1,3	0,9	2,8
France	1,1	2,3	1,2	2,2
Italie	0,0	1,1	0,0	1,9
Royaume-Uni	2,7	3,3	1,9	2,8
<b>Pays en développement</b>	5,1	7,1	6,5	6,9
<b>Pays en développement sans la Chine</b>	4,0	6,4	5,6	5,9
<b>Économies en transition (CEI et Europe du Sud-Est)</b>	7,1	7,7	6,4	7,5

Sources: Calculs du secrétariat de la CNUCED d'après des données du *Manuel de statistiques* de la CNUCED et de *l'Avenir de l'économie mondiale*, UN DESA LINK 2007 (mai 2007).

<sup>a</sup> Calculs basés sur le PIB en dollars constants de 2000.

<sup>b</sup> Groupes de régions et de pays correspondant à ceux définis dans le *Manuel de statistiques* de la CNUCED 2004.

<sup>c</sup> Données préliminaires.

Tableau 2

**Croissance en volume du trafic des marchandises, par région géographique, 2004-2006  
(Pourcentage)**

Exportations			Pays/régions	Importations		
2004	2005	2006		2004	2005	2006
8,0	6,0	8,0	<b>MONDE</b>	n.d.	n.d.	n.d.
8,0	6,0	8,5	<b>Amérique du Nord</b>	10,5	6,5	6,5
7,0	4,0	7,5	<b>Union européenne (25)</b>	6,5	3,5	6,5
8,0	5,0	1,0	<b>Afrique et Moyen-Orient</b>	14,0	13,0	8,5
13,0	8,0	2,0	<b>Amérique latine</b>	18,5	14,0	10,5
15,5	11,5	13,5	<b>Asie</b>	14,5	8,0	8,5
24,0	25,0	22,0	<b>Chine</b>	21,5	11,5	16,5
12,0	3,5	3,0	<b>Communauté d'États indépendants</b>	16,0	18,0	20,0

Source: Communiqué de presse de l'OMC, Commerce mondial 2006, Perspectives 2007, avril 2007.

deuxième principal exportateur et le premier importateur mondial, alors que la Chine se plaçait au troisième rang aussi bien pour les exportations que pour les importations (en valeur). La croissance industrielle de la Chine et la croissance dynamique d'autres économies en développement, comme l'Inde, ont conduit à l'émergence de nouveaux schémas commerciaux. Les pays en développement et les économies en transition augmentent leurs parts sur le marché mondial. En 2006, 13 des 30 principaux exportateurs et importateurs (en valeur) étaient des économies en transition et des pays en développement, principalement d'Asie. Ces pays renforcent également leur position en tant qu'importants fournisseurs de produits primaires et de matières premières, y compris sur les nouveaux marchés, et émergent comme d'importants centres manufacturiers. Par exemple, l'Afrique et l'Amérique latine deviennent de plus en plus des pourvoyeurs importants des besoins de la Chine en matières premières, tandis que les biens de consommation chinois sont de plus en plus exportés en Afrique et en Amérique latine. En 2005, plus de 80 % des importations africaines (en termes de valeur) de Chine portaient sur le pétrole et les autres produits miniers, tandis que près de 100 % des exportations chinoises en Afrique étaient des machines, des produits manufacturés et des textiles.

Le commerce des produits manufacturés qui, de son côté, détermine le trafic maritime conteneurisé, continue de s'accroître considérablement, aussi bien en volume (7 %) qu'en valeur (10 %). En 2005, la part des produits manufacturés exportés s'élevait globalement à 72 % de la valeur des exportations mondiales (7,3 trillions de dollars sur un total de 10,1 trillions).

Pour les principaux pays développés, la croissance des exportations a été stimulée par la demande mondiale accrue de biens d'équipement. En dépit de l'appréciation des monnaies, les exportations européennes ont augmenté à un taux estimé à 7,5 %, et des taux à deux chiffres ont été enregistrés par les pays du sud-est de l'Europe qui ont bénéficié d'un commerce accru dans l'UE. Les exportations du Japon ont augmenté de 10 %, en raison essentiellement du commerce de biens d'équipement et de produits de l'industrie automobile.

Les exportations combinées d'Afrique et du Moyen-Orient ont stagné en 2006 pour un certain nombre de raisons, notamment les contraintes de production auxquelles font face certains pays producteurs de pétrole et le conflit israélo-libanais au Moyen-Orient. Les exportations d'Amérique latine se sont accrues de 2 %, contre 8 % en 2005. À l'exception de l'Asie, la croissance des importations dans le reste des régions en développement et des économies en transition a dépassé la croissance des exportations.

La demande de services de transport s'accroît naturellement en fonction de la croissance du commerce mondial, et elle est stimulée par la fragmentation et la mondialisation de la production internationale. Comme cela est montré dans la figure 1, il y a une corrélation positive évidente entre le PIB, les exportations de marchandises et le transport maritime. Par conséquent, la croissance du PIB mondial et du trafic des marchandises a un impact direct sur le commerce maritime et la demande de services de navigation maritime. Comme on peut le voir dans la section suivante, avec la forte croissance du PIB mondial en 2006 et la croissance encore plus rapide du trafic international des marchandises, la demande de services de navigation maritime et le volume du trafic maritime se sont également accrus.

## B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

### 1. Trafic maritime global

En 2006, on a estimé que les marchandises chargées dans les ports du monde ont atteint 7,4 milliards de tonnes (voir le tableau 3 et la figure 2). Cela a représenté un taux de croissance annuel de 4,3 %. Le pétrole brut comptait pour 26,9 % du total des marchandises chargées, tandis que les produits pétroliers représentaient 9,2 %. La plus grande partie des marchandises mondiales chargées (63,9 %) était composée de vrac, de vrac divers (*breakbulk*) et de marchandises conteneurisées. Une ventilation géographique du total des marchandises chargées par continent souligne la prépondérance continue de l'Asie, avec une part de 39,1 % suivie, dans l'ordre décroissant, par l'Amérique (21,5 %), l'Europe (19,6 %), l'Afrique (10,7 %) et l'Océanie (9,1 %).

Tableau 3

**Évolution du trafic maritime international, pour certaines années**  
(En millions de tonnes)

Année	Cargaisons pétrolières	Cargaisons sèches	Principaux vrac <sup>a</sup>	Total (toutes cargaisons)
<b>1970</b>	1 442	1 124	448	2 566
<b>1980</b>	1 871	1 833	796	3 704
<b>1990</b>	1 755	2 253	968	4 008
<b>2000</b>	2 163	3 821	1 288	5 983
<b>2006<sup>b</sup></b>	2 674	4 742	1 828	7 416

Sources: Estimations du secrétariat de la CNUCED d'après l'annexe II et les données fournies par des sources spécialisées.

<sup>a</sup> Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/aluminium et phosphate.

<sup>b</sup> Estimations.

## 2. Expéditions mondiales par groupes de pays

La ventilation des 7,4 milliards de tonnes du trafic maritime mondial entre les principaux segments de cargaisons et les groupes de pays est présentée au tableau 4 et dans la figure 3. Une autre ventilation permettant de comprendre la répartition régionale de ces cargaisons apparaît à l'annexe II.

### *Pays développés*

En 2006, la part des pays développés, en termes de marchandises chargées, était de 36,2 %, tandis que leur part des marchandises déchargées était de 57,9 %. Pour ces pays, le pétrole brut et les produits pétroliers représentaient respectivement 5 et 27,4 % du pétrole brut et des produits pétroliers mondiaux chargés. L'Europe est restée la zone la plus importante de chargement parmi les régions développées, avec une part de 6,3 % du pétrole total mondial chargé. En termes de marchandises déchargées, 62,2 % du pétrole brut et 51,1 % des produits pétroliers étaient déchargés dans des ports situés dans les pays développés. L'Amérique du Nord recevait le plus de pétrole (26,6 %), suivie de près par l'Europe (22,3 %) et par le Japon (8,9 %).

Dans le segment du vrac, la part des chargements mondiaux des pays développés représentait 50,5 % des marchandises chargées et 57,2 % des marchandises déchargées. L'Europe est restée le marché le plus important de vrac sec, avec

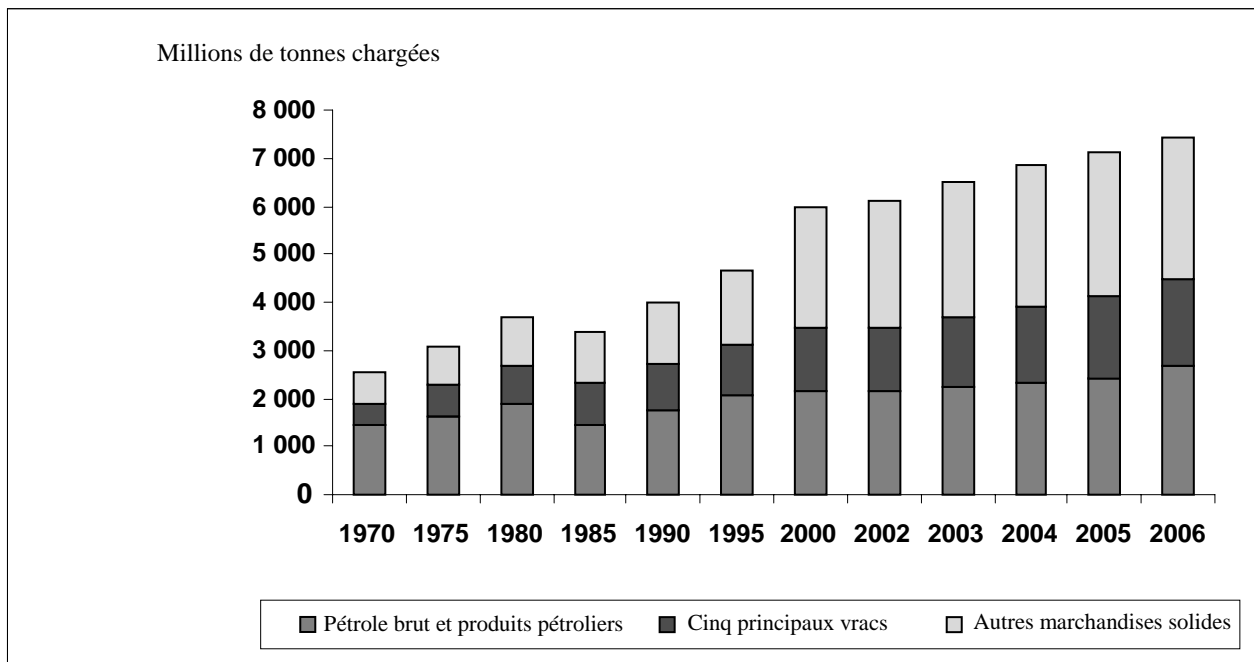
respectivement 23,3 % et 33,9 % des cargaisons chargées et déchargées. Les autres zones de chargement comprenaient les États-Unis (6,1 %), le Canada (3,2 %), l'Australie (13,3 %) et la Nouvelle-Zélande (0,4 %).

### *Pays en développement*

En 2006, la part des pays en développement dans les marchandises mondiales chargées était de 61,1 %, tandis que leur part de marchandises déchargées représentait 41,4 %. Les parts des pays en développement étaient de 89,5 % pour le pétrole brut et de 66,2 % pour les produits pétroliers. Pour les marchandises déchargées, leur part était de 37,6 % pour le pétrole brut et de 48,4 % pour les produits pétroliers. Quant au vrac sec dans le trafic maritime mondial, 48,4 % étaient chargés dans des ports situés dans les régions en développement. Ces pays représentaient 41,9 % des cargaisons mondiales déchargées. Les pays en développement d'Asie étaient les plus importants négociants avec 36,1 % de toutes les marchandises mondiales chargées et 32,9 % des marchandises déchargées. La part des pays en développement d'Amérique est estimée à 14,2 % des marchandises mondiales chargées et à 4,2 % des marchandises déchargées. La part des pays africains est estimée respectivement à 10,7 et à 4,1 % des marchandises chargées et déchargées. Les économies en transition représentaient 2,7 % des marchandises mondiales chargées et 0,7 % des marchandises mondiales

Figure 2

**Trafic maritime international pour certaines années**  
(En millions de tonnes chargées)



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

déchargées. Les cargaisons pétrolières chargées dans les ports de ces économies sont estimées à 5,7 % du total du pétrole mondial chargé, reflétant en particulier le pétrole chargé à partir en mer Noire et en mer Baltique. La part des pays en développement d'Océanie restait négligeable, reflétant les niveaux de leurs économies.

Une ventilation par type de trafic fait ressortir l'importance des pays en développement d'Asie. Leur part des chargements mondiaux de pétrole brut et de produits pétroliers en 2006 est estimée à 51,1 % et 43,5 %, respectivement. Cela reflète l'importance des producteurs d'Asie occidentale et les activités des raffineries d'Extrême-Orient. Le second plus important exportateur du pétrole brut parmi les pays en développement était l'Afrique, avec une part des chargements mondiaux estimée à 24,6 %, suivie des pays en développement d'Amérique, avec une part de 14,3 %. En revanche, s'agissant des produits pétroliers mondiaux chargés, la part des pays en développement d'Amérique est apparue comme la plus élevée, avec 14,9 % contre 7,8 %, pour

l'Afrique. En termes de cargaisons de vrac sec chargées, les pays en développement d'Asie ont eu également la part la plus importante, estimée à 28,8 %, suivis par les pays en développement d'Amérique (14,1 %) et de l'Afrique (5,5 %).

Pour le pétrole brut déchargé, la part des pays en développement d'Asie était de 31,1 % du total mondial. L'Amérique et l'Afrique ont représenté 3,7 % et 2,8 %, respectivement. Pour les produits pétroliers déchargés, les parts correspondantes pour les pays en développement d'Asie, d'Amérique et d'Afrique étaient de 34,9 %, 7,7 % et 4,9 %, respectivement. Les pays en développement d'Océanie ont importé une quantité négligeable de pétrole brut, tandis que leur part des importations des produits pétroliers mondiaux a été estimée à 1 % en 2006.

Ces chiffres soulignent les différences dans la structure des échanges entre les divers groupes de pays. À la différence des pays en développement, les pays développés ont eu la plus grande part des marchandises mondiales déchargées.

Tableau 4

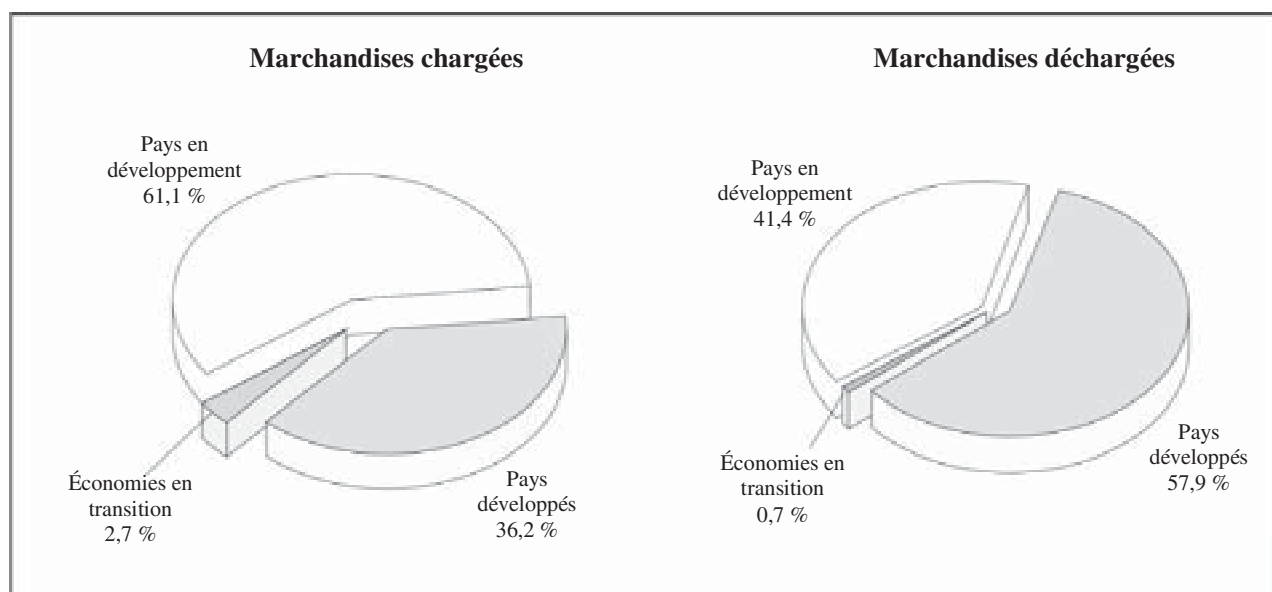
## Trafic maritime mondial en 2006, par types de cargaisons et groupes de pays

Groupes de pays	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
	Total	Brut	Produits	Vrac sec	Total	Brut	Produits	Vrac sec
	<b>Millions de tonnes</b>							
<b>Monde</b>	7 415,5	1 990,8	683,0	4 741,7	7 460,4	1 940,9	683,5	4 836,10
<b>Pays développés</b>	2 683,1	100,0	187,3	2 395,8	4 323,0	1 207,4	349,6	2 766,0
<b>Économies en transition</b>	202,6	108,4	43,3	50,9	50,2	4,3	2,8	43,1
<b>Pays en développement</b>	4 529,6	1 782,4	452,4	2 294,8	3 087,2	729,2	331,1	2 026,9
Afrique	791,7	477,4	53,1	261,2	305,9	54,5	33,5	217,9
Amérique	1 052,5	284,0	102,1	666,4	311,6	71,3	52,4	187,9
Asie	2 678,8	1 016,7	297,1	1 365,0	2 457,4	603,4	238,7	2 457,4
Océanie	6,6	4,3	0,1	2,2	12,3	-	6,5	5,8
	<b>Part en pourcentage</b>							
<b>Monde</b>	100,0	26,9	9,2	63,9	100,0	26,0	9,2	64,8
<b>Pays développés</b>	36,2	5,0	27,4	50,5	57,9	62,2	51,1	57,2
<b>Économies en transition</b>	2,7	5,4	6,3	1,1	0,7	0,2	0,4	0,9
<b>Pays en développement</b>	61,1	89,5	66,2	48,4	41,4	37,6	48,4	41,9
Afrique	10,7	24,6	7,8	5,5	4,1	2,8	4,9	4,5
Amérique	14,2	14,3	14,9	14,1	4,2	3,7	7,7	3,9
Asie	36,1	51,1	43,5	28,8	32,9	31,1	34,9	33,4
Océanie	0,1	0,2	-	-	0,2	-	1,0	0,1

Sources: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par les pays déclarants, l'industrie portuaire et d'autres sources spécialisées.

Figure 3

**Trafic maritime mondial par groupes de pays**  
(Part en pourcentage du tonnage)



Sources: Compilation du secrétariat de la CNUCED d'après des données communiquées par les pays déclarants, l'industrie portuaire et d'autres sources spécialisées.

Tableau 5

**Trafic maritime mondial en tonnes-milles, pour certaines années (1970-2006)**  
(En milliards de tonnes-milles)

Année	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Céréales <sup>a</sup>	Cinq vracs principaux	Autres vracs secs	Total mondial
	Brut	Produits	Brut + produits						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 790	23 693
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 930	23 891
2002	7 848	2 050	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	7 395	24 172
2003	8 390	2 190	10 580	3 035	2 810	1 273	7 464	7 810	25 854
2004	8 795	2 305	11 100	3 444	2 960	1 350	8 139	8 335	27 574
2005	9 239	2 510	11 749	3 711	3 124	1 385	8 615	8 730	29 094
2006	9 516	2 635	12 151	4 120	3 372	1 436	9 341	9 195	30 686

Source: Fearnleys, *Revue* 2006.

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

### 3. Demande de services maritimes

Le tableau 5 apporte des données sur la demande totale de services maritimes mesurée en tonnes-milles. On estime qu'en 2006 le trafic maritime mondial s'est accru de 5,5 %, pour atteindre 30 686 milliards de tonnes-milles. La demande de transport du pétrole brut et des produits pétroliers s'est soldée par un accroissement en tonnes-milles de 3 % en 2006 (5 % en 2005) de ces produits. Pour tous les vracs secs, il y a eu un accroissement de 6,8 % en tonnes-milles. Pour les cinq principaux vracs secs les tonnes-milles ont augmenté de 7 %. Pour les autres vracs secs (petites cargaisons et transports de lignes régulières), il y a eu un accroissement de 5,3 % en tonnes-milles. Avec une part croissante des importations chinoises de produits pétroliers provenant d'Amérique latine et d'Afrique de l'Ouest, la demande en tonnes-milles s'est accrue en conséquence. On pourrait s'attendre à ce que les tonnes-milles augmentent plus rapidement alors que la capacité d'exportation du minerai de fer australien atteint ses limites et que les importations chinoises du minerai doivent provenir de plus en plus de lieux éloignés comme le

Brésil. En outre, l'émergence de la Chine en tant qu'importatrice nette du charbon signifie que le Japon, la République de Corée et Taiwan (province de Chine) doivent trouver d'autres sources d'importations traditionnelles de charbon que la Chine, et accroître leurs importations d'Australie et d'Indonésie. Rappelons que cela devrait accroître les tonnes-milles, même si les volumes restent inchangés. Ainsi, avec l'augmentation des distances pour l'énergie et de matières premières à l'appui de l'Asie, particulièrement de la Chine, la croissance a généré une demande de services maritimes, tendance appelée à se poursuivre.

### C. SECTEURS DU TRAFIC MARITIME MONDIAL

Ainsi que cela a été noté précédemment, la demande de transport maritime est stimulée par la croissance économique et le commerce mondial. Dans les sections suivantes on examinera l'évolution de l'année 2006 qui influe sur les divers secteurs économiques (pétrole brut et produits pétroliers, vrac sec et autres cargaisons) qui génèrent des cargaisons à transporter par mer.

## 1. Trafic maritime du pétrole brut et des produits pétroliers<sup>3</sup>

### *Évolution générale*

Les chargements mondiaux des cargaisons pétrolières ont atteint 2,67 milliards de tonnes, dont presque trois quarts de pétrole brut et la part restante en produits pétroliers. La part des navires-citernes dans le trafic maritime mondial total représentait 36,1 % en 2006. Une vue générale présentant les producteurs clefs et les principaux négociants en pétrole et en gaz est fournie au tableau 6.

### *Production de pétrole brut*

La production de pétrole brut évaluée en millions de barils par jour (mbpj) s'est accrue au cours de quatre années consécutives avant d'atteindre 81,7 mbpj en 2006. Alors que la production mondiale de pétrole brut a augmenté de 1,2 % en 2005, elle s'est accrue en 2006 à un taux plus bas (0,5 %). Les principaux producteurs du pétrole se trouvent en Asie occidentale, en Amérique du Nord et en Afrique.

Les membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP)<sup>4</sup> représentaient 41,9 % de la production pétrolière mondiale en 2005 et 2006. Leur production atteignait 34,1 mbpj en 2005 et 34,2 mbpj en 2006. Ainsi, les pays non membres de l'OPEP continuaient de fournir la plus grande partie de la production pétrolière mondiale (58,1 %). En 2005, la production des pays de l'OCDE a diminué de 4,3 %, puis elle a diminué de 2,2 % en 2006. En conséquence, leur part de marché a baissé, à 23,7 % en 2006 contre 24,4 % en 2005.

### *Membres de l'OPEP*

Les principaux producteurs du pétrole d'Asie occidentale et d'Afrique sont également membres de l'OPEP. La production du pétrole dans les pays asiatiques membres de l'OPEP s'est accrue en 2005 et 2006, atteignant respectivement 23,7 et 24 mbpj. Le plus grand producteur de pétrole mondial, l'Arabie saoudite, représentait 13,3 % de la production pétrolière mondiale en 2006. Elle a produit 111,1 mbpj en 2005 et 108,6 mbpj en 2006. La production du Koweït s'est accrue de 6,5 % en 2005 et de 2,3 % en 2006; elle est parvenue à des parts de marché de 3,2 et 3,3 % en 2005 et 2006, respectivement. La République

islamique d'Iran a maintenu son niveau de production à 4,2 mbpj avant une augmentation modérée à 4,3 mbpj en 2006. Les Émirats arabes unis ont accru leur production en 2005 et 2006 pour atteindre environ 3 mbpj. Malgré un rendement considérable en 2004, la production de pétrole en Iraq a diminué de 9,7 % en 2005, avant de se redresser légèrement en 2006 pour atteindre 2 mbpj.

Les pays africains membres de l'OPEP ont accru leur production en 2005, à 6,3 mbpj, et ils ont maintenu ce niveau tout au long de l'année 2006. L'Algérie a produit 2 mbpj aussi bien en 2005 qu'en 2006, tandis que la production de la Jamahiriya arabe libyenne a atteint 1,7 mbpj en 2005 et 1,8 mbpj en 2006. La production du Nigéria s'est accrue de 3,1 % pour atteindre 2,6 mbpj en 2005, avant de baisser de 4,6 % en 2006.

Les pays membres de l'OPEP, en dehors de l'Asie occidentale et de l'Afrique (Indonésie et Venezuela), ont légèrement augmenté leur production en 2005 pour atteindre environ 4,1 mbpj (soit un accroissement de 0,2 %). En 2006, les niveaux de rendement pétrolier ont baissé tant au Venezuela qu'en Indonésie, à 2,8 mbpj et 1 mbpj respectivement.

La part des membres de l'OPEP en dehors de l'Asie occidentale s'est légèrement accrue en 2005, à 30,6 %, avant de retomber à 29,8 % en 2006 suite à la réduction de la production du Nigéria, de l'Indonésie et du Venezuela.

### *Membres de l'OCDE*

La production des membres de l'OCDE en Amérique du Nord a chuté de 3,1 % en 2005, tombant à 13,7 mbpj, et elle est restée stable en 2006. La production des États-Unis a baissé de 4,6 % en 2005 et de 0,3 % en 2006. En conséquence, leur part de marché est tombée de 9 % en 2004 à 8,5 % en 2005 et à 8,4 % en 2006. De même, la production du Canada a baissé de 1,4 % en 2005 et de 3,5 % en 2006, tandis que celle du Mexique a baissé de 1,7 % en 2005 et de 2 % en 2006. La production en UE est tombée de 2,8 mbpj en 2004 à 2,5 mbpj en 2005 et à 2,3 mbpj en 2006. Par conséquent, la part de ce groupe dans la production mondiale est tombée de 3,4 % en 2004 à 3,1 % en 2005 et à 2,8 % en 2006. La production de la Norvège est également tombée, de 3,2 mbpj à 3 mbpj en 2005 et à 2,8 mbpj en 2006.

Tableau 6

**Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et négociants, et répartition  
des capacités mondiales des raffineries en 2006**  
(Part du marché mondial en pourcentage)

	Pourcentage
<b>Principaux producteurs de pétrole</b>	
OPEP	41,9
OCDE	23,7
Non-OPEP et non-OCDE	34,4
<b>Principaux exportateurs de pétrole</b>	
Asie occidentale	38,6
Afrique	15,6
Économies en transition	13,6
Europe	11,0
Amérique du Nord	10,9
Asie	7,8
<b>Principaux importateurs de pétrole</b>	
Amérique du Nord	28,8
Europe	25,7
Japon	9,9
Chine	7,4
Autres pays d'Asie et du Pacifique	21,2
<b>Principaux producteurs de gaz naturel</b>	
États-Unis et Fédération de Russie	39,7
Asie et Pacifique	21,8
Asie occidentale	19,4
Économies en transition	16,4
Canada et Mexique	13,3
Afrique	10,4
Europe	10,3
Amérique latine	8,3
<b>Principaux pays exportateurs de gaz naturel</b>	
Qatar	14,9
Indonésie	14,0
Malaisie	13,3
Algérie	11,7
Australie	8,5
Nigéria	8,3
Trinité-et-Tobago	7,7
Oman	5,5
Brunéi	4,5
<b>Principaux importateurs de gaz naturel</b>	
Asie	64,0
Europe	25,0
Amérique du Nord	8,3



Tableau 6 (suite)

	Pourcentage
<b>Principales capacités de raffinerie</b>	
OCDE	53,4
Europe et économies en transition	27,8
États-Unis	20,3
Canada et Mexique	4,4
Asie occidentale	8,5
Chine	8,2
Amérique latine	7,1
Japon	5,4
Afrique	3,2

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données publiées dans BP, *Revue des statistiques de l'énergie mondiale*, juin 2007, ainsi que d'autres sources spécialisées, notamment l'Agence internationale de l'énergie et l'Organisation des pays exportateurs de pétrole.

#### Autres producteurs

La production totale des pays non membres de l'OPEP et de l'OCDE, y compris la Fédération de Russie, la Chine et le Brésil, a atteint 27,4 mbpj en 2005 avant d'augmenter de 2,6 % pour atteindre 28,1 mbpj en 2006. En conséquence, leur part de marché s'est légèrement accrue, atteignant 34,4 % en 2006. La Fédération de Russie a accru sa production de 2,8 %, à environ 9,6 mbpj en 2005. La production s'est encore accrue en 2006, bien qu'à un rythme plus lent, pour atteindre environ 9,8 mbpj. Ces augmentations ont eu pour conséquence de légères améliorations dans la part de marché de ce pays, qui représentait 11,8 % en 2005 et 12 % en 2006. Il y a eu de bons résultats, aussi bien en 2005 qu'en 2006, notamment en Angola (qui a adhéré à l'OPEP en janvier 2007) et en Azerbaïdjan. En 2005, l'Azerbaïdjan a accru sa production pétrolière de 43,5 % pour atteindre 4,5 mbpj, tandis que le rendement de l'Angola s'est accru de 26,3 %, à 1,2 mbpj. En 2006, la production de l'Azerbaïdjan s'est accrue de 44,7 %, tandis que celle de l'Angola s'est accrue à un taux plus lent de 14,3 %. La part de marché de l'Azerbaïdjan dans la production mondiale a doublé entre 2004 et 2006. La part du marché de l'Angola s'est également accrue, passant de 1,2 % en 2004 à 1,7 % en 2006.

D'autres producteurs pétroliers ont enregistré de bons rendements au cours des deux dernières années. Le Brésil a accru sa production pour atteindre 1,8 mbpj en 2006, atteignant une part de marché de 2,2 %. La Chine a accru sa production de 4,2 % en 2005 et de 1,6 % en 2006. Sa part du marché s'est accrue de 4,5 % en 2005 et s'est maintenue tout au long de l'année 2006. Les résultats des autres petits producteurs ont varié; ils ont maintenant légèrement augmenté leurs parts de marché. La Guinée équatoriale a accru sa production de 3,8 % en 2005 et de 0,6 % en 2006. En dépit d'un résultat positif en 2004 (17,3 % d'augmentation), la production pétrolière du Viet Nam a baissé de 6,7 % en 2005 et de 7,8 % en 2006. Le Soudan a accru sa production de 9,2 % en 2005 et de 11,8 % en 2006. Bien que sa part dans la production mondiale reste faible, à environ 1,1 %, le Pérou a eu de bons résultats, avec un accroissement de 18,1 % en 2005 et de 4,5 % en 2006.

Il y a eu un certain nombre de changements pendant l'année qui ont eu un impact sur les tendances de la production mondiale. Du côté de l'offre, l'OPEP a pour la première fois en deux ans annoncé à la fin de l'année 2006 que la production de pétrole brut de ses États membres allait être diminuée de 1,2 mbpj. Elle a par la suite annoncé une nouvelle baisse effective de 0,5 mbpj à partir du 1<sup>er</sup> février

2007. En termes de capacité supplémentaire, la normalisation des relations diplomatiques avec la Jamahiriya arabe libyenne dénote un potentiel d'accroissement de l'offre pétrolière mondiale. Au cours de l'année, les États-Unis ont entièrement restauré les relations diplomatiques avec ce pays (rompues en 1980) et levé les sanctions commerciales. De ce fait, les investissements des États-Unis ciblent ce pays. Un autre changement est la mise en service du nouvel oléoduc pour le pétrole brut du Soudan géré par un consortium mixte chinois-malaisien. En reliant un gisement pétrolier à un terminal d'exportation et à Port Soudan, il est escompté que l'on assurera ainsi un accroissement de la production.

En 2006, la principale préoccupation a été le pic des prix pétroliers, qui ont atteint des records au cours de l'été, lorsque le brut Brent a atteint 78,69 dollars le baril. Entre-temps, le prix annuel s'est maintenu à 61 dollars le baril en 2006<sup>5</sup>. Il y a une pression à long terme sur les prix pétroliers: ces prix ont tendance à s'élever suite à l'intensification de la demande, particulièrement d'économies en forte expansion, comme la Chine et l'Inde, et du lent ajustement de l'offre. En outre, les prix se sont élevés au cours de l'année dernière en raison de la tension politique au Moyen-Orient et d'interruptions de la production au Nigéria et en Alaska. Une forte volatilité a entraîné la baisse des prix pétroliers à la fin de l'été et encore une hausse à la fin de l'année. Les prix mensuels à la corbeille de l'OPEP ont chuté de 68,81 dollars en août à 54,97 dollars en octobre avant de remonter à 57,97 dollars en décembre. La chute des prix a été causée par les progrès réalisés dans la négociation avec la République islamique d'Iran, les augmentations de l'offre de pétrole des pays non membres de l'OPEP et l'atténuation du conflit politique du Moyen-Orient.

Du côté de la demande, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a rapporté que la demande mondiale de pétrole s'est légèrement accrue, de 1 %, et a atteint en moyenne 84,5 mbpj en 2006. La demande des pays membres de l'ALENA a légèrement baissé, tombant de 30,6 mbpj en 2005 à 30,5 mbpj en 2006, tandis que les pays de l'OCDE, du Pacifique, la Chine et les autres pays asiatiques ont vu leur demande pétrolière passer de 24 mbpj en 2005 à 24,5 mbpj en 2006. La demande pétrolière de l'Afrique est restée stable, à 2,9 mbpj.

### *Évolution des raffineries*

Le débit total des raffineries mondiales a atteint environ 74,4 mbpj en 2005 et près de 74,9 mbpj en 2006, soit des augmentations de 1,5 % et de 0,7 %, respectivement. Plus de la moitié de la production mondiale est réalisée dans les raffineries des pays membres de l'OCDE, bien que cette part ait légèrement baissé, de 55,2 % en 2004 à 54,2 % en 2005 et à 53,4 % en 2006.

Les États-Unis demeurent le plus grand producteur avec une production de 15,2 mbpj en 2005 et en 2006 (en baisse de 1,6 % par rapport à l'année 2004). Ces chiffres correspondent à une part de marché un peu plus basse, de 20,5 % en 2005 et de 20,3 % en 2006. Le Canada et le Mexique ont enregistré de légères baisses en 2005 et 2006, mais ils ont maintenu leurs parts du marché à 2,5 % (Canada) et 1,9 % (Mexique). Ensemble, les pays membres de l'ALENA ont été responsables d'environ 25 % de la production des raffineries mondiales en 2005 et 2006.

Au deuxième rang pour la production des raffineries venaient l'Europe et la Fédération de Russie, avec une production de 20,9 mbpj en 2005 (soit une augmentation de 1,9 %) et de 20,8 mbpj en 2006 (soit une diminution de 0,5 %). Ces chiffres correspondaient à une part de marché de 28 % en 2005 et de 27,8 % en 2006. Les raffineries japonaises ont temporairement inversé la baisse de 2004 et accru leur production de 2,4 % en 2005, avant de baisser encore de 2,6 % en 2006, à 4 mbpj.

En 2005, la plus importante augmentation de la production était obtenue par la Chine (9,9 %), suivie de l'Afrique (7,1 %). Alors que la production africaine en 2006 a chuté de 2,9 %, à 2,4 mbpj, la production chinoise a poursuivi son expansion bien qu'à un taux plus lent (4 %), pour atteindre 6,1 mbpj. Les parts de marché en 2006 étaient de 8,2 % pour la Chine et 3,2 % pour l'Afrique. Les raffineries d'Amérique latine ont vu leur production baisser légèrement aussi bien en 2005 (avec une baisse de 0,5 %) qu'en 2006 (1 %). En conséquence, la part de marché de la région est tombée de 7,4 % en 2004 à 7,3 % en 2005 et 7,1 % en 2006. Les raffineries d'Asie occidentale et d'Australasie ont évolué dans des sens opposés tout au long des années 2005 et 2006, avec une augmentation de la production pour la première et un marché en déclin pour la seconde. La production des raffineries de l'Asie occidentale s'est accrue aussi bien en 2005 qu'en 2006, où elle a atteint

6,4 mbpj. En Australasie, la production a chuté de 7,5 % en 2005, tombant à 0,7 mbpj, avant de chuter encore de 4,2 % en 2006. Cela a eu pour conséquence un accroissement de la part de marché de l'Asie occidentale, de 8,2 % en 2005 à 8,5 % en 2006. La part de marché de l'Australasie a encore diminué pour passer en dessous de 1 % en 2006.

De nombreuses initiatives visant à développer la capacité des raffineries ont été prises dans diverses régions du monde. Par exemple, ces dernières années l'Inde a accru sa capacité grâce à la raffinerie «Reliance Petroleum Jamnagar». Les plans d'expansion de cette raffinerie visaient à porter sa capacité de 0,6 mbpj à 1,18 mbpj en 2008. Ailleurs, Aramco d'Arabie saoudite a signé deux protocoles d'accord avec Conoco Philips et Total pour construire des raffineries destinées à l'exportation en Arabie saoudite. La production de ces raffineries devrait être conforme aux normes environnementales des États-Unis et de l'Union européenne.

#### *Expéditions de pétrole brut*

En 2006, les expéditions maritimes de pétrole brut ont continué de s'accroître, et il est estimé qu'elles ont atteint 1,99 milliard de tonnes (voir le tableau 4). Les principales zones de chargement sont surtout situées dans les régions en développement, l'Asie occidentale continuant de venir en tête avec 897,2 millions de tonnes, suivie en ordre décroissant par l'Afrique de l'Ouest (221 millions de tonnes), les zones côtières nord et est de l'Amérique du Sud (133,9 millions de tonnes), l'Afrique du Nord (133,8 millions de tonnes), les Caraïbes et l'Amérique centrale (120,9 millions de tonnes), et l'Afrique centrale (109,8 millions de tonnes). Les principales zones de déchargement sont situées dans les régions développées, où on estime que les ports d'Amérique du Nord estimés ont reçu 532,9 millions de tonnes et les ports européens et japonais déchargé respectivement 446,9 millions de tonnes et 201 millions de tonnes. Les principales régions en développement de déchargement comprenaient l'Asie du Sud et de l'Est, avec 439,4 millions de tonnes, et l'Asie du Sud-Est, avec 126,3 millions de tonnes.

En mai 2006, la Chine a reçu sa première livraison de pétrole brut du nouvel oléoduc de 600 milles qui la relie au Kazakhstan.

Un autre progrès est le protocole d'accord signé par le Kazakhstan et l'Azerbaïdjan pour permettre aux exportations du pétrole brut kazakh d'être acheminées par l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, récemment inauguré. Cet oléoduc constitue une voie d'exportation indépendante du système d'oléoducs russes et des détroits du Bosphore et de Turquie.

#### *Expéditions de produits pétroliers*

En 2006, les expéditions des produits pétroliers ont continué de s'accroître et il est estimé qu'elles ont atteint 683 millions de tonnes. Dans l'ensemble, ces expéditions ont été limitées par la capacité des raffineries mondiales ainsi que par les conditions climatiques plus douces qui ont réduit la consommation saisonnière du pétrole. Une croissance a été enregistrée dans diverses parties du monde. Par exemple, les importations en Amérique du Nord sont restées fortes au cours des six premiers mois de l'année 2006, en raison de l'impact continu de la saison des ouragans sur les raffineries des États-Unis. Toutefois, au cours du dernier trimestre de l'année 2006, une baisse des importations de produits pétroliers aux États-Unis a été enregistrée. Bien que les importations en Europe se soient également accrues, la Chine a été la plus importante source de demande des produits pétroliers, la plupart de l'approvisionnement provenant d'Amérique latine.

#### *Production de gaz naturel*

La production mondiale de gaz naturel s'est accrue de 2,8 % en 2005 et de 3,1 % en 2006, totalisant 2 865,3 milliards de mètres cubes (mmc). Cela a représenté 2 509 et 2 586,4 millions de tonnes d'équivalents-pétrole, respectivement. En 2006, la Fédération de Russie et les États-Unis ont assuré ensemble 39,7 % de la production totale mondiale. Ces parts sont un peu en dessous de celles de l'année 2004, qui atteignaient 41,3 %. La production des États-Unis a baissé de 2,8 % en 2005 et s'est accrue de 2,4 % en 2006. La Fédération de Russie a enregistré une croissance de sa production de 1,2 % en 2005 et de 2,3 % en 2006 et a atteint 612,1 mmc. Les États-Unis et la Fédération de Russie représentaient ensemble 39,7 %. Les autres producteurs ont fourni la différence (60,3 % de parts), augmentant ainsi la production de 5,3 % en 2005 et de 3,6 % en 2006 pour atteindre 11 729 mmc en 2006. Ces deux producteurs ont donc atteint ensemble 39,2 % de la production totale mondiale de gaz en 2006. Les autres producteurs ont fourni le reste,

soit 60,3 %, en augmentant leur production de 5,3 % en 2005 et de 3,6 % en 2006, pour atteindre 11 729 mmc. Leur part dans la production totale a donc augmenté.

Les principaux changements qui en 2006 ont influé sur le marché du gaz naturel liquéfié (GNL) ont inclus les efforts de nationalisation de l'industrie de gaz naturel en Bolivie, pays qui a les deuxièmes réserves de gaz naturel d'Amérique latine et a provoqué des inquiétudes en ce qui concerne les investissements étrangers dans ce secteur.

#### *Expéditions de gaz naturel liquéfié (GNL)*

Les expéditions de gaz naturel liquéfié (GNL) ont augmenté de 6,1 % en 2005 et se sont accrues à un rythme plus rapide en 2006 (11,8 %) pour atteindre 211,1 mmc. En conséquence, les expéditions de GNL exprimées en proportion de la production mondiale se sont accrues au cours de ces deux dernières années. Le Japon a continué d'être une des principales destinations des expéditions du GNL; ses importations de GNL ont légèrement décliné en 2005, avant de s'accroître en 2006 de 7,2 % pour atteindre 81,9 mmc. Le deuxième plus grand importateur de GNL est la République de Corée, avec 30,4 mmc en 2005 et 34,1 mmc en 2006. Les importations du Japon et de la République de Corée ont représenté ensemble 56,5 % des expéditions de GNL en 2005 et 54,9 % en 2006. Les autres grands importateurs étaient les États-Unis, l'Espagne, la France et l'Inde. L'Inde a vu ses importations tripler entre 2004 et 2006, atteignant 8 mmc (3,8 % de part de marché). La même année, la Chine a commencé à importer le GNL (1 mmc) et il est signalé qu'elle a reçu sa première expédition de Chevron à son premier terminal de réception du GNL.

En 2005, les principaux exportateurs de GNL étaient l'Indonésie (31,46 mmc), la Malaisie (28,52 mmc), le Qatar (27,10 mmc), l'Algérie (25,68 mmc), l'Australie (14,85 mmc) et Trinité-et-Tobago (14,01 mmc). D'autres exportateurs plus petits étaient le Nigéria (12,04 mmc), Oman (9,22 mmc) et Brunéi (9,15 mmc). Au cours de la même année, l'Égypte a émergé comme un nouveau fournisseur de GNL (6,93 mmc), ses principales destinations étant l'Espagne et les États-Unis. En 2006, les exportations d'Indonésie, de Malaisie et d'Algérie ont chuté de 6,0, 1,7 et 3,9 %, respectivement.

En 2006, les plus grands progrès ont été ceux de l'Égypte, dont les exportations ont plus que doublé pour atteindre 14,97 mmc, le Nigéria (avec un accroissement de 46 %), Oman (avec un accroissement de 25,2 %) et l'Australie (avec un accroissement de 21,4 %).

La capacité de GNL s'est accrue en 2006 en raison d'un plein rendement de projets ayant débuté en 2005 et de projets achevés en 2006. Par exemple, en 2007 de bons résultats sont escomptés du projet «Bayun Undan» au Timor-Leste, qui a débuté en 2006, ainsi qu'une production supplémentaire grâce à des projets en Guinée équatoriale et en Norvège, et une production accrue au Nigéria et au Qatar. On espère qu'avec l'expansion de l'exploitation du GNL du Qatar environ 77 millions de tonnes seront exportées en 2011. Ailleurs, pour le GNL du Pérou, un projet de liquéfaction est réalisé sur la côte pacifique du pays. Ce projet vise une capacité de 4,4 millions de tonnes pour des exportations au Mexique et aux États-Unis. De même, Suez Energy International, partenaire de l'entreprise industrielle et énergétique Suez, a proposé un plan de 700 millions de dollars pour satisfaire la demande chilienne. Ce plan envisage la construction d'un terminal de regazéification au nord du Chili pour alimenter des centrales locales. Il est également escompté que la production de GNL se développera à la Trinité-et-Tobago grâce à l'exécution de projets de BP pour ajouter trois exploitations de gisements de gaz au large. Il y a lieu de noter que, bien qu'une longue liste de projets d'exploitation de GNL ait été annoncée, beaucoup ont été retardés en 2006 en raison de retards dans les décisions d'investissement et l'approbation financière. Pour des projets tels que Stockman, Sakhalin et Gorgon les plans ont déjà été révisés.

Dans une situation distincte, un différend sur les prix entre la Fédération de Russie et l'Ukraine, qui a perturbé la fourniture de gaz aux pays d'Europe orientale, a inspiré des préoccupations quant à la sécurité énergétique en Europe. Cet incident a fait ressortir que l'Europe devrait diversifier ses sources d'énergie; une telle diversification pourrait, à long terme, influencer positivement sur le trafic maritime, en stimulant la demande dans ce secteur.

L'énergie est de plus en plus en première ligne de l'agenda international, car assurer la durabilité et la sécurité de l'approvisionnement énergétique futur est une préoccupation commune de toutes les nations, aussi bien développées qu'en développement. Il y a

cependant une reconnaissance accrue de facteurs extérieurs négatifs associés à l'utilisation et à la demande croissantes d'énergie, particulièrement à la lumière des préoccupations liées au changement climatique. L'approvisionnement futur en combustibles fossiles pourrait être moins sûr qu'on l'a cru. À cet égard, il y a lieu de prendre note du rapport détaillé publié en juillet 2007 par le National Petroleum Council des États-Unis. C'est une association industrielle autonome dont les 175 membres comprennent les principales compagnies pétrolières mondiales<sup>6</sup>. Son rapport, intitulé «Faire face aux dures réalités sur l'énergie»<sup>7</sup>, avertit d'une pénurie de pétrole et de gaz avant l'année 2015 et propose qu'avant 2030 80 % de la production du pétrole existante soit remplacée. Dans ce contexte, il recommande instamment de nouveaux investissements massifs dans de projets à grande échelle pour développer et distribuer l'énergie au cours des prochaines années. Il est fait référence dans ce contexte aux estimations de l'AIE dans ses *Perspectives mondiales de l'énergie*, de 2006, selon lesquelles 20 trillions de dollars seront nécessaires au cours des vingt-cinq prochaines années (soit 3 000 dollars par personne), et plus de la moitié de ce montant sera nécessaire pour la production et la distribution de l'électricité.

## 2. Expéditions de marchandises solides<sup>8</sup>

### Évolution générale

Comme cela est montré au tableau 3, les expéditions de marchandises solides ont continué de s'accroître en 2006 et il est estimé qu'elles ont atteint 4,74 milliards de tonnes. Ces expéditions représentaient 63,9 % du total des marchandises chargées. Il est estimé que le trafic des cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/aluminium et phosphate naturel) a atteint 1,83 milliard de tonnes. Le reste est constitué par des vracs de moindre importance et des cargaisons de ligne qui, ensemble, sont estimés à 2,91 milliards de tonnes. Le tableau 7 présente certains acteurs clefs impliqués dans la production, la consommation et le commerce de certains vracs importants.

### Production mondiale d'acier brut

En 2006, la production mondiale d'acier brut s'est accrue (8,8 %) pour atteindre 1 240 milliards de tonnes. C'était la troisième année consécutive

où la production d'acier a dépassé le milliard de tonnes. La croissance a été particulièrement stimulée par la production chinoise, qui s'est accrue de 18,5 % et atteint 418,8 millions de tonnes. Ce taux de croissance était très proche du taux de l'année 2000, mais c'était le premier en dessous de 20 % depuis 2001. En conséquence, la Chine reste la plus importante zone de croissance et le marché unique le plus important, avec une part de la production mondiale d'acier de 33,9 % en 2006 (contre 31 % en 2005). En outre, la production d'acier brut en Asie a profité de l'accroissement de la production de l'Inde (7,6 %), du Japon (3,3 %) et, dans une moindre mesure, de la République de Corée (1,2 %). La production de ces pays a atteint 116,2, 44 et 48,4 millions de tonnes, respectivement. Ces niveaux correspondaient à des parts de marché de 9,4 %, 3,5 % et 3,9 %, respectivement.

À l'exception de l'Amérique latine et de l'Asie occidentale, où les niveaux de production sont restés stables ou se sont accrus marginalement, les autres régions et pays ont enregistré en 2006 un net accroissement de leur production. Dans les pays de l'ALENA, la production s'est accrue de 3 %, inversant la tendance négative de 2005, où la production avait diminué de 4,8 %. Cette croissance a été animée par les États-Unis qui ont accru leur production de 3,6 millions de tonnes par rapport à l'année précédente (soit 3,8 %). Le Canada et le Mexique ont inversé la tendance de l'année 2005 et enregistré des taux de croissance similaires (0,6 %). De la même façon, la production d'acier brut en Europe, notamment dans l'UE des 25, s'est accélérée et a augmenté de 6,2 % en 2006 pour atteindre 454,4 millions de tonnes (soit une part de marché de 36,6 %). Une forte croissance a été enregistrée par le Luxembourg (27,3 %), la Pologne (19 %), la Slovaquie (13,3 %) et la Belgique (12,5 %). Certains pays ont vu leur rendement chuter, tandis que d'autres ont maintenu leur production au niveau de l'année 2005. Par exemple, la production a baissé de 8,5 % et de 7,2 % en Finlande et aux Pays-Bas, respectivement, et elle est restée stable en Hongrie (2 millions de tonnes), au Portugal (1,4 million de tonnes), en Norvège (0,7 million de tonnes) et en Slovénie (0,6 million de tonnes). Les grands producteurs que sont l'Italie et l'Allemagne ont accru leur production de 7,5 % et 6,1 %, respectivement. Alors que l'Allemagne est restée le sixième producteur mondial d'acier brut, l'Italie a gagné une place en remplaçant le Brésil en tant que neuvième producteur mondial d'acier brut. D'autres producteurs européens plus petits, tels que la Serbie et le

Tableau 7

**Principaux vracs: principaux producteurs, consommateurs et négociants en 2006**  
*(Part mondiale du marché en pourcentage)*

	Pourcentage
<b>Producteurs d'acier brut</b>	
Europe	36,6
Chine	33,9
Asie occidentale	12,4
Inde	9,4
République de Corée	3,9
Économies en transition	9,6
Japon	3,5
République de Corée	3,9
Afrique	1,5
Amérique latine	3,6
Australie et Nouvelle-Zélande	0,7
<b>Consommateurs d'acier brut</b>	
Asie	54,1
Chine	32,0
UE (27)	16,6
ALENA	13,9
Économies en transition	4,3
Asie occidentale	3,3
Amérique latine	2,5
Afrique	1,9
<b>Exportateurs de minerai de fer</b>	
Australie	37,7
Brésil	34,2
Inde	13,8
Afrique du Sud	3,9
Canada	3,1
Suède	2,6
Mauritanie	1,7
Pérou	0,9
<b>Importateurs de minerais de fer</b>	
Chine	45,6
Japon	18,9
Europe	18,8
<b>Exportateurs de charbon (thermique et à coke)</b>	
Australie	32,3
Indonésie	22,0
Afrique du Sud	9,0
Chine	8,0
Colombie	8,0
Fédération de Russie	7,4
Canada et États-Unis	6,0

Tableau 7 (suite)

	Pourcentage
<b>Importateurs de charbon (thermique et à coke)</b>	
Europe et Japon	54,6
République de Corée	10,7
Province chinoise de Taiwan	9,1
Inde	6,2
États-Unis	4,2
Israël	1,8
Chine	1,3
Thaïlande	1,3
Chili	0,6
<b>Exportateurs de céréales (soja non compris)</b>	
Canada et États-Unis	48,2
Argentine	9,4
Australie	9,5
Europe	8,8
Chine	3,3
<b>Importateurs de céréales</b>	
Asie	33,3
Afrique	21,7
Amérique latine	21,7
Asie occidentale	14,5
Europe	5,1

Sources: Secrétariat de la CNUCED d'après des données fournies dans Clarkson Research Services, *Shipping Review & Outlook*, printemps 2007, et *Dry Bulk Trade Outlook*, avril et juin 2007.

Monténégro, ont continué de développer leur production à un taux impressionnant de 38,5 %, atteignant 1,8 million de tonnes en 2006.

Les producteurs des économies en transition de la CEI ont accru leur production de 5,8 % pour atteindre 119,7 millions de tonnes (9,6 % de part de marché). La Fédération de Russie a maintenu sa position en tant que quatrième producteur mondial d'acier brut, avec un accroissement de 6,8 %, atteignant 70,6 millions de tonnes en 2006. En conséquence, sa part dans la production totale des économies en transition de la CEI est passée de 58,4 % en 2005 à 60 % en 2006. Alors que l'Ukraine, le Bélarus et l'Ouzbékistan ont enregistré un accroissement de leur production de 5,7, 10 et 16,7 % respectivement, la production du Kazakhstan a baissé de 6,7 %.

En Asie occidentale, la production d'acier brut s'est accrue marginalement de 0,8 % pour atteindre 15,4 millions de tonnes en 2006 (12,4 % de part de marché). La République islamique d'Iran a accru sa production de 4,2 % pour atteindre 9,8 millions de tonnes (63,6 % de la production totale de la région en 2006). L'Arabie saoudite et le Qatar ont enregistré un déclin de leur production de 5 % et de 9,1 %, respectivement.

La production d'acier brut de l'Afrique s'est accrue de 3,3 % et a atteint 18,5 millions de tonnes en 2006 (1,5 % de part de marché). L'Afrique du Sud, premier producteur régional, a accru sa production de 2,1 % pour atteindre 9,7 millions de tonnes. L'Égypte et l'Algérie ont enregistré des accroissements de 1,6 % et 20 % respectivement, tandis que la production de la Jamahiriya arabe

libyenne a baissé de 7,7 %. Ensemble, leur production combinée s'élevait à 8,4 millions de tonnes, soit un accroissement de 5 % par rapport à l'année précédente. Dans l'Océanie développée, l'Australie a accru sa production de 1,3 %, à 7,9 millions de tonnes, tandis que la production de la Nouvelle-Zélande est restée stable à 0,9 million de tonnes. La production d'acier en Amérique du Sud est restée inchangée et a totalisé 45,3 millions de tonnes (3,6 % de part de marché). La baisse de la production au Brésil, de 31,6 millions de tonnes en 2005 à 30,9 millions de tonnes en 2006, a été compensée par les progressions de petits producteurs, tels que la Colombie (50 %), le Pérou (12,5 %), le Chili (6,7 %) et l'Argentine (1,8 %).

Il convient de noter que 2006 a été une année de croissance mondiale et de regroupement dans l'industrie de l'acier. Au cours de l'année, Mittal Steel et Arcelor ont fusionné. Arcelor-Mittal (Luxembourg) est maintenant le leader de l'industrie de l'acier avec une production d'acier brut de 118 millions de tonnes, représentant environ 9,5 % de la production mondiale d'acier. Les autres fusions récentes d'acier incluent Tata Steel (Inde) avec Corus Group (Angleterre-Pays-Bas), l'achat par U.S. Steel de Lone Star Technologies, les participations d'Evraz (Fédération de Russie) et de Crédit Suisse dans Highveld Steel (Afrique du Sud) et Vanadium Corp (Afrique du Sud), SSAB Svenskt Staal AB (Suisse) avec Ipsco (États-Unis-Canada), Nucor (États-Unis) avec Harris Steel Group, Essar Global (Inde) avec Algoma Steel (Canada) et Minnesota Steel (États-Unis) et Ternium (Luxembourg) avec Grupo Imsa (Mexique).

Selon MEPS<sup>9</sup>, le prix et l'indice composés pour tous les produits en acier au carbone se sont élevés en 2006. L'indice global (1997 = 100) est passé de 139,2 en janvier à 159,3 en décembre 2006. Cela équivaut à une augmentation de prix de 555 dollars par tonne en janvier à 635 dollars par tonne en décembre 2006. Une tendance similaire a été observée pour l'indice et les prix de tous les produits en acier au carbone dans l'UE, en Amérique du Nord et en Asie.

Parallèlement, la production mondiale de fonte s'est accrue de 10 % en 2006 pour atteindre 871,6 millions de tonnes. L'accroissement en Asie (14,4 %) a contribué le plus à l'accroissement de la production mondiale. La production asiatique a été dominée par la Chine, avec un accroissement de 19,8 % et une part mondiale de 46,4 %. Les autres

grands producteurs incluaient les pays européens en dehors de l'UE, avec un accroissement de 15 % et les économies en transition, avec un accroissement de 6,4 %. L'Amérique du Sud et l'Amérique centrale sont la seule région à avoir enregistré un déclin de sa production (3,9 %), tombée à 36,8 millions de tonnes.

#### *Consommation mondiale d'acier*

La consommation mondiale apparente d'acier s'est considérablement accrue en 2006, avec un taux de croissance de 8,5 %, pour atteindre un total de 1 113 milliards de tonnes. On espère que l'utilisation de l'acier s'accroîtra davantage en 2007, à un taux mondial de 5,9 %. Alors que l'Asie, Chine en tête, demeure la plus grande consommatrice avec une part de 54,1 %, la croissance de la consommation a été plus importante dans d'autres régions. La consommation d'acier en Asie s'est accrue de 6,1 % – de 9 % en Chine. Elle s'est accrue de 11,2 % dans l'UE des 27, de 14,9 % dans d'autres pays européens, de 12,9 % dans les économies en transition, de 11,7 % en Amérique latine, de 11,1 % dans les pays de l'ALENA, de 10,3 % en Asie occidentale et de 9,7 % en Afrique. En 2006, la consommation apparente d'acier a totalisé 184,7 millions de tonnes dans l'UE des 27, 154,9 millions de tonnes dans les pays de l'ALENA, 48,4 millions de tonnes dans les économies en transition (4,3 de part de marché), 36,8 millions de tonnes en Asie occidentale, 36 millions de tonnes en Amérique latine, 28 millions de tonnes dans les pays européens non-UE et 21,6 millions de tonnes en Afrique.

Les prévisions pour l'année 2007 indiquent une modération dans la consommation dans presque toutes les régions, à l'exception des pays de l'ALENA où il est prévu que la consommation diminuera de 3,1 %, et de l'Asie, où est attendu un rebond de la consommation chinoise (13 %) qui conduira à une hausse de la demande dans toute la région (9,2 %).

#### *Expéditions de minerai de fer*

L'essor de la production d'acier a entraîné un accroissement des expéditions de minerai de fer, estimées à 716 millions de tonnes en 2006. L'Australie et le Brésil représentaient respectivement 37,7 et 34,2 % des exportations mondiales de minerai de fer, constituant ensemble la source de près des trois quarts des expéditions



mondiales. Les exportations de minerai de fer australien se sont accrues de 12 % et ont atteint 270 millions de tonnes, tandis que les exportations du Brésil se sont accrues de 8,9 % pour atteindre 245 millions de tonnes. Le reste des exportations mondiales des minerais de fer provenait de l'Inde (99 millions de tonnes), de l'Afrique du Sud (28 millions de tonnes), du Canada (22 millions de tonnes), de la Suède (19 millions de tonnes), de la Mauritanie (12 millions de tonnes) et du Pérou (6,5 millions de tonnes). Ces pays ont accru leurs exportations à des taux divers, allant d'un taux faible de 4,8 % pour le Canada à un taux élevé de 13,2 % pour le Pérou et la Mauritanie.

La Chine continue d'être la principale destination des expéditions mondiales de minerai de fer, avec 326,3 millions de tonnes déchargées dans les ports chinois, soit un accroissement de 18,4 % par rapport à 2005 et une élévation de sa part mondiale de 45,6 %. Les autres grands importateurs en 2006 étaient le Japon, avec 135,3 millions de tonnes (soit un accroissement de 2,3 %), et l'Europe occidentale avec 134,6 millions de tonnes, soit un accroissement de 3,8 %. Les importateurs moindres en Asie, tels que la République de Corée, la province chinoise de Taiwan, la Malaisie et l'Indonésie ont respectivement enregistré des augmentations marginales de 0,4, 0,9, 0,2 et 0,1 million de tonnes. Les importations du Pakistan et des Philippines sont restées stables, à 1,9 million de tonnes et 4 millions de tonnes, respectivement. Dans d'autres parties du monde, les importations de minerai ont, soit décliné comme au Canada, aux États-Unis (en diminution de 12,4 %) et en Amérique latine (en diminution de 3,9 %), soit légèrement augmenté comme en Afrique (avec un accroissement de 8,1 %) et en Asie occidentale (avec un accroissement de 0,7 %). Ainsi, les importations de l'année 2006 ont totalisé 43,9 millions de tonnes en République de Corée, 15,5 millions de tonnes en province chinoise de Taiwan, 4 millions de tonnes en Malaisie, 15,2 millions de tonnes en Asie occidentale, 8 millions de tonnes en Afrique, 9,2 millions de tonnes au Canada et aux États-Unis, et 7,4 millions de tonnes en Amérique latine.

Les prévisions pour l'année 2007 indiquent une importante demande mondiale de minerai de fer, spécialement de la Chine, de l'Indonésie, des Pays-Bas, de l'Espagne et de l'Inde. On prévoit que les importations de minerai de fer en Amérique du

Nord baisseront, tandis que l'Amérique latine maintiendra son niveau d'importations de 2006.

#### *Expéditions de charbon*

Les expéditions de charbon ont été estimées à 728 millions de tonnes en 2006. Pour le charbon thermique l'estimation est de 542 millions de tonnes, représentant 74,4 % des expéditions totales de charbon. Le reste consiste en charbon à coke. Bien que les expéditions de charbon à coke n'aient enregistré aucun déclin depuis 2001, leur taux d'accroissement en moyenne annuelle au cours de la dernière décennie est estimé à 1,2 %, contre 7,6 % pour les expéditions de charbon thermique.

L'Indonésie et l'Australie ont représenté ensemble environ 50 % des expéditions mondiales de charbon thermique. Depuis 2005, l'Indonésie a dépassé l'Australie, en tant que premier exportateur de charbon thermique, avec des exportations s'élevant de 48,7 % pour atteindre 160,6 millions de tonnes en 2006 (ce qui représente une part de 22 %). Les exportations de charbon thermique d'Australie ont été estimées à 110,1 millions de tonnes, soit un accroissement de 3,5 % par rapport à 2005. Les exportations de charbon accrues en 2006 ont fait face à des contraintes logistiques en Australie, qui ont entraîné une importante congestion dans certains ports et terminaux.

En plus de l'Indonésie et de l'Australie, les principaux exportateurs de charbon thermique en 2006 étaient l'Afrique du Sud (65,4 millions de tonnes), la Colombie (58,3 millions de tonnes), la Chine et la Fédération de Russie (53,7 millions de tonnes chacune), ainsi que le Venezuela (7,8 millions de tonnes). À l'exception de la Chine et de l'Afrique du Sud, qui ont enregistré un déclin de leurs exportations, les exportateurs restants ont, soit enregistré un accroissement par rapport à 2005, soit maintenu le même niveau.

Depuis 2005, les exportations du charbon à coke par l'Australie ont représenté environ deux tiers des exportations mondiales. On estime que les exportations de l'Australie ont diminué marginalement en 2006, à 124,4 millions de tonnes, contre 124,9 millions tonnes en 2005 (soit une part de 32,2 % des expéditions mondiales de charbon thermique et à coke). Une tendance similaire a été observée chez des exportateurs moindres, tels que le Canada, les États-Unis et la Chine. Il est signalé que

les exportations de charbon à coke en provenance de ces pays ont diminué respectivement de 2, 1,2 et 2 millions de tonnes. Les prévisions pour 2007 révèlent une tendance similaire: l'accroissement des exportations mondiales de charbon à coke va être stimulé par une forte croissance des exportations australiennes ainsi qu'une expansion accrue d'exportateurs moindres.

Les principales destinations des deux types d'expéditions de charbon sont le Japon et l'UE, qui ont représenté ensemble environ 54,6 % des importations du charbon de l'année 2006. Dans les deux cas, les importations du charbon sont dominées par le charbon à coke, avec une part de 65 % pour le Japon et 78,3 % pour l'UE. Des importateurs moindres étaient, pour ce qui est du charbon thermique, la province chinoise de Taiwan (58,6 millions de tonnes), la République de Corée (56,2 millions de tonnes), les États-Unis (30,9 millions de tonnes), l'Inde (23,4 millions de tonnes) et Israël (13 millions de tonnes). Les importations de Chine et de Thaïlande ont presque doublé, atteignant respectivement 9,9 et 9,6 millions de tonnes. Les importations du Chili ont atteint 4,4 millions de tonnes, soit un accroissement de 37,5 % par rapport à 2005. En ce qui concerne le charbon à coke, les importateurs incluaient l'Inde (21,9 millions de tonnes) et la République de Corée (21,8 millions de tonnes), qui ont enregistré un accroissement marginal par rapport à 2005, ainsi que le Brésil, dont les importations sont tombées à 10,3 millions de tonnes (soit une diminution de 4,6 %).

### *Marché des céréales*

Selon le Conseil international de céréales, la production de céréales, particulièrement du blé, est tombée de 1 649 millions de tonnes en 2005 à 1 602 million de tonnes en 2006. Tandis que la consommation humaine est restée stable, la demande industrielle de céréales (maïs) s'est accrue pour la production de biocarburants, particulièrement aux États-Unis. L'étroitesse de l'offre et la demande industrielle accrue ont fait monter les prix mondiaux des céréales en 2006. Les mesures prises pour faire face à la pénurie ont inclus un soutien accru des prix pour stimuler la production en Inde et des mesures spécifiques de certains exportateurs pour assurer que la demande nationale soit correctement satisfaite. Par exemple, il a été signalé que la Commission de l'UE a réduit le taux auquel elle attribue les licences d'exportations de céréales.

Il est estimé que les expéditions mondiales se sont accrues à un rythme modeste et ont atteint 281 millions de tonnes en 2006. Le blé a totalisé environ 109 millions de tonnes, tandis que les céréales secondaires, telles que le maïs, l'orge, le soja, le sorgho, l'avoine, le seigle et le millet, ont totalisé 172 millions de tonnes. En 2006, le Canada et les États-Unis ont représenté 48,2 % des exportations mondiales de céréales, soja non compris. La part de l'Argentine s'est élevée à 9,4 %, tandis que l'Australie et l'UE ont respectivement fourni 9,5 % et 8,8 % des exportations mondiales. Le reste des expéditions de céréales provenait de la Chine (avec une part de 3,3 %) et d'autres exportateurs moindres. À l'exception de l'Australie et de l'Argentine, tous les exportateurs ont enregistré des augmentations pendant l'année 2006.

En 2006, l'Asie est restée la principale région de déchargement des céréales (y compris le soja) avec 71,2 millions de tonnes, suivie de l'Afrique et de l'Amérique latine avec 46,5 millions de tonnes chacune, de l'Asie occidentale (31 millions de tonnes), de l'Europe, UE comprise (11 millions de tonnes), et des économies en transition de la CEI (6,2 millions de tonnes). Bien que les principaux importateurs, tels que le Japon et la République de Corée, aient enregistré des augmentations de leurs importations, la baisse des importations chinoises (en diminution de 62,9 %) a provoqué un déclin de 2,6 % des importations de céréales de l'Asie. En dépit d'une baisse de 6,2 % des importations égyptiennes, les importations totales en Afrique se sont accrues de 4,3 % en 2006, en raison essentiellement de l'augmentation des volumes d'importateurs moindres, tels que l'Algérie (accroissement de 1,4 %), la Jamahiriya arabe libyenne (accroissement de 4,3 %), le Maroc (accroissement de 7,3 %), le Soudan (accroissement de 11,8 %), l'Afrique du Sud (accroissement de 23,5 %) et la Tunisie (accroissement de 4,5 %).

En 2006, les importations en Amérique latine se sont accrues de 4,3 %. Cet accroissement a été stimulé par une demande accrue de l'Amérique du Sud (15,7 %), particulièrement du Pérou (22,2 %), de la Colombie (16,2 %) et du Brésil (9,7 %). Au cours de la même année, les importations de céréales de l'Asie occidentale se sont accrues à un rythme plus rapide (6,7 %), animées principalement par une importante demande de l'Iraq (accroissement de 61,3 %), de l'Arabie saoudite (accroissement de 19,2 %) et du Yémen (23,8 %).

En 2006, les importations de céréales en Europe ont baissé de 16,7 %, en raison de la faible demande d'importations en UE et en dehors de l'UE, en diminution de 15,1 % et de 23,1 %, respectivement. Les économies en transition ont enregistré un accroissement de leurs importations de 6,7 %, conduit par les pays autres que la Fédération de Russie, qui a maintenu son niveau d'importations de 2005.

Les prévisions pour 2007 indiquent que les expéditions mondiales des céréales resteront stables, avec une tendance plus faible des importations en Asie occidentale et en Afrique, compensée par une croissance forte dans toutes les autres régions, particulièrement l'UE et l'Amérique latine.

#### *Autres expéditions de vrac*

Il est estimé que le trafic mondial de bauxite et d'aluminium a atteint 72 millions de tonnes en 2006, quasiment à égalité entre les deux minéraux. La Guinée et l'Australie détiennent environ la moitié des réserves mondiales de bauxite, tandis que le Guyana, la Jamaïque, le Brésil et le Suriname en détiennent ensemble 25 %. De nouvelles réserves ont été trouvées au Viet Nam. Les principales régions de chargement de bauxite incluaient l'Afrique, avec une part estimée à plus de 40 %, suivie par les Amériques (34,8 %), la seule Jamaïque représentant 13,2 % du total mondial. Les autres régions d'exportation comprenaient l'Australie et l'Asie, avec des parts de 12,4 % et de 11,1 % respectivement. Les principales régions d'importation étaient l'Europe et l'Amérique du Nord, avec des parts mondiales respectives de 47,5 % et 41,7 %. Au cours de la même année, les principaux exportateurs d'aluminium étaient l'Australie avec une part de 43,8 %, suivie des Amériques (25,7 %). La seule Jamaïque représentait 13,9 % des expéditions mondiales d'alumine et répondait essentiellement à la demande de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

En 2006, la production mondiale d'aluminium primaire s'est accrue de 6,2 % pour totaliser 33,2 millions de tonnes. La production de la Chine a poursuivi son impressionnante expansion et s'est accrue de 19,8 % pour atteindre 9,3 millions de tonnes. La production dans d'autres pays asiatiques s'est également accrue, atteignant 3,5 millions de tonnes, en augmentation de 11,3 % par rapport à l'année 2005. Les autres régions ont affiché des résultats mitigés, avec un accroissement de la production de l'Afrique, de l'Amérique latine et de

l'Océanie, de 6,3 %, 4,3 % et 1 % respectivement. Contrairement à l'année précédente, la production a décliné aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe occidentale, au taux de 0,9 % pour la première et de 1,6 % pour la seconde.

En 2006, le trafic mondial de phosphate naturel a totalisé 31 millions de tonnes. Le Maroc reste le principal exportateur, avec presque la moitié des expéditions mondiales, estimées à plus de 13 millions de tonnes. Une importante part des expéditions du Maroc sert à satisfaire la demande de phosphate naturel en Europe et aux Amériques. Les expéditions d'exportateurs moindres, tels que des pays d'Afrique et d'Asie occidentale et des économies en transition, sont estimées à environ 4, 7,1 et 3,1 millions de tonnes, respectivement. Les exportateurs moindres ont assuré le reste. Les principales régions de déchargement comprenaient l'Asie (environ 13 millions de tonnes), l'Europe (9,5 millions de tonnes), les Amériques (5,2 millions de tonnes) et l'Australie (0,8 million de tonnes). Pour accroître la capacité, le Gouvernement marocain encourage les investissements privés par le biais de coentreprises avec des compagnies européennes et asiatiques. Il a été rapporté que pour financer l'expansion de l'exploitation un accord de crédit d'une valeur de 20 millions de dollars sur dix ans a été signé avec Proparco. Ailleurs, le potentiel de la zone de la mer Rouge, en tant que principale zone d'exportations de phosphate naturel et d'engrais, a eu des retombées qui profitent à diverses entreprises.

Il est estimé que des vrac secs moindres ont atteint 949 millions de tonnes en 2006. L'accroissement important provenait des produits sidérurgiques et des exportations de ciment de la Chine. Il est estimé que les expéditions des produits sidérurgiques et forestiers se sont accrues de 8,3 %, atteignant 429 millions de tonnes. Le trafic des produits sidérurgiques représentait 59,4 % de ce total et s'est accru à un rythme plus rapide (12,8 %) que celui des produits forestiers, qui s'est accru de 2,3 % en 2006. D'autres vrac secs moindres comprenaient des produits agricoles, tels que le sucre, le riz, le tapioca et les farines (oléagineux, soja et tourteaux), ainsi que des engrais (phosphates, potasse, soufre et urée). Les volumes vendus en 2006 sont estimés à un peu plus de 257 millions de tonnes, soit un accroissement de 2,8 % par rapport à l'année précédente. Les expéditions de divers autres produits minéraux et en vrac (par exemple les coques, les minerais non

ferreux, les métaux, le sel et le ciment) se sont également accrues et ont été estimées à 263 millions de tonnes au total. Les prévisions pour l'année 2007 indiquent une croissance générale stable avec des expéditions de produits manufacturés, particulièrement de produits sidérurgiques qui augmentent à un rythme plus élevé que les autres vracs moindres spécifiés.

#### 4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées<sup>10</sup>

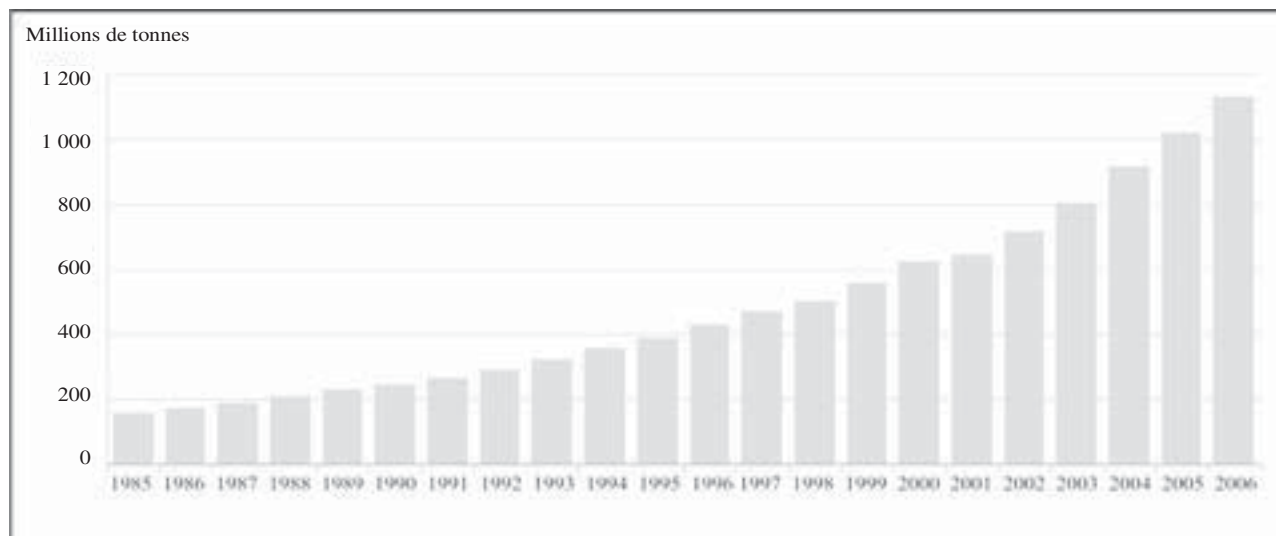
Le solde de 1,96 milliard de tonnes de vracs secs est de plus en plus transporté par conteneurs sur des itinéraires desservis par des lignes régulières. Clarkson Research Services a estimé que le trafic par conteneurs, mesuré en tonnes de cargaisons, a augmenté en 2006 de 11,2 %, pour atteindre 1,13 milliard de tonnes (voir la figure 4). Au cours des deux dernières décennies, le trafic mondial par conteneurs (en tonnes) a augmenté à un taux estimatif moyen annuel de 9,8 %, tandis que la part estimative des cargaisons conteneurisées dans le total du transport mondial de vrac sec est passé de 7,4 % en 1985 à 24 % en 2006. Dans ce contexte, il importe de noter que le trafic de produits manufacturés qui, en valeur, représentait 72 % du trafic mondial de marchandises en 2005 augmente continuellement<sup>11</sup>. Selon Drewry Shipping Consultants, plus de 70 % en valeur du trafic maritime mondial sont transportés par conteneurs.

Eu égard à ces faits, le trafic conteneurisé est voué à s'étendre et aura probablement une part de plus en plus élevée des vracs secs mondiaux. Drewry Shipping Consultants a estimé le trafic mondial conteneurisé en 2006 à environ 129 millions d'EVP. Selon une projection sur 2020, il est escompté que le commerce conteneurisé atteindra 157 millions d'EVP en 2008, 219 millions d'EVP en 2012, 287 millions d'EVP en 2016 et dépassera 371 millions d'EVP en 2020.

L'évolution sur les itinéraires principaux du trafic conteneurisé illustre cette tendance en 2006. Le trafic du Pacifique est estimé à 18,5 millions d'EVP, soit un accroissement de 10,1 % par rapport à 2005. Dans le sens dominant, le trafic Asie-États-Unis a été estimé à 13,9 millions d'EVP, soit 12,1 % de plus que l'année précédente. Dans l'autre sens, le trafic États-Unis-Asie s'est accru de 4,5 % et est estimé à 4,6 millions d'EVP. Le déséquilibre entre les trafics vers l'Est et vers l'Ouest semble s'être creusé en 2006, les flux de marchandises Asie-États-Unis excédant ceux en sens inverse de 9,3 millions d'EVP, contre 8 millions d'EVP en 2005. Le principal itinéraire commercial suivant, Asie-Europe, a eu un trafic estimé à 18,3 millions d'EVP. Les flux de marchandises dans le sens dominant Asie-Europe sont estimés à 12,5 millions d'EVP en 2006, contre 10,8 millions d'EVP en 2005. Le trafic dans le sens opposé s'est accru de 5,4 % pour atteindre un total estimé à 5,8 millions d'EVP.

Figure 4

#### Croissance du trafic international conteneurisé, 1985-2006 (En millions de tonnes)



Source: Clarkson Research Services, Shipping Review Database, printemps 2007, p. 101.

Sur l'itinéraire transatlantique reliant l'Europe à l'Amérique du Nord le trafic a été estimé à 6,2 millions d'EVP en 2006. Le trafic dans le sens dominant, pour transporter des marchandises vers l'ouest, d'Europe en Amérique du Nord, s'est accru de 2,6 % par rapport à 2005, portant le total à 3,9 millions d'EVP. Les flux dans le sens inverse, Europe–Amérique du Nord, se sont développés à un rythme un peu plus lent et ont atteint 2,3 millions d'EVP. La croissance rapide des itinéraires commerciaux reliant l'Asie et particulièrement la Chine à l'Amérique du Nord et à l'Europe souligne le rôle persistant des économies asiatiques dynamiques comme moteur du commerce mondial, ainsi que l'impact du nouveau processus de production et de la délocalisation des centres traditionnels de production en Occident vers les pays en développement d'Asie. L'émergence du Viet Nam, comme important contributeur de cette croissance se passe de commentaires, particulièrement à la lumière de sa récente adhésion à l'OMC.

En plus des itinéraires commerciaux Est-Ouest, le trafic Nord-Sud et Sud-Sud s'accroît, fait qui reflète, dans le dernier cas, la nouvelle géographie du commerce et le rôle des économies émergentes en développement en tant que centres industriels. En 2006, le trafic total Nord-Sud a été estimé à 19,6 millions d'EVP. Les flux de marchandises de l'Europe vers l'Afrique de l'Ouest ont été estimés à 0,6 million d'EVP, alors que le trafic dans le sens

inverse se chiffrait à 0,3 million d'EVP. Le premier sens a un développement plus rapide, l'estimation des taux de croissance dans l'un et l'autre sens étant 10 et 2 %, respectivement. L'expansion du trafic conteneurisé entre l'Europe et l'Océanie a été estimée à 6,3 % et elle a atteint 0,5 million d'EVP en 2006. Il n'y a pas de déséquilibres majeurs observés dans ce trafic. Le trafic sur les itinéraires commerciaux plus importants reliant l'Amérique du Nord et l'Europe à l'Amérique en développement est estimé à 5,2 millions d'EVP et 3,3 millions d'EVP respectivement. Les déséquilibres affectant ces flux de marchandises sont plus prononcés, le trafic en provenance de l'Amérique en développement atteignant le double du trafic provenant d'Europe et d'Amérique du Nord.

Les flux de conteneurs entre et à l'intérieur des régions en développement se développent à un rythme plus rapide. Par exemple, on estime qu'en 2006 le trafic intra-asiatique s'est accru de 8,8 %, atteignant 8,1 millions d'EVP. Il est escompté que les volumes s'accroîtront encore plus vite avec la délocalisation de la production de la Chine vers des pays asiatiques moins développés, comme le Viet Nam et l'Inde. En novembre 2006, 48 pays africains ont signé des accords commerciaux avec la Chine. Cela dénote le potentiel de croissance en perspective pour le trafic conteneurisé Sud-Sud, avec les importations chinoises de matières premières et les importations africaines de produits de consommation de la Chine.

## Notes

- <sup>1</sup> Pour une vue d'ensemble plus complète du développement économique mondial, voir le *Rapport sur le commerce et le développement*, 2007, [www.unctad.org](http://www.unctad.org).
- <sup>2</sup> D'après les informations publiées par l'OMC dans le communiqué de presse Commerce mondial 2006, Perspectives 2007, avril 2007; Base de données statistiques de l'OMC, *Statistiques du commerce international*, 2006; et *Rapport du commerce mondial*, 2006 ([www.wto.org](http://www.wto.org)).
- <sup>3</sup> Secrétariat de la CNUCED, d'après des sources spécialisées, y compris BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005, 2006 et 2007 ([www.bp.com](http://www.bp.com)).
- <sup>4</sup> Algérie, Indonésie, République islamique d'Iran, Iraq, Koweït, Jamahiriya arabe libyenne, Nigéria, Qatar, Arabie saoudite, Émirats arabes unis et Venezuela. L'Angola a adhéré à l'OPEP le 1<sup>er</sup> janvier 2007.
- <sup>5</sup> La corbeille de référence de l'OPEP comprend les éléments suivants: Saharan Blend (Algérie), Minas (Indonésie), Iran Heavy (République islamique d'Iran), Basra Light (Iraq), Kuwait Export (Koweït), Es Sider (Jamahiriya arabe libyenne), Bonny Light (Nigéria), Qatar Marine (Qatar), Arab Light (Arabie saoudite), Murban (Émirats arabes unis) et BCF 17 (Venezuela).
- <sup>6</sup> Cela inclut ExxonMobil, Chevron, Conomophils, Occidental Petroleum, Shell et BP.
- <sup>7</sup> Une copie du rapport peut être téléchargée sur le site Web du Conseil national du pétrole <http://www.npc.org>.
- <sup>8</sup> Secrétariat de la CNUCED, à partir de diverses sources spécialisées, y compris l'Institut international du fer et de l'acier ([www.worldsteel.org](http://www.worldsteel.org)), Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, avril 2007, Clarkson Shipping Review & Outlook, printemps 2007, Fearnleys, *Review 2006*, Institut international de l'aluminium, *Historical Statistics*, 2006, et Conseil international des céréales ([www.igc.org.uk](http://www.igc.org.uk)).

- <sup>9</sup> MEPS International Ltd est un analyste international indépendant de l'industrie de l'acier qui fournit des informations sur le marché de l'acier ([www.meps.co.uk](http://www.meps.co.uk)).
- <sup>10</sup> D'après des informations publiées dans *Shipping Review & Outlook*, Clarkson Research Services, automne 2006 et printemps 2007; *Container Intelligence Monthly*, diverses questions, *Containerisation International Magazine*, diverses questions; et Containerisation International Online ([www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk)). Données fournies par Drewry Consultants Ltd.
- <sup>11</sup> CNUCED, *Manuel de statistiques 2006-2007* ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)) et données statistiques sur le commerce de l'OMC ([www.wto.org](http://www.wto.org)).

## Chapitre 2

# STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE

*Le présent chapitre porte sur la dynamique de l'offre de l'industrie maritime mondiale. Les informations et les données traitent de manière complète de la structure, du régime de propriété et de l'immatriculation de la flotte mondiale. Il passe également en revue les livraisons et démolitions de navires, le tonnage en commande, les prix des navires neufs et les marchés des navires d'occasion.*

*La flotte marchande mondiale a atteint 1,04 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) au début de 2007, soit un remarquable accroissement annuel de 8,6 %. Le tonnage en commande a atteint un total de 6 908 navires, d'un tonnage total de 302,7 millions de tpl. En ce qui concerne le régime de propriété de la flotte, au début de 2007, les pays en développement contrôlaient environ 31,2 % des tpl mondiales, les pays développés environ 65,9 % et les économies en transition les 2,9 % restants. Depuis que la CNUCED a commencé à enregistrer la part des tpl sous pavillon étranger en 1989, la part du tonnage sous pavillon étranger a augmenté tous les ans jusqu'en 2006. Entre janvier 2006 et 2007, cependant, cette part a cessé de croître, et elle est retombée légèrement de 66,5 à 66,35 % du total mondial.*

### A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

#### 1. Croissance de la flotte mondiale et principales catégories de navires

Des données chronologiques comparatives relatives à la flotte mondiale pour 2005, 2006 et 2007 figurent dans la figure 5 et le tableau 8. Vers la fin de 2006, le tonnage de la flotte marchande mondiale a dépassé le milliard de tpl pour la première fois, pour atteindre 1,04 milliard de tpl. L'accroissement annuel au 1<sup>er</sup> janvier 2007 était de 8,6 %, soit 82 millions de tpl.

Le tonnage des pétroliers s'est accru de 8,1 % en 2006, et celui des vraquiers de 6,2 %. Ces deux catégories de navires représentaient ensemble 72 % du tonnage mondial, soit une légère diminution par rapport aux 72,9 % de janvier 2006. La flotte des navires de charge classique s'est accrue de 4,9 % en 2006; ce taux étant inférieur à celui de l'accroissement total de la flotte marchande mondiale, la part de cette catégorie dans la flotte marchande totale a continué à diminuer pour tomber à 9,7 %. En termes de tonnage en port en lourd, la flotte des porte-conteneurs s'est accrue de 17 millions de tpl, soit 15,5 %, et elle représente

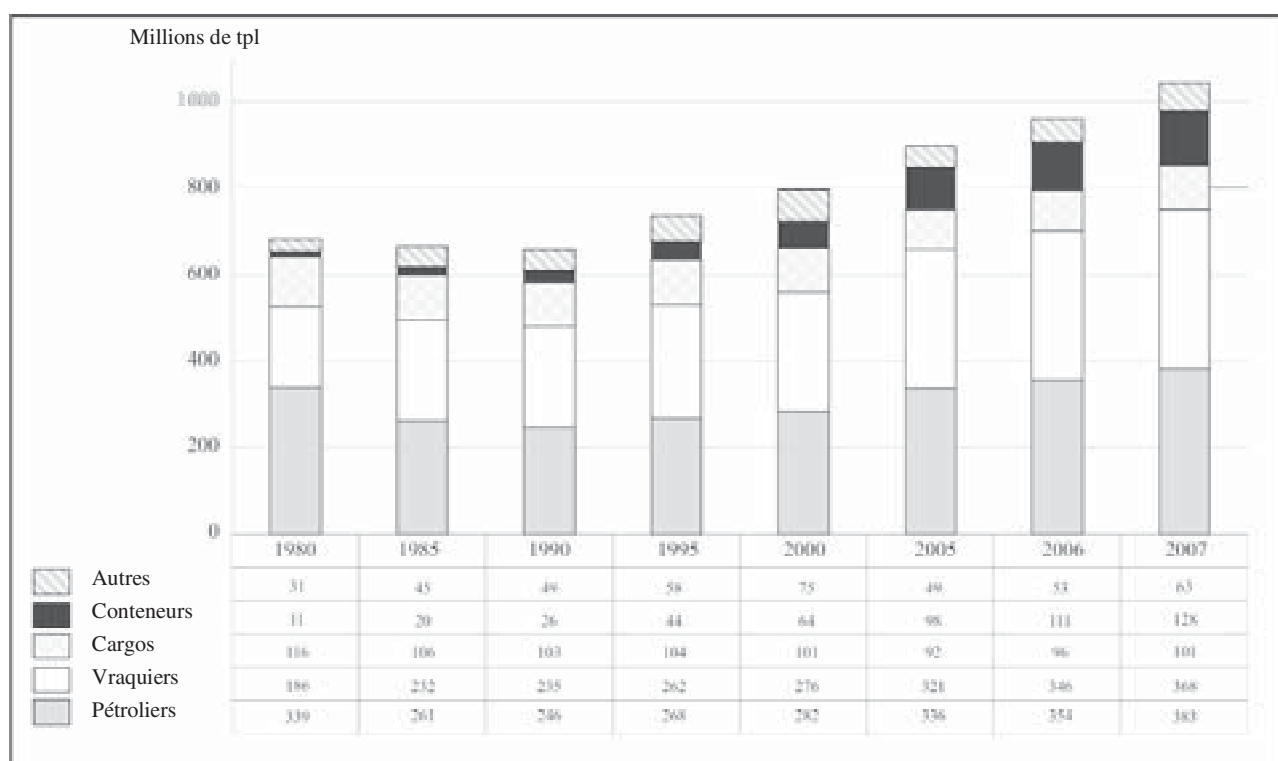
actuellement 12,3 % de la flotte mondiale totale. Ce taux d'accroissement élevé reflète la part croissante du trafic conteneurisé de produits manufacturés. En fait, depuis 1980 la part de tpl des porte-conteneurs a été presque multipliée par huit, tandis que la part du tonnage des navires de charge classique a baissé sensiblement, passant de 17 % en 1980 à moins de 10 % aujourd'hui. La part des pétroliers a aussi diminué, tombant de près de 50 % en 1980 à 36,7 % en 2007, tandis que la part des vraquiers est restée relativement stable depuis 1985.

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

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2006, tant en nombre de navires qu'en capacité d'EVP, pour s'établir, au début de 2007, à 3 904 navires d'une capacité totale de 9,4 millions d'EVP, soit un accroissement de 11,7 % du nombre de navires et de 16,2 % de la capacité en EVP par rapport à l'année précédente. La taille des navires a également continué à croître, la capacité de charge moyenne par unité passant de 2 324 EVP en janvier 2006 à 2 417 EVP en janvier 2007 (voir le tableau 9). En ce qui concerne l'immatriculation des navires, 54,26 % du tonnage conteneurisé est

Figure 5

**Flotte mondiale par catégories principales de navires, pour certaines années<sup>a</sup>**  
(Millions de tpl)



Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

enregistré dans les 10 principaux registres libres et internationaux – 28,4 % dans les pays développés et 16,5 % dans les pays en développement d'Asie. La part des autres régions en développement est inférieure à 1 % et il en est de même pour les économies en transition (voir le tableau 10).

Au cours des vingt dernières années la capacité de charge totale en EVP de la flotte mondiale a été multipliée presque par sept, s'accroissant à un rythme annuel moyen de 10,8 %, avec des taux annuels encore plus élevés au cours de la dernière décennie que de la précédente. En octobre 2007, la flotte mondiale de porte-conteneurs a atteint 12,5 millions d'EVP, avec 135 porte-conteneurs de 8 000 EVP et au-dessus en service. Sept navires existants ont une capacité déclarée supérieure à 10 000 EVP, y compris six porte-conteneurs de 12 508 EVP possédés et exploités par la Maersk Line du Danemark. Depuis 1987, la taille moyenne des porte-conteneurs a plus que doublé.

### 3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Le tableau 11 apporte des données sur la répartition moyenne par âge de la flotte marchande mondiale, à la fois par catégories de navires et par groupes de pays et territoires. La moyenne d'âge estimative de la flotte mondiale a baissé marginalement pour s'établir en 2006 à 12 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, la flotte la plus jeune est celle des porte-conteneurs, avec un âge moyen de 9,1 ans; 34,7 % du tonnage a moins de 5 ans, et 13 % seulement 20 ans ou plus. L'âge moyen des pétroliers reste 10 ans, celui des vraquiers est tombé de 13,1 à 12,9 ans et les navires de charge classique demeurent la catégorie la plus vieille, avec une moyenne de 17,4 ans et 56,8 % de navires de plus de 19 ans. Seulement 10,1 % des navires de charge classique ont moins de 5 ans, fait qui reflète la tendance à une conteneurisation accrue des cargaisons classiques.



Tableau 8

**Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2005-2007<sup>a</sup>**  
*(Chiffres du début de l'année, en milliers de tpl)*

Principales catégories	2005	2006	2007	Variations en % 2007/2006
<b>Pétroliers</b>	336 156	354 219	382 975	8,1
	<i>37,5</i>	<i>36,9</i>	<i>36,7</i>	<i>-0,2</i>
<b>Vraquiers</b>	320 584	345 924	367 542	6,2
	<i>35,8</i>	<i>36,0</i>	<i>35,3</i>	<i>-0,7</i>
Minéraliers/vraquiers/ pétroliers	9 695	7 817	5 614	-28,2
	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	<i>0,5</i>	<i>-0,3</i>
Minéraliers/vraquiers	310 889	338 107	361 928	7,0
	<i>34,7</i>	<i>35,2</i>	<i>34,7</i>	<i>-0,5</i>
<b>Navires de charge classique</b>	92 048	96 218	100 934	4,9
	<i>10,3</i>	<i>10,0</i>	<i>9,7</i>	<i>-0,4</i>
<b>Porte-conteneurs</b>	98 064	111 095	128 321	15,5
	<i>10,9</i>	<i>11,6</i>	<i>12,3</i>	<i>0,7</i>
<b>Autres types de navires</b>	48 991	52 508	62 554	19,1
	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	<i>6,0</i>	<i>0,5</i>
Méthaniers	22 546	24 226	26 915	11,1
	<i>2,5</i>	<i>2,5</i>	<i>2,6</i>	<i>0,1</i>
Chimiquiers	8 290	8 919	8 823	-1,1
	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>	<i>-0,1</i>
Navires-citernes divers	1 001	1 261	1 168	-7,4
	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 589	5 649	5 754	1,9
	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,0</i>
Autres navires	11 565	12 453	19 894	59,8
	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,8</i>
<b>Total mondial</b>	895 843	959 964	1 042 328	8,6
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus. Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

Tableau 9

**Tendances à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires<sup>a</sup>**

Total mondial	1987	1997	2006	2007	Variation en % 2007/2006
<b>Nombre de navires</b>	1 052	1 954	3 494	3 904	11,7
<b>Capacité EVP</b>	1 215 215	3 089 682	8 120 465	9 436 377	16,2
<b>Taille moyenne des navires</b>	1 155	1 581	2 324	2 417	4,0

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus. Chiffres du début de l'année, sauf pour 1987, où ils portent sur le milieu de l'année.

Tableau 10

**Porte-conteneurs: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP des porte-conteneurs, par groupes de pays, en 2007<sup>a</sup>**

(Chiffres du début de l'année)

Pavillons d'immatriculation par groupes de pays	tpl	Part du total mondial
<b>Total mondial</b>	128 321 475	100,00
<b>Pays développés</b>	36 475 603	28,43
<b>Pays à économie en transition</b>	167 314	0,13
<b>Pays en développement</b>	22 005 522	17,15
<i>dont:</i>		
Afrique	186 895	0,15
Amérique	663 146	0,52
Asie	21 114 005	16,45
Océanie	41 476	0,03
<b>Autres, non classés</b>	51 364	0,04
<b>Dix principaux registres libres et internationaux<sup>b</sup></b>	69 621 672	54,26

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et plus.

<sup>b</sup> Les 10 principaux registres libres et internationaux sont les 10 plus grandes flottes ayant 90 % de tonnage contrôlé par l'étranger. Voir la liste des registres au tableau 19.

Tableau 11

**Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires<sup>a</sup>, au 1<sup>er</sup> janvier 2007**  
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (ans) 2007 <sup>b</sup>	Âge moyen (ans) 2006 <sup>b</sup>
<b>Total mondial</b>	Toutes catégories	25,1	21,0	16,7	10,9	26,2	12,0	12,2
	Pétroliers	30,3	25,0	16,4	14,6	13,6	10,0	10,0
	Vraquiers	21,6	19,0	19,1	9,0	31,3	12,9	13,1
	Navires de charge classique	10,1	12,6	10,9	9,6	56,8	17,4	17,5
	Porte-conteneurs	34,7	25,7	18,6	8,0	13,0	9,1	9,4
	Autres navires	19,6	14,4	10,7	9,1	46,3	15,1	15,3
<b>Sept principaux pays à registre libre<sup>c</sup></b>	Toutes catégories	27,6	21,3	16,7	10,5	24,0	11,5	
	Pétroliers	31,1	24,9	16,6	15,7	11,8	9,8	
	Vraquiers	24,7	19,7	18,4	7,8	29,5	12,3	
	Navires de charge classique	11,5	14,3	13,2	9,6	51,3	16,5	
	Porte-conteneurs	39,0	23,5	16,0	7,9	13,5	8,9	
	Autres navires	22,4	15,0	9,8	5,9	46,9	14,7	
<b>Pays développés</b>	Toutes catégories	28,4	29,9	17,6	7,8	16,3	9,9	
	Pétroliers	36,5	35,4	14,3	6,7	7,1	7,7	
	Vraquiers	19,6	25,5	23,9	6,1	24,9	11,9	
	Navires de charge classique	14,9	23,9	15,8	12,8	32,6	13,7	
	Porte-conteneurs	30,6	31,6	19,1	8,8	9,9	8,9	
	Autres navires	22,4	19,9	15,0	10,7	31,9	13,0	
<b>Économies en transition</b>	Toutes catégories	20,1	6,2	11,5	10,3	51,8	16,2	
	Pétroliers	34,4	7,4	15,5	7,1	35,5	12,6	
	Vraquiers	9,1	7,2	10,9	13,1	59,7	18,2	
	Navires de charge classique	6,7	4,3	5,0	10,1	73,8	20,1	
	Porte-conteneurs	47,0	3,3	16,1	8,2	25,4	10,5	
	Autres navires	32,0	7,0	14,8	10,0	36,3	13,1	
<b>Pays en développement</b>	Toutes catégories	24,6	18,9	17,1	11,8	27,7	12,4	
	Pétroliers	28,0	21,0	17,7	17,5	15,8	10,8	
	Vraquiers	23,1	18,3	18,6	9,6	30,5	12,8	
	Navires de charge classique	9,6	10,9	10,7	8,5	60,4	17,9	
	Porte-conteneurs	35,9	24,4	19,3	7,2	13,1	9,1	
	Autres navires	17,6	12,9	10,5	7,8	51,2	15,9	

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

<sup>b</sup> Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, les âges sont répartis également entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était 23,5 ans.

<sup>c</sup> Les registres libres dans ce groupe sont les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria, Malte, le Panama et Vanuatu.

En ce qui concerne les groupes de pays, les navires immatriculés dans les pays développés sont les plus jeunes, avec une moyenne de 9,9 ans en janvier 2007, suivis par ceux des principaux registres libres (11,5 ans), les pays en développement (12,4 ans) et les économies en transition (16,2 ans). Le remplacement de navires de charge classique par des porte-conteneurs est particulièrement notable dans les flottes immatriculées dans les pays en développement et dans les économies en transition. Dans ces groupes de pays, les porte-conteneurs ont été introduits plus tard que dans les flottes des pays développés. De ce fait, dans les pays en développement 35,9 % des porte-conteneurs ont moins de 5 ans, contre 9,6 % seulement des navires de charge classique. Parmi les navires de charge classique immatriculés dans ces pays, 60,4 % ont plus de 19 ans contre seulement 13,1 % des porte-conteneurs. Dans les économies en transition 73,8 % des navires de charge classique ont plus de 19 ans et 47 % des porte-conteneurs ont moins de 5 ans.

Du point de vue des tendances à long terme, l'âge moyen de toutes les catégories de navires a diminué pendant la décennie écoulée, à l'exception des navires de charge classique pour lesquels il est resté pratiquement constant. L'âge moyen des pétroliers a diminué de 32,7 %, celui des vraquiers de 11,3 % et celui des porte-conteneurs de 23,8 %. Cela inverse la tendance de la décennie précédente,

durant laquelle l'âge moyen des pétroliers et des vraquiers avait augmenté. Il y a vingt ans, l'âge moyen des pétroliers était plus élevé que celui des vraquiers (12,1 ans contre 10,7 ans) alors qu'aujourd'hui les pétroliers sont en moyenne plus récents que les vraquiers (10 ans contre 12,9 ans) (voir le tableau 12).

#### 4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 71,1 millions de tpl ayant été livrées en 2006 (voir le tableau 13), soit une nouvelle augmentation par rapport au chiffre record déjà enregistré l'année précédente (70,5 millions de tpl). En 2006, 2 398 navires commerciaux de 100 tjb et au-dessus ont été livrés – autre record, représentant une augmentation de 22 % par rapport à 2005. En ce qui concerne le tonnage et les catégories de navires, les livraisons sont partagées d'une manière sensiblement égale entre les pétroliers de 10 000 tpl et au-dessus (35 % des tpl livrées), les vraquiers de 10 000 tpl et au-dessus (35 %) et les autres navires (30 %); cette dernière catégorie comprend tous les types de navires commerciaux de 100 tjb et au-dessus. En ce qui concerne le nombre de navires, 74 % de tous les navires livrés en 2006 appartiennent à la catégorie des «autres navires», contre 13 % de grands pétroliers et 13 % de grands vraquiers.

Tableau 12

#### Tendances à long terme de l'âge moyen, par catégories de navires

	Catégorie de navires	1987	1997	2007	Variation en % 2007/1997	Variation en % 2007/1987
<b>Total mondial</b>	Toutes catégories	11,7	14,9	12,0	-19,5	2,6
	Navires-citernes	12,1	14,9	10,0	-32,7	-16,9
	Vraquiers	10,7	14,6	12,9	-11,4	20,9
	Charge classique	13,7	17,3	17,4	0,4	27,0
	Porte-conteneurs	n.d.	12,0	9,1	-23,8	n.d.
	Autres navires	n.d.	15,3	15,1	-1,3	n.d.

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

Note: Navires de 100 tjb et au-dessus. Les données pour 1997 et 2007 sont des chiffres du début de l'année; les données pour 1987 sont des chiffres du milieu de l'année.

Tableau 13

Livraisons de navires neufs, différentes années<sup>a</sup>

Année	Pétroliers <sup>b</sup>			Transporteurs de vrac sec <sup>b</sup>			Autres navires <sup>c</sup>			Total		
	Nbre de navires	Millions de tpl	Tonnage moyen	Nbre de navires	Millions de tpl	Tonnage moyen	Nbre de navires	Millions de tpl	Tonnage moyen	Nbre de navires	Millions de tpl	Tonnage moyen
<b>1980</b>	99 <i>13,0</i>	7,0 <i>39,0</i>	70 707	135 <i>17,0</i>	4,7 <i>26,0</i>	34 815	552 <i>70,0</i>	4,4 <i>24,0</i>	7 971	786 <i>100,0</i>	18,0 <i>100,0</i>	22 901
<b>1985</b>	72 <i>8,0</i>	3,9 <i>16,0</i>	54 167	339 <i>36,0</i>	14,7 <i>59,0</i>	43 363	539 <i>57,0</i>	5,7 <i>23,0</i>	10 575	950 <i>100,0</i>	25,0 <i>100,0</i>	26 316
<b>1990</b>	81 <i>11,0</i>	8,7 <i>38,0</i>	107 407	119 <i>16,0</i>	9,6 <i>42,0</i>	80 672	523 <i>72,0</i>	4,0 <i>17,0</i>	7 648	723 <i>100,0</i>	23,0 <i>100,0</i>	31 812
<b>1997</b>	69 <i>6,0</i>	7,5 <i>20,0</i>	108 696	299 <i>28,0</i>	18,8 <i>51,0</i>	62 876	699 <i>66,0</i>	10,5 <i>29,0</i>	15 021	1 067 <i>100,0</i>	36,8 <i>100,0</i>	34 489
<b>1998</b>	120 <i>12,0</i>	12,6 <i>36,0</i>	105 000	217 <i>21,0</i>	11,6 <i>33,0</i>	53 456	704 <i>68,0</i>	11,1 <i>31,0</i>	15 767	1 041 <i>100,0</i>	35,3 <i>100,0</i>	33 910
<b>1999</b>	161 <i>17,0</i>	19,1 <i>47,0</i>	118 634	195 <i>21,0</i>	13,0 <i>32,0</i>	66 667	589 <i>62,0</i>	8,8 <i>22,0</i>	14 941	945 <i>100,0</i>	40,5 <i>100,0</i>	42 857
<b>2000</b>	154 <i>10,0</i>	20,8 <i>47,0</i>	135 065	188 <i>12,0</i>	13,1 <i>30,0</i>	69 681	1 202 <i>78,0</i>	10,5 <i>24,0</i>	8 735	1 544 <i>100,0</i>	44,4 <i>100,0</i>	28 756
<b>2001</b>	112 <i>8,0</i>	14,4 <i>32,0</i>	128 571	310 <i>21,0</i>	21,0 <i>46,0</i>	67 742	1 048 <i>71,0</i>	9,8 <i>22,0</i>	9 351	1 470 <i>100,0</i>	45,2 <i>100,0</i>	30 748
<b>2002</b>	182 <i>12,0</i>	23,4 <i>48,0</i>	128 571	226 <i>15,0</i>	14,1 <i>29,0</i>	62 389	1 131 <i>73,0</i>	11,5 <i>23,0</i>	10 168	1 539 <i>100,0</i>	49,0 <i>100,0</i>	31 839
<b>2003</b>	281 <i>16,0</i>	29,4 <i>60,0</i>	104 626	161 <i>9,0</i>	11,2 <i>23,0</i>	69 565	1 265 <i>74,0</i>	8,6 <i>17,0</i>	6 798	1 707 <i>100,0</i>	49,2 <i>100,0</i>	28 822
<b>2004</b>	294 <i>16,0</i>	27,0 <i>55,0</i>	91 837	264 <i>15,0</i>	13,9 <i>28,0</i>	52 652	1 262 <i>69,0</i>	7,9 <i>16,0</i>	6 260	1 820 <i>100,0</i>	49,4 <i>100,0</i>	27 143
<b>2005</b>	315 <i>16,0</i>	29,0 <i>41,0</i>	92 063	308 <i>16,0</i>	23,2 <i>33,0</i>	75 325	1 341 <i>68,0</i>	16,8 <i>24,0</i>	12 528	1 964 <i>100,0</i>	70,5 <i>100,0</i>	35 896
<b>2006<sup>d</sup></b>	322 <i>13,0</i>	24,7 <i>35,0</i>	76 578	310 <i>13,0</i>	25,2 <i>35,0</i>	81 290	1 766 <i>74,0</i>	21,2 <i>30,0</i>	12 026	2 398 <i>100,0</i>	71,1 <i>100,0</i>	29 648

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

<sup>a</sup> Les pourcentages par types de navires sont indiqués en italiques.

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

<sup>c</sup> Navires de charge classique de haute mer de plus de 1 000 tjb.

<sup>d</sup> Chiffres provisoires.

Les livraisons de pétroliers ont atteint un record pour le nombre de navires (322 unités de 10 000 tpl et au-dessus en 2006). Cependant, étant donné que le tonnage moyen des pétroliers a diminué, les livraisons en tpl ont été inférieures de 16 % en 2006 par rapport à l'année record de 2003. Au cours des dix dernières années, le tonnage moyen des pétroliers a augmenté jusqu'à ce qu'un maximum de 135 065 tpl soit atteint en 2000, pour diminuer ensuite chaque année jusqu'à retomber à un tonnage moyen par navire de 76 578 tpl. La tendance pour

les vraquiers a été inverse: les tpl par unité ont augmenté d'une manière continue ces dernières années, pour atteindre 81 290 tpl en 2006. Au total, 310 vraquiers ont été livrés en 2006, pour un tonnage combiné de 25,2 millions de tpl. L'année 2006 a enregistré un record pour le nombre et le tonnage des autres navires livrés, y compris les transporteurs d'automobiles, les porte-conteneurs, les méthaniers et les navires de charge classique, qui ont atteint un total de 1 766 unités et un tonnage combiné de 21,2 millions de tpl.

## 5. Démolition de navires

La tendance de la démolition de navires est corrélée à la tendance de la livraison de navires; alors que l'année 2006 a enregistré des records dans la construction navale, elle a enregistré aussi des minima dans la démolition. Au total, la démolition a représenté seulement 0,6 % de la flotte mondiale existante (voir le tableau 14). Cela représente seulement un sixième du pourcentage qui a été démolie en 2002. Le tonnage de navires-citernes continue à avoir la plus grande part parmi toutes les catégories de navires mais, pour la première fois de cette décennie, cette part a représenté moins de la moitié du tonnage total démolie (2,7 millions de tpl, soit 45 % du total de l'année). Les autres catégories de navires ont porté leur part à 30 %, atteignant 1,8 million de tpl en 2006, tandis que les vraquiers ont eu une part de 21,7 %, avec 1,3 million de tpl démolies.

L'âge moyen des navires démolis en 2006 a été le plus élevé pour les navires de charge classique (32,3 ans), suivis des navires-citernes (30 ans), des vraquiers (28,9 ans) et des porte-conteneurs (28,1 ans) (voir le tableau 15). Pour toutes les catégories de navires, l'âge moyen de la démolition s'est élevé depuis le début de la décennie, avec quelques fluctuations cependant. En général, l'activité de démolition est corrélée négativement à l'évolution des taux de fret, car des taux élevés rendent moins avantageux pour les armateurs de

vendre leurs navires aux chantiers de démolition. L'Inde, la Chine, le Bangladesh et la Turquie ont représenté 41, 27, 14 et 9 %, respectivement, de la capacité totale de recyclage du monde. Le tonnage total des navires démolis en Chine est tombé de 2,3 millions de tonnes en 2003 à 150 000 tonnes en 2005, pour augmenter à nouveau en 2006 (190 000 tonnes).

## B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

### 1. Les 35 pays et territoires qui ont les flottes contrôlées les plus importantes

Les 35 pays ayant les flottes les plus importantes contrôlées par leurs ressortissants (la nationalité étant définie par le pays de domicile) sont classés au tableau 16 selon le port en lourd<sup>12</sup>. Les ressortissants des 35 pays les plus importants contrôlent ensemble 95,33 % de la flotte mondiale, ce qui représente un nouvel accroissement par rapport aux 95,17 % de janvier 2006, et un record depuis que la CNUCED a commencé à enregistrer cette part de marché en 1989. La Grèce demeure le pays qui a la flotte contrôlée la plus importante, avec au total 170,2 millions de tpl et 3 084 navires, suivie par le Japon (147,5 millions de tpl et 3 330 navires), l'Allemagne (85 millions de tpl et 2 964 navires), la Chine (70,4 millions de tpl et 3 184 navires) et la Norvège (48,7 millions de tpl et 1 810 navires). Ensemble, ces cinq pays ont une part de marché de 53,3 %.

Tableau 14

### Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2006 (Millions de tpl et pourcentage)

Année	Millions de tpl					Total en % de la flotte mondiale	Pourcentage				
	Navires- citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total		Navires- citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	4,5	-	0,9	0,9	6,3	0,7	71,4	-	14,3	14,3	100,0
2006	2,7	0,2	1,3	1,8	6,0	0,6	45,0	3,3	21,7	30,0	100,0

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

Tableau 15

**Âge moyen des navires vendus à la casse,  
par catégories, de 2000 à 2006<sup>a</sup>**  
(Années)

Année	Navires-citernes	Transporteurs de vrac sec	Porte-conteneurs	Navires de charge classique
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9
2006	30,0	28,9	28,1	32,3

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 51, n° 1/2 – 2007, tableau 2.2.

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

La flotte contrôlée par la Grèce est sous pavillon national pour 29 % de ses tpl, contre 71 % sous pavillon étranger. En ce qui concerne les types de navires, la flotte contrôlée par la Grèce a 82,5 millions de tpl de vraquiers, 73,5 millions de tpl de pétroliers, 7 millions de tpl de porte-conteneurs, 4,7 millions de tpl de navires de charge classique et 2,4 millions de tpl d'autres navires. Les parties les plus importantes de la flotte contrôlée par la Grèce sous pavillon étranger sont 14 millions de tpl de pétroliers sous pavillon libérien et 14,9 millions de tpl de vraquiers sous pavillon maltais. Le tonnage moyen des navires sous pavillon grec est 70 000 tpl, contre 51 000 tpl pour les navires sous pavillon étranger contrôlés par la Grèce.

La flotte contrôlée par le Japon est à 92 % sous pavillon étranger; elle comprend 77,3 millions de tpl de vraquiers, 42,1 millions de tpl de pétroliers, 10,5 millions de tpl de porte-conteneurs, 8,8 millions de tpl de navires de charge classique et 8,8 millions de tpl d'autres navires. Un total impressionnant de 799 vraquiers sous contrôle japonais, d'un tonnage combiné de 62,7 millions de tpl, battent pavillon panaméen. Les navires contrôlés par le Japon qui sont sous pavillon étranger ont un tonnage moyen de 52 000 tpl, trois fois supérieur à celui des navires sous pavillon japonais, qui comprennent des navires rouliers plus petits et d'autres utilisés pour le cabotage.

La flotte contrôlée par l'Allemagne est sous pavillon étranger pour 85 % de ses tpl. Plus de la moitié de la flotte contrôlée par l'Allemagne se compose de porte-conteneurs (46,2 millions de tpl), suivis par 18,9 millions de pétroliers, 12,2 millions de vraquiers, 6,8 millions de tpl de navires de charge classique et un million de tpl d'autres navires. Les porte-conteneurs sous contrôle allemand sont sous pavillon libérien pour 19,1 millions de tpl. Parmi les porte-conteneurs et les navires de charge classique contrôlés par l'Allemagne, 820 sont enregistrés à Antigua-et-Barbuda, ce qui en nombre représente 28 % des navires contrôlés par l'Allemagne qui sont sous pavillon étranger. Les navires sous contrôle allemand qui sont sous pavillon étranger sont en moyenne un peu plus petits (28 000 tpl) que ceux qui sont sous pavillon allemand (32 000 tpl).

En 2006, la Norvège a pris la place des États-Unis en tant que pays qui contrôle la cinquième flotte mondiale, en atteignant un total de 48,7 millions de tpl. Moins de 4 % de cette flotte sont immatriculés au premier registre norvégien, alors que 25 % le sont au Registre international norvégien. La moitié du tonnage contrôlé par la Norvège est composée de pétroliers (24,8 millions de tpl), suivis de 9,9 millions de tpl de navires de charge classique, 8,6 millions de tpl de vraquiers, 5 millions d'autres catégories et moins d'un demi-million de tpl de porte-conteneurs. Au total, 5 millions de pétroliers sous contrôle norvégien sont

Tableau 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>a</sup>

Pays ou territoire de domicile <sup>b</sup>	Nombre de navires					Tonnage de port en lourd en milliers de tpl				
	Pavillon national <sup>c</sup>	Pavillon étranger	Total	Pavillon national	Pavillon étranger	Total	% sous-pavillon étranger	% du total mondial	% du total mondial au 1 <sup>er</sup> janv. 2006	Variation en %
Grèce	707	2 377	3 084	49 771	120 411	170 181	70,75	17,39	18,02	-0,63
Japon	719	2 611	3 330	11 822	135 685	147 507	91,99	15,07	14,52	0,55
Allemagne	403	2 561	2 964	12 843	72 200	85 043	84,90	8,69	7,89	0,80
Chine	1 870	1 314	3 184	32 229	38 162	70 390	54,21	7,19	7,22	-0,03
Norvège	768	1 042	1 810	13 907	34 790	48 697	71,44	4,98	5,01	-0,03
États-Unis	847	919	1 766	22 705	25 555	48 261	52,95	4,93	5,18	-0,24
Hong Kong (Chine)	296	393	689	19 180	25 873	45 053	57,43	4,60	4,84	-0,23
République de Corée	662	379	1 041	14 486	17 802	32 287	55,14	3,30	3,27	0,03
Royaume-Uni	375	480	855	9 504	17 252	26 757	64,48	2,73	2,35	0,39
Singapour	499	295	794	14 887	10 836	25 723	42,12	2,63	2,53	0,09
Province chinoise de Taiwan	97	477	574	4 076	20 781	24 858	83,60	2,54	2,69	-0,15
Danemark	306	475	781	9 817	12 061	21 878	55,13	2,24	2,16	0,08
Fédération de Russie	1 629	574	2 203	6 462	11 644	18 106	64,31	1,85	1,84	0,01
Italie	575	164	739	11 559	4 403	15 962	27,58	1,63	1,60	0,03
Inde	404	52	456	13 288	1 529	14 817	10,32	1,51	1,52	0,00
Suisse	29	341	370	810	11 691	12 501	93,52	1,28	1,30	-0,02
Belgique	74	152	226	6 462	6 028	12 490	48,26	1,28	1,27	0,00
Arabie saoudite	63	87	150	949	10 912	11 861	92,00	1,21	1,25	-0,04
Turquie	448	426	874	6 370	4 557	10 927	41,70	1,12	1,13	-0,02
Iran (Rép. islamique d')	156	28	184	8 845	1 148	9 994	11,49	1,02	1,08	-0,06
Pays-Bas	501	238	739	4 338	4 407	8 745	50,39	0,89	0,97	-0,08
Émirats arabes unis	51	315	366	615	6 304	6 918	91,12	0,71	0,50	0,21
Indonésie	679	114	793	4 382	2 301	6 684	34,43	0,68	0,69	0,00
Malaisie	303	54	357	6 285	372	6 657	5,59	0,68	1,06	-0,38
Suède	161	185	346	1 888	4 530	6 418	70,58	0,66	0,70	-0,05
Chypre	97	125	222	2 439	3 714	6 153	60,36	0,63	n.d.	n.d.
France	168	141	309	2 865	3 101	5 965	51,98	0,61	0,54	0,07
Canada	219	121	340	2 676	3 269	5 945	54,99	0,61	0,72	-0,11
Brésil	136	15	151	2 559	2 316	4 875	47,50	0,50	0,52	-0,03
Koweït	39	29	68	3 419	1 364	4 783	28,51	0,49	0,56	-0,07
Espagne	186	161	347	918	3 502	4 420	79,23	0,45	0,45	0,00
Philippines	221	35	256	2 023	1 115	3 137	35,52	0,32	0,55	-0,23
Viet Nam	322	30	352	2 542	502	3 045	16,50	0,31	n.d.	n.d.
Thaïlande	260	38	298	2 498	415	2 913	14,25	0,30	0,35	-0,06
Australie	46	39	85	1 338	1 531	2 869	53,37	0,29	0,29	0,00
<b>Total (35 pays ou territoires)</b>	<b>14 316</b>	<b>16 787</b>	<b>31 103</b>	<b>310 758</b>	<b>622 061</b>	<b>932 819</b>	<b>66,69</b>	<b>95,33</b>	<b>95,17</b>	<b>0,15</b>
<b>Total mondial</b>	<b>16 407</b>	<b>18 415</b>	<b>34 822</b>	<b>329 259</b>	<b>649 298</b>	<b>978 557</b>	<b>66,35</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes des États-Unis et du Canada sur les Grands Lacs.

<sup>b</sup> On entend par pays de 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.

<sup>c</sup> Y compris les navires immatriculés dans des deuxièmes registres comme CSR (Espagne), DIS (Danemark), RIF (France) et NIS (Norvège). Pour le Royaume-Uni, les navires immatriculés sur l'île de Man sont inclus et les bâtiments battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique «pavillon national», sauf pour les Bermudes. En ce qui concerne les États-Unis, pour des raisons historiques, le chiffre inclut des navires immatriculés aux Îles Marshall.



immatriculés aux Îles Marshall et 3,2 millions de tpl de navires de charge classique sont sous pavillon bahamien. La taille moyenne des navires contrôlés par la Norvège qui sont sous pavillon étranger (33 000 tpl) est presque deux fois supérieure à celle des navires sous pavillon national.

Quant aux flottes sous contrôle national les plus importantes des pays en développement, elles sont surtout d'Asie, en plus du Brésil.

La flotte contrôlée par la Chine est à 46 % immatriculée en Chine, tandis que 54 % de cette flotte est sous pavillon étranger. Plus de la moitié de la flotte contrôlée par la Chine est constituée par des vraquiers (38,3 millions de tpl), suivis par 14 millions de tpl de pétroliers, 9,8 millions de tpl de navires de charge classique, 7,1 millions de tpl de porte-conteneurs et 1,2 million de tpl d'autres navires. Les pavillons les plus couramment utilisés par les navires contrôlés par la Chine comprennent ceux de Hong Kong (Chine), du Panama et du Libéria. La taille moyenne des navires contrôlés par la Chine est de 22 000 tpl, les navires sous pavillon étranger étant en moyenne d'une taille supérieure de 70 % aux navires sous pavillon chinois.

Hong Kong (Chine) contrôle une flotte de 45 millions de tpl et bien qu'ayant aussi un important registre national de navires utilisés par des exploitants étrangers, 57 % du tonnage sous son contrôle sont immatriculés sous un pavillon différent. La flotte contrôlée par Hong Kong (Chine) consiste en 21,5 millions de tpl de vraquiers, 16,4 millions de tpl de pétroliers, 3,8 millions de tpl d'autres navires, 1,8 million de tpl de navires de charge classique et 1,6 million de tpl de porte-conteneurs. Un total de 9,6 millions de tpl de vraquiers et de pétroliers est immatriculé sous pavillon panaméen.

La République de Corée contrôle une flotte de 32,3 millions de tpl, dont 55 % sous pavillon étranger. Elle est composée de 16,6 millions de tpl de vraquiers, de 9,2 millions de tpl de pétroliers, de 2,5 millions de tpl de porte-conteneurs, de 2,1 millions de tpl d'autres catégories et de 1,8 million de tpl de navires de charge classique. Un total de 12,3 millions de tpl de pétroliers et de vraquiers contrôlés par la République de Corée sont sous pavillon panaméen.

La flotte contrôlée par Singapour représente au total 25,7 millions de tpl, dont 64 % (16,6 millions

de tpl) de pétroliers, suivis de 4,2 millions de tpl de vraquiers, 3,3 millions de tpl de porte-conteneurs, 1,2 million de tpl de navires de charge classique et 0,5 million de tpl d'autres catégories de navires. Bien que le pavillon de Singapour soit utilisé lui-même par un grand nombre d'exploitants de navires étrangers, les sociétés singapouriennes immatriculent 42 % de leurs navires sous des pavillons étrangers, y compris 4,5 millions de tpl de pétroliers qui sont immatriculés au Libéria.

La flotte contrôlée par l'Inde de 14,8 millions de tpl est à 90 % sous pavillon national. Cela inclut tous les pétroliers indiens, qui constituent jusqu'à 58 % (8,6 millions de tpl) du total du pays. Le reste de la flotte consiste en 4,6 millions de tpl de vraquiers et 1,1 million de tpl d'autres catégories de navires, ainsi qu'en un nombre réduit de navires de charge classique et de porte-conteneurs.

La flotte contrôlée par l'Arabie saoudite de 11,9 millions de tpl consiste presque entièrement (95 %) en des pétroliers, immatriculés pour la plupart au Libéria (6,7 millions de tpl) et aux Bahamas (2,7 millions de tpl). Huit pour cent de cette flotte est sous pavillon national.

La flotte dont les propriétaires sont domiciliés en République islamique d'Iran est sous pavillon national pour 89 % de son tonnage, y compris 6 millions de tpl de pétroliers et 1,7 million de tpl de vraquiers.

Les sociétés ou les particuliers domiciliés aux Émirats arabes unis (EAU) contrôlent 366 navires d'un total de 6,9 millions de tpl. Cette flotte comprend 2,8 millions de tpl de pétroliers et 2 millions de tpl de vraquiers. Les navires contrôlés à partir des EAU sont immatriculés dans un éventail particulièrement large de pays de pavillon, y compris le Belize, les Comores, l'Iraq, la Jordanie, Kiribati, la Mongolie, la République populaire démocratique de Corée, la Somalie, Saint-Kitts-et-Nevis et le Turkménistan. La partie la plus importante de la flotte contrôlée par les EAU consiste en un million de tpl de pétroliers sous contrôle bahamien.

En Indonésie sont domiciliés des propriétaires de navires qui contrôlent 6,7 millions de tpl, y compris 3 millions de tpl de pétroliers, 1,6 million de tpl de navires de charge classique, 0,9 million de tpl de vraquiers et environ 1,1 million de tpl de porte-conteneurs et d'autres catégories de navires.

Un total de 1,1 million de tpl de pétroliers contrôlés par l'Indonésie sont immatriculés à Singapour, et 66 % de la flotte indonésienne est sous pavillon national.

La flotte de propriétaires de navires domiciliés en Malaisie contrôle au total 6,7 millions de tpl et elle est à 94 % sous pavillon national, y compris la quasi-totalité des pétroliers (3 millions de tpl) et 1,9 million de tpl sur 2,1 millions de navires d'autres catégories. Le Brésil contrôle une flotte de 4,9 millions de tpl, dont 2,1 millions de pétroliers et 1,6 million de navires d'autres catégories; 51 % de cette flotte est sous pavillon national et 1,1 million de tpl sont immatriculés au Panama. La flotte contrôlée par le Koweït de 4,8 millions de tpl comprend surtout des pétroliers (3,2 millions de tpl), ainsi que 0,9 million de tpl de porte-conteneurs immatriculés au Bahreïn, au Koweït, en Arabie saoudite, aux Émirats arabes unis et au Qatar. Au total, 71 % de la flotte contrôlée par le Koweït est sous pavillon national. Les Philippines contrôlent une flotte de 3,1 millions de tpl, qui comprend 62 % de vraquiers; 64 % de cette flotte est sous pavillon philippin. La flotte de 3 millions de tpl contrôlée par le Viet Nam est sous pavillon national pour 84 % de son tonnage, y compris 231 navires de charge classique totalisant 1,3 million de tpl. La flotte contrôlée par la Thaïlande est à 86 % sous pavillon national, y compris 1,1 million de tpl de vraquiers; 17 porte-conteneurs, totalisant 0,24 million de tpl, sont immatriculés à Singapour.

## 2. Participation des groupes de pays au contrôle de la flotte mondiale

Les pays en développement contrôlent environ 31,2 % des tpl dans le monde, les pays développés environ 65,9 % et les pays à économie en transition les 2,9 % restants, comme cela ressort du tableau 17. Au total, 49 % du tonnage contrôlé par les pays en développement sont immatriculés dans les registres nationaux, alors que 26 % seulement du tonnage contrôlé par les pays développés sont sous pavillon national.

Environ 47 % des tpl du monde sont contrôlés par des pays européens, environ 46 % par des pays de l'Asie et du Pacifique, et environ 6 % par des pays des Amériques. Les pays africains contrôlent moins de 1 % de la flotte mondiale. Dans toutes les régions, plus de la moitié des tpl sont sous pavillon étranger – 70 % en Europe, 65 % en Asie et 53 % dans les Amériques.

Les pays en développement sont de plus en plus actifs dans l'achat et la vente de navires marchands. À titre d'exemple, à la fin du premier semestre de 2007, la Shipping Corp de l'Inde a signalé un plan à grande échelle d'expansion de sa flotte. Elle avait l'intention d'acquérir 72 navires pour un coût de 4 millions de dollars sur une période de cinq ans, dont 25 % étaient déjà en commande. La livraison des 12 premiers de ces navires est prévue entre 2008 et 2010. Simultanément, un conglomérat

Tableau 17

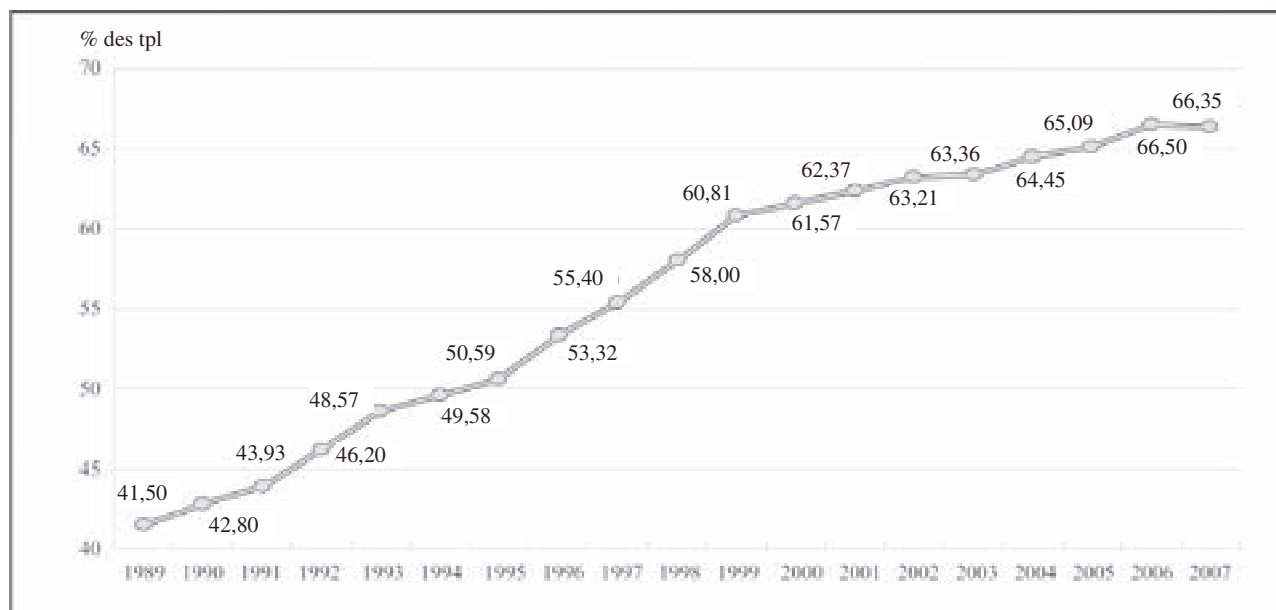
### Contrôle de la flotte mondiale par groupes principaux de pays, au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>a</sup> (Parts en pourcentage de tpl)

Pays de domicile	Pavillon national	Pavillon étranger	Total
<b>Pays développés</b>	17,3	48,6	65,9
<b>Pays à économie en transition</b>	1,2	1,7	2,9
<b>Pays en développement</b>	15,2	16,0	31,2
<b>Total</b>	33,7	66,3	100,0

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyds Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Estimation du secrétariat de la CNUCED sur la base de données de propriété des 35 principaux pays possédant des navires, qui représentent 95,3 % des tpl mondiaux des navires de 1 000 tjb et au-dessus, ainsi que de données d'immatriculation pour tous les pays.

Figure 6

**Part du tonnage en lourd sous pavillon étranger, 1989-2007<sup>a</sup>**

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires marchands de 1 000 tjb et au-dessus.

maritime de Sri Lanka a signalé la vente de porte-conteneurs en raison d'une diminution des tarifs d'affrètement et de frais d'entretien élevés, tandis qu'une société turque commandait deux nouveaux vraquiers de 176 000 tpl à un chantier naval chinois. Le Gouvernement chinois encouragerait ses chantiers navals à respecter le délai de 2010 pour la moitié de ses importations de GNL qui devaient être transportées sur des navires construits en Chine et appartenant à des propriétaires chinois.

### 3. Tendances de la part de pavillons étrangers

Depuis que la CNUCED a commencé à enregistrer la part de tpl sous pavillon étranger en 1989, cette part a augmenté d'année en année jusqu'en 2006. Entre janvier 2006 et 2007, cependant, pour la première fois, la part sous pavillon étranger a diminué légèrement, tombant de 66,5 à 66,35 % (voir la figure 6). Un nouvel accroissement de l'utilisation de pavillons étrangers est limité par des contraintes du marché dans beaucoup de pays qui ont un important trafic de cabotage ainsi que par le commerce contrôlé par l'État, car l'un et l'autre peuvent être réservés à des navires sous pavillon national. En outre, plusieurs pays ont réduit le fardeau financier des navires sous

pavillon national, ce qui dans certains cas a fait revenir des navires auparavant sous pavillon étranger vers le pavillon national. En général, la motivation qu'a un propriétaire de navire de choisir un pavillon étranger peut englober des régimes fiscaux plus favorables, des conditions de financement des navires et l'emploi de marins étrangers. On ne peut pas tirer de conclusions générales quant à la sécurité des navires sous pavillon étranger par rapport à celle des navires sous pavillon national.

Il est à noter que les «pavillons étrangers» pris en compte dans les calculs de cette part des pavillons nationaux et étrangers (voir les tableaux 16 et 17 et la figure 6) excluent les deuxièmes registres, comme le CSR (Espagne), le DIS (Danemark), le RIF (France) et le NIS (Norvège), ainsi que les navires immatriculés sous les pavillons, par exemple, des Îles Marshall pour les États-Unis, de l'île de Man et des îles Caïmanes pour le Royaume-Uni et des Antilles néerlandaises pour les Pays-Bas. Si ces deuxièmes registres et ces registres internationaux sont inclus, la part des navires «sous pavillon étranger» passe à 71 % des tpl de la flotte mondiale. Dans la section C sont examinés plus en détail les principaux pavillons d'immatriculation de la flotte mondiale.

Tableau 18

**Les 35 pavillons d'immatriculation qui avaient le plus fort tonnage en lourd  
immatriculé au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>a</sup>**

Pavillon d'immatriculation	Nbre de navires	Part du total mondial	Tonnage en lourd (1 000 tpl)	Part du total mondial de tpl	Part cumulative en tpl	Taille moyenne des navires	Part des ressortissants des pays d'immatriculation <sup>b</sup>
Panama	7 199	7,58	23 2148	22,27	22,27	32 247	0
Libéria	1 908	2,01	10 5227	10,10	32,37	55 150	0
Bahamas	1 394	1,47	55 238	5,30	37,67	39 625	0
Grèce	1 459	1,54	55 145	5,29	42,96	37 796	92
Îles Marshall	963	1,01	54 644	5,24	48,20	56 744	26
Hong Kong (Chine)	1 159	1,22	54 341	5,21	53,41	46 886	39
Singapour	2 080	2,19	51 043	4,90	58,31	24 540	30
Malte	1 287	1,36	40 201	3,86	62,17	31 236	0
Chine	3 700	3,90	34 924	3,35	65,52	9 439	99
Chypre	966	1,02	29 627	2,84	68,36	30 670	8
NIS	614	0,65	20 285	1,95	70,30	33 038	61
République de Corée	2 829	2,98	16 540	1,59	71,89	5 847	96
Japon	6 713	7,07	15 083	1,45	73,34	2 247	100
Île de Man	360	0,38	14 225	1,36	74,70	39 514	38
Inde	1 185	1,25	14 190	1,36	76,06	11 974	98
Italie	1 566	1,65	13 279	1,27	77,34	8 480	92
Allemagne	875	0,92	13 172	1,26	78,60	15 054	99
Royaume-Uni	1 596	1,68	12 810	1,23	79,83	8 026	44
États-Unis	6 422	6,76	12 354	1,19	81,02	1 924	83
Antigua-et-Barbuda	1 081	1,14	10 400	1,00	82,01	9 621	0
DIS	418	0,44	10 004	0,96	82,97	23 933	97
Bermudes	149	0,16	9 361	0,90	83,87	62 829	6
Iran (République islamique d')	475	0,50	8 953	0,86	84,73	18 848	100
Malaisie	1 101	1,16	8 571	0,82	85,55	7 784	76
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1 063	1,12	8 552	0,82	86,37	8 045	0
Fédération de Russie	3 650	3,84	7 612	0,73	87,10	2 085	94
Turquie	1 182	1,25	7 223	0,69	87,80	6 111	99
Belgique	233	0,25	6 995	0,67	88,47	30 019	93
Philippines	1 843	1,94	6 704	0,64	89,11	3 637	39
Indonésie	4 286	4,51	6 392	0,61	89,72	1 491	94
Pays-Bas	1 258	1,33	5 828	0,56	90,28	4 633	67
Îles Caïmanes	157	0,17	4 637	0,44	90,73	29 538	7
RIF	55	0,06	4 636	0,44	91,17	84 296	30
Taiwan (province chinoise)	629	0,66	4 398	0,42	91,60	6 991	93
Thaïlande	790	0,83	4 320	0,41	92,01	5 469	66
<b>Total des 35 pavillons les plus importants</b>	<b>62 645</b>	<b>65,99</b>	<b>959 062</b>	<b>92,01</b>		<b>15 309</b>	<b>32</b>
<b>Total mondial</b>	<b>94 936</b>	<b>100,00</b>	<b>1 042 351</b>	<b>100,00</b>		<b>10 980</b>	<b>34</b>

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

<sup>b</sup> La part estimative est calculée à partir de données sur les navires de 1 000 tjb et au-dessus.

## C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

### 1. Pavillons d'immatriculation

Les 35 pays et territoires qui ont les flottes les plus importantes immatriculées sous leur pavillon sont classés au tableau 18 selon leur tonnage en tpl<sup>13</sup>. Ensemble ils représentent 959 millions de tpl, soit 92 % de la flotte mondiale. Les cinq registres les plus importants représentent 48 % des tpl du monde, et les 10 registres les plus importants 68 %. Le pavillon d'immatriculation le plus important demeure le Panama, avec 232 millions de tpl (22,3 % de la flotte mondiale), suivi par le Libéria (105 millions de tpl, 10,1 %). Ces deux registres les plus importants sont suivis par cinq pavillons de 51 à 55 millions de tpl (près de 5 % de la flotte mondiale) chacun; il s'agit des Bahamas, de la Grèce, des Îles Marshall, de Hong Kong (Chine) et de Singapour.

Le pavillon du plus important registre mondial, le Panama, est surtout utilisé par des propriétaires de navires du Japon, de Grèce, de Chine, de Taiwan (province chinoise) et de Suisse. Les propriétaires japonais à eux seuls représentent environ la moitié des tpl immatriculées au Panama, et les quatre autres économies ensemble environ un quart; ensemble ces cinq économies représentent les trois quarts de la flotte immatriculée au Panama. Du point de vue du pays de domicile, les propriétaires du Japon et de la Suisse s'appuient le plus sur le Panama pour le pavillon de leurs navires, car ces deux pays ont chacun plus de 75 % de la flotte qu'ils contrôlent immatriculée au Panama. En ce qui concerne les catégories de navires, 33 % des tpl de la flotte mondiale de vraquiers sont sous pavillon panaméen.

Le deuxième registre du monde par ordre d'importance, le Libéria, est surtout utilisé par des propriétaires d'Allemagne (principalement pour des porte-conteneurs) ainsi que de Grèce, de Fédération de Russie et d'Arabie saoudite (surtout pour des pétroliers). L'Arabie saoudite recourt au pavillon du Libéria pour plus de la moitié de la flotte qu'elle contrôle. Le Libéria fait bénéficier de son pavillon plus de 10 % des tpl du monde, mais seulement 2 % du nombre des navires; cela tient à la grande taille de la moyenne des navires immatriculés au Libéria. Outre le Panama et le

Libéria, il y a quatre autres registres – ceux des Bahamas, de Malte, d'Antigua-et-Barbuda et de Saint-Vincent-et-les Grenadines – qui comptent moins de 1 % de navires immatriculés contrôlés par des intérêts domiciliés dans le même pays (tableau 18).

Bien qu'ils soient en général ouverts à n'importe quel propriétaire de navire, la plupart des registres libres sont dans la pratique spécialisés dans certains pays de domicile. Par exemple, les trois quarts des tpl immatriculées à Malte appartiennent à des Grecs, plus de 90 % de la flotte d'Antigua-et-Barbuda appartiennent à des Allemands et environ 60 % des tpl de Saint-Vincent-et-les Grenadines proviennent de Grèce et de Chine.

Un certain nombre de registres de navires sont basés dans des territoires présentement ou précédemment dépendants. Il s'agit notamment des Îles Marshall, appartenant aux États-Unis, ainsi que de l'île de Man, des Bermudes et des îles Caïmanes, appartenant au Royaume-Uni. Même s'il a pu y avoir des relations particulières entre les propriétaires d'un pays et ces deuxièmes registres, ils ne diffèrent pas des registres libres traditionnels. Moins d'un quart de la flotte immatriculée aux Îles Marshall est contrôlée par les États-Unis, et seulement un tiers environ de la flotte immatriculée dans l'île de Man a effectivement des propriétaires domiciliés au Royaume-Uni. Dans le cas des Bermudes, il y a davantage de propriétaires de Hong Kong (Chine), de Suède, d'Allemagne et des États-Unis que du Royaume-Uni. De même, le pavillon des îles Caïmanes est utilisé plus souvent par des propriétaires de Grèce, des États-Unis, d'Allemagne et d'Italie que par des propriétaires du Royaume-Uni. Parmi les 35 pavillons principaux d'immatriculation, il y a trois «deuxièmes registres nationaux», appartenant à la Norvège (NIS), au Danemark (DIS) et à la France (RIF). Il est intéressant que ces deuxièmes registres nationaux sont de plus en plus utilisés par des ressortissants d'autres pays. Les parts de tpl contrôlées par des pays étrangers s'élèvent à environ 40 % pour le NIS, à 5 % pour le DIS et à 70 % pour le RIF. Dans le cas du RIF (Registre international français), il y a plus de tonnage de propriété belge dans ce registre que de tonnage de propriété française.

Tableau 19

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation, au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>a</sup>

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas		
	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%
Grèce	546	22 211	10,2	288	18 834	19,5	228	12 632	25,0
Japon	2 082	112 196	51,6	102	5 570	5,8	59	3 608	7,1
Allemagne	34	5 231	2,4	659	30 022	31,1	39	2 281	4,5
Chine	460	15 567	7,2	51	2 977	3,1	5	211	0,4
Norvège	68	1 580	0,7	40	2 695	2,8	268	6 836	13,5
États-Unis	145	2 278	1,0	105	3 610	3,7	166	10 352	20,5
Hong Kong (Chine)	159	10 579	4,9	23	1 116	1,2	7	638	1,3
République de Corée	297	15 904	7,3	4	463	0,5	0	0	0,0
Royaume-Uni	43	1 010	0,5	34	1 132	1,2	86	1 906	3,8
Singapour	78	2 470	1,1	42	4 833	5,0	11	389	0,8
Province chinoise de Taiwan	306	10 202	4,7	76	5 793	6,0	2	110	0,2
Danemark	31	732	0,3	8	231	0,2	71	948	1,9
Fédération de Russie	12	177	0,1	86	7 265	7,5	6	37	0,1
Italie	10	138	0,1	19	1 133	1,2	8	461	0,9
Inde	26	751	0,3	2	154	0,2	1	8	0,0
Suisse	234	9 431	4,3	10	280	0,3	2	97	0,2
Belgique	12	256	0,1	0	0	0,0	13	168	0,3
Arabie saoudite	12	289	0,1	26	6 660	6,9	15	2 788	5,5
Turquie	45	375	0,2	3	53	0,1	9	351	0,7
Iran (République islamique d')	7	88	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Pays-Bas	33	321	0,1	42	763	0,8	34	1 283	2,5
Émirats arabes unis	111	1 719	0,8	20	1 097	1,1	19	1 147	2,3
Indonésie	42	541	0,2	1	79	0,1	3	102	0,2
Malaisie	18	91	0,0	0	0	0,0	11	73	0,1
Suède	7	68	0,0	9	380	0,4	9	69	0,1
Chypre	14	746	0,3	6	272	0,3	16	625	1,2
France	12	229	0,1	3	131	0,1	40	1 187	2,3
Canada	4	43	0,0	2	32	0,0	14	557	1,1
Brésil	7	1 101	0,5	3	456	0,5	1	149	0,3
Koweït	2	109	0,0	1	42	0,0	0	0	0,0
Espagne	58	422	0,2	0	0	0,0	11	1 366	2,7
Philippines	16	318	0,1	0	0	0,0	1	28	0,1
Viet Nam	9	165	0,1	1	65	0,1	0	0	0,0
Thaïlande	10	62	0,0	0	0	0,0	1	17	0,0
Australie	4	80	0,0	2	355	0,4	2	95	0,2
<b>Total (35 pays/territoires)</b>	<b>4 954</b>	<b>217 480</b>	<b>100,0</b>	<b>1 668</b>	<b>96 492</b>	<b>100,0</b>	<b>1 158</b>	<b>50 517</b>	<b>100,0</b>
<b>Part en % des 35 pays/territoires</b>	<b>15,9</b>	<b>23,3</b>		<b>5,4</b>	<b>10,3</b>		<b>3,7</b>	<b>5,4</b>	

Tableau 19 (suite)

Îles Marshall			Malte			Chypre			Pays ou territoire de domicile
Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%	
190	11 687	23,9	473	25 832	74,2	313	15 540	54,1	Grèce
5	205	0,4	1	27	0,1	19	467	1,6	Japon
190	10 185	20,8	59	1 720	4,9	185	4 998	17,4	Allemagne
2	72	0,1	13	216	0,6	10	238	0,8	Chine
66	6 582	13,5	62	503	1,4	17	791	2,8	Norvège
191	12 889	26,4	8	68	0,2	7	22	0,1	États-Unis
9	584	1,2	2	46	0,1	1	19	0,1	Hong Kong (Chine)
2	455	0,9	5	131	0,4	3	76	0,3	République de Corée
10	721	1,5	8	114	0,3	25	1 216	4,2	Royaume-Uni
6	330	0,7	0	0	0,0	1	30	0,1	Singapour
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Province chinoise de Taiwan
4	260	0,5	7	197	0,6	2	47	0,2	Danemark
4	75	0,2	69	788	2,3	51	1 532	5,3	Fédération de Russie
2	156	0,3	39	857	2,5	3	11	0,0	Italie
0	0	0,0	1	38	0,1	0	0	0,0	Inde
14	417	0,9	24	447	1,3	4	68	0,2	Suisse
0	0	0,0	10	72	0,2	1	9	0,0	Belgique
3	928	1,9	0	0	0,0	0	0	0,0	Arabie saoudite
32	933	1,9	127	1 933	5,6	0	0	0,0	Turquie
0	0	0,0	14	871	2,5	2	148	0,5	Iran (République islamique d')
1	2	0,0	5	32	0,1	23	159	0,6	Pays-Bas
9	354	0,7	11	310	0,9	11	525	1,8	Émirats arabes unis
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Indonésie
3	37	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Malaisie
3	18	0,0	1	9	0,0	2	9	0,0	Suède
38	1 082	2,2	16	484	1,4	97	2 439	8,5	Chypre
0	0	0,0	4	45	0,1	0	0	0,0	France
4	143	0,3	16	64	0,2	2	60	0,2	Canada
2	605	1,2	0	0	0,0	0	0	0,0	Brésil
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Koweït
2	98	0,2	1	17	0,0	8	309	1,1	Espagne
0	0	0,0	0	0	0,0	1	2	0,0	Philippines
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Viet Nam
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Thaïlande
1	73	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Australie
793	48 893	100,0	976	34 823	100,0	788	28 715	100,0	<b>Total (35 pays/territoires)</b>
2,5	5,2		3,1	3,7		2,5	3,1		<b>Part en % des 35 pays/territoires</b>

Tableau 19 (suite)

Pays ou territoire de domicile	Île de Man			Antigua-et-Barbuda			Saint-Vincent-et-les Grenadines			Bermudes		
	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%	Nbre de navires	1 000 tpl	%
Grèce	46	3 953	28,5	3	26	0,3	85	2 376	36,2	2	88	1,5
Japon	4	13	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Allemagne	55	822	5,9	869	9 020	92,5	4	20	0,3	21	747	12,9
Chine	0	0	0,0	0	0	0,0	111	2 198	33,5	0	0	0,0
Norvège	52	2 519	18,1	11	147	1,5	27	99	1,5	5	58	1,0
États-Unis	5	289	2,1	7	20	0,2	27	198	3,0	29	381	6,6
Hong Kong (Chine)	0	0	0,0	0	0	0,0	6	96	1,5	15	2 127	36,6
République de Corée	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Royaume-Uni	90	5 281	38,0	5	44	0,5	12	158	2,4	6	339	5,8
Singapour	2	94	0,7	0	0	0,0	5	77	1,2	1	155	2,7
Province chinoise de Taiwan	0	0	0,0	0	0	0,0	3	4	0,1	0	0	0,0
Danemark	67	501	3,6	17	117	1,2	15	37	0,6	0	0	0,0
Fédération de Russie	0	0	0,0	5	14	0,1	25	285	4,3	0	0	0,0
Italie	2	150	1,1	0	0	0,0	19	229	3,5	0	0	0,0
Inde	0	0	0,0	0	0	0,0	8	120	1,8	0	0	0,0
Suisse	0	0	0,0	4	184	1,9	17	302	4,6	0	0	0,0
Belgique	0	0	0,0	1	4	0,0	9	29	0,4	3	23	0,4
Arabie saoudite	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3	0,0	0	0	0,0
Turquie	2	7	0,0	9	36	0,4	18	87	1,3	0	0	0,0
Iran (République islamique d')	0	0	0,0	0	0	0,0	3	7	0,1	0	0	0,0
Pays-Bas	1	2	0,0	16	71	0,7	7	13	0,2	1	273	4,7
Émirats arabes unis	0	0	0,0	0	0	0,0	18	103	1,6	0	0	0,0
Indonésie	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Malaisie	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Suède	3	97	0,7	1	2	0,0	2	5	0,1	15	1 239	21,3
Chypre	4	150	1,1	1	44	0,4	3	29	0,4	0	0	0,0
France	2	8	0,1	1	4	0,0	17	56	0,9	1	7	0,1
Canada	0	0	0,0	0	0	0,0	7	27	0,4	0	0	0,0
Brésil	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Koweït	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Espagne	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Philippines	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Viet Nam	0	0	0,0	3	10	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0
Thaïlande	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Australie	0	0	0,0	1	6	0,1	0	0	0,0	5	371	6,4
<b>Total (35 pays/territoires)</b>	<b>335</b>	<b>13 885</b>	<b>100,0</b>	<b>954</b>	<b>9 750</b>	<b>100,0</b>	<b>449</b>	<b>6 557</b>	<b>100,0</b>	<b>104</b>	<b>5 809</b>	<b>100,0</b>
<b>Part en % des 35 pays/territoires</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>		<b>3,1</b>	<b>1,0</b>		<b>1,4</b>	<b>0,7</b>		<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	



Tableau 19 (suite)

Total des 10 principaux registres libres et internationaux					Total de la flotte nationale, 1 000 tpl	10 principaux registres en % du total de la flotte nationale contrôlée	Pays ou territoire de domicile
Nbre de navires	% de navires	1 000 tpl	% de tpl	Taille moyenne des navires			
2 171	19,3	113 153	22,5	52 120	170 181	66,5	Grèce
2 272	20,2	122 085	24,3	53 735	147 507	82,8	Japon
1 246	11,1	56 026	11,1	44 965	85 043	65,9	Allemagne
652	5,8	21 479	4,3	32 944	70 390	30,5	Chine
605	5,4	21 663	4,3	35 806	48 697	44,5	Norvège
683	6,1	30 089	6,0	44 054	48 261	62,3	États-Unis
222	2,0	15 203	3,0	68 484	45 053	33,7	Hong Kong (Chine)
311	2,8	17 029	3,4	54 757	32 287	52,7	République de Corée
314	2,8	11 878	2,4	37 827	26 757	44,4	Royaume-Uni
146	1,3	8 378	1,7	57 383	25 723	32,6	Singapour
387	3,4	16 108	3,2	41 622	24 858	64,8	Province chinoise de Taiwan
205	1,8	2 952	0,6	14 399	21 878	13,5	Danemark
253	2,3	10 159	2,0	40 153	18 106	56,1	Fédération de Russie
102	0,9	3 136	0,6	30 744	15 962	19,6	Italie
38	0,3	1 071	0,2	28 178	14 817	7,2	Inde
305	2,7	11 042	2,2	36 205	12 501	88,3	Suisse
48	0,4	559	0,1	11 642	12 490	4,5	Belgique
57	0,5	10 668	2,1	187 161	11 861	89,9	Arabie saoudite
236	2,1	3 738	0,7	15 840	10 927	34,2	Turquie
26	0,2	1 114	0,2	42 837	9 994	11,1	Iran (République islamique d')
147	1,3	2 849	0,6	19 381	8 745	32,6	Pays-Bas
199	1,8	5 255	1,0	26 405	6 918	76,0	Émirats arabes unis
46	0,4	722	0,1	15 699	6 684	10,8	Indonésie
32	0,3	201	0,0	6 276	6 657	3,0	Malaisie
51	0,5	1 894	0,4	37 129	6 418	29,5	Suède
194	1,7	5 827	1,2	30 036	6 153	94,7	Chypre
79	0,7	1 664	0,3	21 058	5 965	27,9	France
49	0,4	927	0,2	18 928	5 945	15,6	Canada
13	0,1	2 311	0,5	177 788	4 875	47,4	Brésil
3	0,0	150	0,0	50 138	4 783	3,1	Koweït
80	0,7	2 212	0,4	27 649	4 420	50,0	Espagne
18	0,2	348	0,1	19 343	3 137	11,1	Philippines
10	0,1	230	0,0	22 996	3 045	7,6	Viet Nam
11	0,1	79	0,0	7 204	2 913	2,7	Thaïlande
14	0,1	973	0,2	69 476	2 869	33,9	Australie
11 225	100,0	503 172	100,0	44 826	932 819	53,9	<b>Total (35 pays/territoires)</b>
36,1		53,9			100,0		<b>Part en % des 35 pays/territoires</b>

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb et au-dessus.

Sur les 35 principaux pavillons d'immatriculation, 14 sont utilisés principalement par leurs propres armateurs nationaux. Il s'agit de ceux de la Grèce, de la Chine, de la République de Corée, du Japon, de l'Inde, de l'Italie, de l'Allemagne, des États-Unis, de la République islamique d'Iran, de la Fédération de Russie, de la Turquie, de la Belgique, de l'Indonésie et de la province chinoise de Taiwan. Il y a en outre sept pays ou économies qui font bénéficier de leur pavillon aussi bien leurs propres nationaux qu'une proportion importante d'étrangers. Il s'agit de Hong Kong (Chine) (environ 61 % du tonnage sous contrôle étranger), de Singapour (70 %), du Royaume-Uni (56 %), de la Malaisie (24 %), des Pays-Bas (33 %), des Philippines (61 %) et de la Thaïlande (34 %).

Il n'y a pas de définition claire des registres «libres». Étant donné les différences qui viennent d'être mentionnées entre les flottes sous contrôle étranger mais sous immatriculation nationale, toute distinction entre registres «nationaux» ou «libres» ne peut pas être nette. La section qui suit traitera plus en détail les liens entre la propriété et l'immatriculation pour les 10 principaux registres libres et les 35 principaux pays de domicile.

## 2. Nationalité des intérêts de contrôle

Le tableau 19 indique la nationalité de contrôle des tpl immatriculées dans les 10 principaux registres libres et internationaux pour les 35 principaux pays de domicile. Il est à noter que les chiffres pour la propriété – c'est-à-dire le «pays de domicile» des intérêts qui contrôlent les navires – ne sont pas toujours exacts. Des sociétés par actions peuvent être contrôlées par un grand nombre de ressortissants de différents pays. Une société peut détenir des actions de moins de 100 % dans des sociétés de pays tiers. En particulier pour le trafic par conteneurs, il existe une distinction claire entre les propriétaires des navires, dont beaucoup sont allemands ou grecs, et les exploitants, qui affrètent un navire et vendent des services de transport maritime en leur propre nom. Néanmoins, pour la plupart des navires, il est possible d'identifier, non seulement le pays du pavillon d'immatriculation, mais aussi le pays où le navire est contrôlé commercialement.

Ainsi que cela ressort du tableau 19, la plupart des registres libres et internationaux sont spécialisés pour certains pays de domicile. Le Panama est le seul pays qui fait bénéficier de son pavillon des navires de l'ensemble des 35 pays énumérés dans le tableau. Il a une part particulièrement importante de navires contrôlés par le Japon; les Bahamas, Chypre, Malte et les Îles Marshall font bénéficier de leur pavillon une forte proportion de navires contrôlés par la Grèce; et le Libéria et spécialement Antigua-et-Barbuda immatriculent une grande proportion de navires appartenant à des Allemands.

Le tableau 20 indique l'immatriculation du tonnage par grands groupes de pays, ainsi que les proportions de tpl contrôlées par les pays et par l'étranger, c'est-à-dire le pays de domicile des propriétaires. On peut constater que les pays en développement assurent les pavillons de 64,8 % des tpl du monde, tandis que les pays développés ont une part de 33,9 % et les pays en transition les 1,4 % restants.

Parmi les pays en développement, ceux des Amériques ont la plus grande part (29 % des tpl du monde), suivis par ceux d'Asie (21 %), d'Afrique (10 %) et d'Océanie (moins de 1 %). En ce qui concerne l'Afrique, 95 % des tpl sous pavillon africain sont sous le pavillon du Libéria, dont le registre est surtout géré par des bureaux situés aux États-Unis. En ce qui concerne les Amériques, les tpl sous pavillon étranger incluent des navires immatriculés au Panama, à Antigua-et-Barbuda et à Saint-Vincent-et-les Grenadines, ainsi que dans de nombreux registres libres plus petits, comme ceux de la Barbade, de Belize, de la Bolivie, de la Dominique, du Honduras, de la Jamaïque et de Saint-Kitts-et-Nevis. En Asie, les principales immatriculations sous contrôle étranger sont celles qui utilisent les pavillons de Singapour, de Hong Kong (Chine) et de plus en plus des Philippines, ainsi que des registres libres plus petits comme ceux du Cambodge, de la Mongolie et du Myanmar. La majorité des tpl immatriculés en Océanie arborent les pavillons de Tuvalu et de Vanuatu, qui ont l'un et l'autre des registres libres. La flotte immatriculée la plus importante des pays en transition est celle de la Fédération de Russie, qui comprend surtout des tpl contrôlées par des intérêts domiciliés dans le pays; il n'y a pas de registres libres importants dans les pays en transition.

Tableau 20

**Pavillons d'immatriculation, par principaux groupes de pays, au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>a</sup>**  
(En pourcentage de tpl)

Pavillons d'immatriculation	Contrôle national	Contrôle étranger	Total par groupe de pays
<b>Pays développés</b>	17,3	16,6	33,9
<b>Pays à économie en transition</b>	1,2	0,1	1,4
<b>Pays en développement</b>	15,2	49,6	64,8
<b>Total</b>	33,7	66,3	100,0

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyds Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Estimation du secrétariat de la CNUCED sur la base des données de propriété des 35 plus grands pays possédant des navires, qui représentent 95,3 % des tpl mondiales des navires de 1 000 tjb et au-dessus, ainsi que de données d'immatriculation de navires de 100 tjb pour tous les pays.

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

### 1. Tonnage en commande

Le tonnage en commande au 31 décembre 2006 comprenait 118 millions de tpl de pétroliers (39 % du total des tpl du monde en commande), 79 millions de tpl de vraquiers (26,2 %), 8 millions de tpl de navires de charge classique (2,6 %), 51,7 millions de tpl de porte-conteneurs (17,1 %) et 45,6 millions de tpl d'autres catégories de navires (15,1 %). Le tonnage total en commande est à son plus haut niveau depuis le début de la décennie – 6 908 navires d'un tonnage total de 302,7 millions de tpl (voir le tableau 21). La figure 7 illustre l'évolution des quatre principales catégories de navires au cours des six dernières années. Le tonnage des porte-conteneurs commandés a plus que triplé depuis décembre 2006 (une augmentation de 220 %), les commandes de pétroliers ont augmenté de 193 %, les commandes de vraquiers ont augmenté de 154 % et les commandes de navires de charge classique ont augmenté de 102 %.

En ce qui concerne la taille moyenne des navires, les commandes de la plus grande taille continuent à concerner les pétroliers, bien que la taille moyenne des navires soit tombée de 142 000 tpl en décembre 2000 à 109 470 tpl en décembre 2006. Étant donné la diminution de la taille des navires, l'accroissement du tonnage des pétroliers en commande reflète un accroissement

impressionnant du nombre de navires en commande, qui dépasse maintenant 1 000 pour les pétroliers, ayant presque quadruplé depuis décembre 2000. Les tailles des porte-conteneurs ont augmenté jusqu'au milieu de 2004; elles ont atteint une moyenne de 54 467 tpl en mars 2004, reflétant une part croissante du tonnage post-Panamax. Depuis 2004, cependant, les nouvelles commandes comprennent de plus en plus des tailles Panamax et ravitailleurs; cela a ramené la taille moyenne des navires à 45 247 en décembre 2006, soit une réduction de 17 % depuis son maximum.

À la fin du premier semestre de 2007, les carnets de commandes de nouveaux pétroliers auraient atteint leur niveau historique le plus élevé. Les commandes de pétroliers pour le transport de pétrole brut atteignaient 100 millions de tpl (36 % de la flotte existante), et celles de pétroliers pour le transport de dérivés 50 millions de tpl (44 %). Les carnets de commandes pour les vraquiers ont atteint 125 millions de tpl à la fin du premier semestre de 2007, ce qui représentait 34 % de la flotte. Les plus grands porte-conteneurs en construction en septembre 2007 étaient huit unités de 13 092 EVP. Au total, en septembre 2007 il y avait 278 porte-conteneurs en commande, d'une capacité de 8 000 EVP et au-dessus. Les commandes totales de porte-conteneurs dépassent 6,2 millions d'EVP parce que les principaux transporteurs océaniques et les principaux propriétaires affrêteurs ont signé beaucoup de nouveaux contrats.

Tableau 21

Tonnage mondial en commande, 2000-2006<sup>a</sup>

Début du mois	Navires-citernes			Vraquiers			Navires de charge classique		
	1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)	1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)	1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)
<b>Décembre 2000</b>	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 966	446	8 892
<b>Mars 2001</b>	44 361	319	139 061	27 221	439	62 007	3 963	441	8 986
<b>Juin 2001</b>	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
<b>Septembre 2001</b>	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
<b>Décembre 2001</b>	51 894	399	130 060	22 184	353	62 845	3 826	372	10 286
<b>Mars 2002</b>	47 836	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
<b>Juin 2002</b>	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
<b>Septembre 2002</b>	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
<b>Décembre 2002</b>	47 591	488	97 523	28 641	391	73 251	2 832	257	11 018
<b>Mars 2003</b>	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
<b>Juin 2003</b>	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
<b>Septembre 2003</b>	57 856	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
<b>Décembre 2003</b>	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
<b>Mars 2004</b>	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 683
<b>Juin 2004</b>	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
<b>Septembre 2004</b>	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
<b>Décembre 2004</b>	71 563	701	102 087	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
<b>Mars 2005</b>	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
<b>Juin 2005</b>	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
<b>Septembre 2005</b>	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
<b>Décembre 2005</b>	70 847	724	97 855	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
<b>Mars 2006</b>	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
<b>Juin 2006</b>	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
<b>Septembre 2006</b>	106 912	987	108 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
<b>Décembre 2006</b>	118 008	1 078	109 470	79 364	988	80 328	8 004	737	10 860
<b>Pourcentage du total, Décembre 2006</b>	39,0	15,6		26,2	14,3		2,6	10,7	

Tableau 21 (suite)

Porte-conteneurs			Autres navires			Total			Début du mois
1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)	1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)	1 000 tpl	Navires	Taille moyenne des navires (tpl)	
16 140	394	40 964	8 870	1 087	8 160	100 513	2 697	37 268	<b>Décembre 2000</b>
17 350	435	39 884	10 154	1 132	8 970	103 048	2 766	37 255	<b>Mars 2001</b>
18 393	441	41 708	11 790	1 138	10 360	105 563	2 737	38 569	<b>Juin 2001</b>
16 943	413	41 025	12 181	1 153	10 564	103 421	2 677	38 633	<b>Septembre 2001</b>
16 550	393	42 111	13 501	1 201	11 242	107 955	2 718	39 719	<b>Décembre 2001</b>
14 476	355	40 776	12 839	1 200	10 700	97 936	2 616	37 437	<b>Mars 2002</b>
14 793	362	40 865	15 415	1 324	11 643	101 836	2 747	37 072	<b>Juin 2002</b>
14 509	338	42 927	15 342	1 292	11 875	100 473	2 713	37 034	<b>Septembre 2002</b>
13 000	296	43 919	16 174	1 386	11 669	108 238	2 818	38 409	<b>Décembre 2002</b>
16 281	326	49 943	16 199	1 365	11 868	117 742	2 910	40 461	<b>Mars 2003</b>
18 296	367	49 853	17 085	1 367	12 498	127 152	2 979	42 683	<b>Juin 2003</b>
27 216	503	54 107	18 062	1 484	12 171	147 475	3 411	43 235	<b>Septembre 2003</b>
30 974	580	53 403	19 277	1 492	12 920	161 174	3 638	44 303	<b>Décembre 2003</b>
35 840	658	54 468	20 068	1 520	13 203	169 786	3 776	44 965	<b>Mars 2004</b>
38 566	724	53 268	22 833	1 682	13 575	181 434	4 068	44 600	<b>Juin 2004</b>
41 172	808	50 956	24 368	1 714	14 217	188 198	4 209	44 713	<b>Septembre 2004</b>
43 904	880	49 891	27 361	1 898	14 416	208 185	4 645	44 819	<b>Décembre 2004</b>
49 624	1 006	49 328	27 328	1 940	14 087	212 335	4 805	44 190	<b>Mars 2005</b>
53 605	1 101	48 688	29 884	2 002	14 927	223 414	5 046	44 275	<b>Juin 2005</b>
52 378	1 132	46 271	31 209	2 158	14 462	220 600	5 292	41 686	<b>Septembre 2005</b>
50 856	1 124	45 245	33 147	2 285	14 506	226 551	5 522	41 027	<b>Décembre 2005</b>
49 749	1 130	44 026	36 750	2 373	15 487	239 512	5 712	41 931	<b>Mars 2006</b>
53 876	1 185	45 465	39 768	2 522	15 768	263 347	6 136	42 918	<b>Juin 2006</b>
54 676	1 199	45 601	42 322	2 714	15 594	284 738	6 513	43 718	<b>Septembre 2006</b>
51 717	1 143	45 247	45 612	2 962	15 399	302 706	6 908	43 820	<b>Décembre 2006</b>
17,1	16,5		15,1	42,9		100,0	100,0		<b>Pourcentage du total, Décembre 2006</b>

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

## 2. Prix des navires neufs et d'occasion

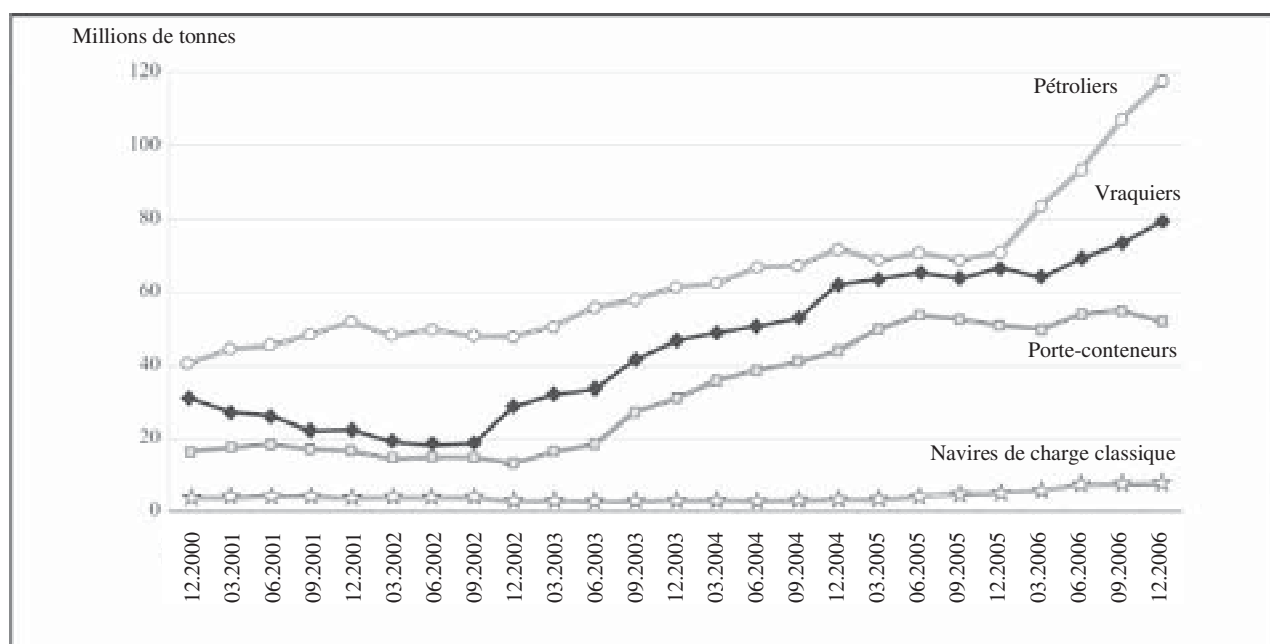
Les prix des navires neufs de toutes les catégories ont continué à augmenter par comparaison avec les chiffres de l'année précédente. La plus forte augmentation (+39,7 %) a concerné les navires-citernes de 110 000 tpl, suivis par les navires de charge classique (+33,3 %). Depuis le début de la décennie, les prix de toutes les catégories de navires ont augmenté, les augmentations variant entre un tiers pour les méthaniers à près du double pour les navires-citernes de 110 000 tpl (voir le tableau 22).

Les prix des navires d'occasion fluctuent plus que ceux des navires neufs. Les prix des vraquiers de 5 ans d'âge ont triplé entre 2001 et 2006, pour atteindre des niveaux qui sont en fait plus élevés que ceux des nouveaux bâtiments correspondants (voir les tableaux 22 et 23). Un vraquier de 170 000 tpl de 5 ans a coûté en 2006 81 millions de dollars, contre 25 millions cinq ans plus tôt, et un navire-citerne de 300 000 tpl également âgé de 5 ans a coûté 121 millions de dollars contre 60 millions en 2001.

Les nouveaux navires les plus coûteux sont les méthaniers, qui en 2006 coûtent 220 millions de dollars, soit environ 1 500 dollars le m<sup>3</sup>. Les prix par tpl varient fortement avec la taille des navires, ce qui révèle d'importantes économies d'échelle. À 433 dollars, le prix par tpl d'un pétrolier de 300 000 tpl représentait seulement 41 % du prix par tpl d'un pétrolier de 45 000 tpl. En ce qui concerne les vraquiers, le prix par tpl d'un navire de 170 000 tpl était de 412 dollars, le plus faible de toutes les catégories de navires dans le tableau. Les porte-conteneurs sont plus coûteux que les pétroliers et les vraquiers: en 2006, un porte-conteneurs de 2 500 EVP a coûté 18 400 dollars par EVP, soit 1 400 dollars par tpl. En août 2007, il a été signalé que des transporteurs payaient 165 millions de dollars (soit 12 600 dollars par EVP) pour huit navires de 13 092 EVP devant être livrés par la République de Corée en 2011. Quant aux prix des nouveaux vraquiers, en septembre 2007, ils étaient supérieurs de 50 % à ceux de la fin de 2006, atteignant par exemple 51 millions de dollars pour un navire Panamax. Les prix des vraquiers d'occasion ont atteint des records historiques en doublant leur niveau de la fin de 2006; à 75 millions de dollars, un vraquier Panamax de 5 ans était près de 50 % plus cher qu'un navire commandé récemment.

Figure 7

### Tonnage mondial en commande, 2000-2006<sup>a</sup>



Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

Tableau 22

**Prix représentatifs de navires neufs, différentes années<sup>a</sup>**  
(Millions de dollars, chiffres de fin d'année)

Catégorie et taille des navires	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	Variation en % 2006/2005	Variation en % 2006/2000
<b>Vraquier de 45 000 tpl</b>	11	24	25	20	22	30	28	31	10,7	55,0
<b>Navire-citerne de 45 000 tpl</b>	18	29	34	29	30	38	43	47	9,3	62,1
<b>Vraquier de 72 000 tpl</b>	14	32	29	23	25	35	35	40	14,3	73,9
<b>Navire-citerne de 110 000 tpl</b>	22	42	43	41	41	56	58	81	39,7	97,6
<b>Vraquier de 170 000 tpl</b>	27	45	40	40	47	61	59	70	18,6	75,0
<b>Navire-citerne de 300 000 tpl</b>	47	90	85	76	75	105	120	130	8,3	71,1
<b>Méthanier (GNL) de 150 000 m<sup>3</sup></b>	200	225	245	165	155	190	205	220	7,3	33,3
<b>Méthanier (GPL) de 78 000 m<sup>3</sup></b>	44	78	68	60	59	77	89	92	3,4	53,3
<b>Navire de charge classique de 20 000 tpl</b>	12	24	21	19	16	20	18	24	33,3	26,3
<b>Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP</b>	26	52	50	35	38	42	42	46	9,5	31,4

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

<sup>a</sup> Les tailles de navires pour différentes années ne coïncident pas toujours entièrement.

Tableau 23

**Prix des navires d'occasion de 5 ans, 2000-2006**  
(Millions de dollars, chiffres de fin d'année)

Navire <sup>a</sup>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variation en % 2006/2005	Variation en % 2006/2000
<b>Navire-citerne de 40 000 tpl</b>	27	26	24	28	40	45,0	47,5	5,6	75,9
<b>Navire-citerne de 95 000 tpl</b>	39	33	30	38	57	59,5	66,0	10,9	69,2
<b>Navire-citerne de 150 000 tpl</b>	50	43	42	48	74	76,0	85,0	11,8	70,0
<b>Navire-citerne de 300 000 tpl</b>	71	60	53	75	107	08,0	121,0	12,0	70,4
<b>Vraquier de 45 000 tpl</b>	15	12	15	21	30	25,0	37,5	50,0	150,0
<b>Vraquier de 70 000 tpl</b>	16	14	17	28	41	30,0	46,0	53,3	187,5
<b>Vraquier de 170 000 tpl</b>	25	25	29	46	65	58,0	81,0	39,7	224,0

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnley, *Review*, divers numéros.

<sup>a</sup> Les tailles de navires pour différentes années ne coïncident pas toujours entièrement.

### Notes

<sup>12</sup> Les renseignements donnés dans le présent chapitre sont basés sur des données concernant les navires de 1 000 tjb et au-dessus, étant donné que les données sur le pays de domicile des propriétaires de navires plus petits ne sont pas toujours disponibles. Les navires de 1 000 tjb et au-dessus représentent 93,9 % (978 557 tpl) du total mondial de 1 042 351 tpl pour tous les navires de 100 tjb et au-dessus.

<sup>13</sup> Les renseignements donnés dans le présent chapitre sont basés sur des données sur les navires de 100 tjb et au-dessus, sauf lorsqu'on considère le pays de domicile du propriétaire. Dans ce dernier cas les données concernent les navires de 1 000 tjb et au-dessus.





## Chapitre 3

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

*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 et de capacité de transport conteneurisé. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl, ainsi que l'excédent de tonnage dans les principaux secteurs du marché des transports maritimes.*

*La productivité opérationnelle de la flotte mondiale a légèrement diminué en 2006, pour s'établir à 7,1 tonnes transportées par tpl et à 29,4 tonnes-milles par tpl. Le tonnage excédentaire mondial a augmenté pour atteindre 10,1 millions de tpl, soit 1 % de la flotte marchande mondiale. En ce qui concerne l'offre et la demande dans les transports par conteneurs, en 2006, pour la première fois depuis 2001, la croissance de la flotte (offre) a dépassé le trafic conteneurisé (demande).*

### A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale, en tonnes et en tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), sont donnés dans la figure 8 et le tableau 24. En 2006, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement diminué pour s'établir à 7,1, tandis que le nombre de milliers de tonnes-milles par tonne de port en lourd est retombé à 29,4. La légère baisse de productivité mesurée en tonnes transportées par tonne de port en lourd tient au fait que le volume de marchandises transportées a diminué relativement au développement de la flotte. La diminution de productivité, mesurée en tonnes-milles par tpl, résulte de l'expansion de la flotte, qui a légèrement dépassé l'accroissement du trafic maritime ainsi que des distances parcourues par les transporteurs. En dépit des fluctuations à court terme il y a une tendance positive à long terme en ce qui concerne la productivité de la flotte, car elle a augmenté de 50 % en deux décennies (fig. 8). Une des principales raisons de cette tendance positive à long terme est la meilleure productivité des ports et les délais d'attente plus courts, qui augmentent le ratio

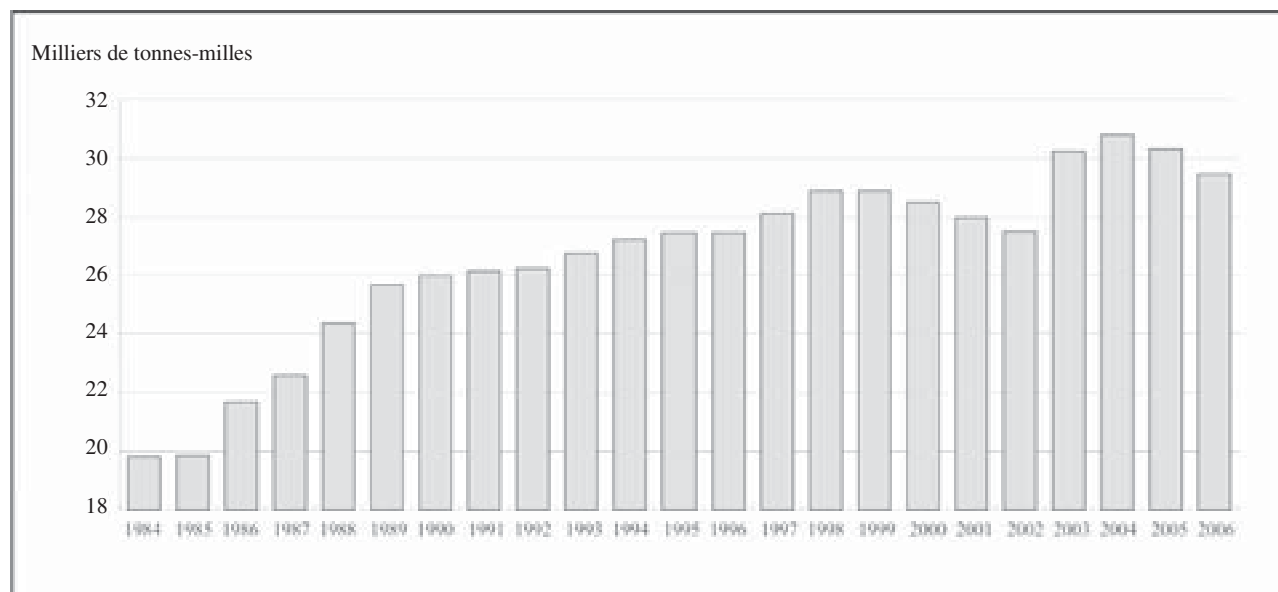
entre le temps passé par les navires en mer et au port.

Le tableau 25 apporte des données supplémentaires sur la productivité mesurée par le volume des marchandises transportées par tpl selon la catégorie de navires. La productivité mesurée par les tonnes transportées par tpl dans le cas des pétroliers a diminué légèrement, tombant de 6,4 en 2005 à 6,1 en 2006, tandis que dans le cas des vraquiers elle est restée stable, à 5,1 tonnes par tpl. Les volumes de marchandises transportés par le reste de la flotte ont aussi légèrement diminué, de 10,3 à 9,7 tonnes par tpl.

Le tableau 26 présente des données indicatives sur le nombre de tonnes-milles revenant aux pétroliers, aux vraquiers et au reste de la flotte. Le nombre de milliers de tonnes-milles par tpl des pétroliers est tombé de 33,2 à 31,7 en 2006, tandis que le chiffre correspondant pour les vraquiers a légèrement diminué, de 25,5 à 25,4. La productivité du reste de la flotte mesurée en tonnes-milles par tpl a diminué légèrement, de 33,6 à 31,5. Au-delà de fluctuations à court terme, la productivité du reste de la flotte, qui inclut de plus en plus les

Figure 8

**Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles  
par tonne de port en lourd, 1984-2006**



Source: Calculs de la CNUCED.

Tableau 24

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

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl)	Tonnage total transporté (en millions de tonnes)	Nombre total de tonnes-milles (en milliards)	Nombre de tonnes transportées par tpl	Milliers de tonnes-milles par tpl
<b>1990</b>	658	4 008	17 121	6,1	26,0
<b>1995</b>	735	4 651	20 262	6,3	27,6
<b>2000</b>	808	5 871	23 693	7,3	29,3
<b>2004</b>	896	6 846	27 574	7,6	30,8
<b>2005</b>	960	7 109	29 094	7,4	30,3
<b>2006</b>	1 042	7 416	30 686	7,1	29,4

Sources: Flotte mondiale: Lloyd's Register – Fairplay (pour les tpl: chiffres en milieu d'année pour 1990, et en fin d'année pour toutes les autres années); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles: Fearnleys, *Review*, divers numéros. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

Tableau 25

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

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de navires-citernes	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de vraquiers	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 transporteurs mixtes	Chargements transportés par le reste de la flotte (millions de tonnes)	Tonnes par tpl du reste de la flotte
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 073	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 533	10,5
2004	2 204	6,6	1 588	5,1	78	8,0	2 690	11,3
2005	2 279	6,4	1 717	5,1	71	9,1	2 666	10,3
2006	2 331	6,1	1 834	5,1	61	10,9	2 818	9,7

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

<sup>a</sup> Par reste de la flotte on entend les navires de charge classique, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 8.

Tableau 26

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

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de navires-citernes	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de vraquiers	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de transporteurs mixtes	Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 837	28,3
2004	11 100	33,0	8 139	26,2	418	43,1	8 335	34,9
2005	11 749	33,2	8 615	25,5	320	41,0	8 730	33,6
2006	12 151	31,7	9 341	25,4	n.d.	n.d.	9 195	31,5

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

<sup>a</sup> Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classique, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 8.

porte-conteneurs, a manifesté une tendance positive à long terme depuis 1970, tandis que les pétroliers et les vraquiers avaient une productivité plus grande en 1970 qu'aujourd'hui; par comparaison avec la situation en 1980, cependant, les pétroliers et les vraquiers ont également vu leur productivité augmenter.

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

Le tableau 27 fournit un résumé du rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour différentes années. Le tonnage excédentaire des pétroliers, des vraquiers et des navires de charge classique en 2006 a atteint 10,1 millions de tonnes, un peu plus que l'année précédente. La part de tonnage excédentaire en pourcentage de l'ensemble de la flotte marchande mondiale s'est située en 2005 à 0,7 %, ce qui était peu, et elle a augmenté pour atteindre 1 % en 2006. L'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a atteint en 2006 367,4 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la démolition, désarmé ou perdu (voir le tableau 28 et la figure 9). La capacité excédentaire a augmenté pour atteindre 6,1 millions de tpl, soit 1,7 % de l'ensemble de la flotte mondiale des pétroliers. En 2006, l'offre totale de tonnage pour les vraquiers a augmenté de 21,8 millions de tpl pour atteindre 361,8 millions de

tpl. La capacité excédentaire pour cette catégorie de navires a atteint 3,4 millions de tpl, soit 0,9 % de la flotte des vraquiers. Pour ce qui est des navires de charge classique, la capacité excédentaire a été un peu inférieure à son niveau de l'année précédente, étant donné qu'elle a excédé la demande de 0,64 millions de tpl seulement, soit 1,4 % de la flotte mondiale dans ce secteur. Le tonnage excédentaire des navires de charge classique a été inférieur à un million de tpl ces dernières années.

En ce qui concerne l'accroissement de l'offre et de la demande de transport par conteneurs, le tableau 29 donne une comparaison entre la variation annuelle du trafic conteneurisé (EVP) et l'accroissement annuel de la capacité de transport par conteneurs de la flotte mondiale (EVP). En 2006, pour la première fois depuis 2001, la croissance de la flotte a dépassé à nouveau la croissance du trafic conteneurisé. Avec une croissance de la flotte de près de 1,4 million d'EVP, la capacité s'est accrue de 13,5 % en 2006; elle dépassait ainsi de 2,5 points l'accroissement du trafic conteneurisé, qui a atteint 11 % la même année. Pour 2007, on estime que la capacité de transport mondiale par conteneurs s'est accrue à un rythme annuel de 13,4 %, soit 2,4 % de plus que l'accroissement estimatif de la demande. Les carnets de commandes de porte-conteneurs ont en septembre 2007 atteint 6,2 millions d'EVP, représentant 60 % de la flotte existante.

Tableau 27

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

	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006
	<b>Millions de tpl</b>						
<b>Flotte marchande mondiale</b>	658,4	808,4	844,2	857,0	895,8	960,0	1 042,3
<b>Tonnage excédentaire<sup>a</sup></b>	63,7	18,4	21,7	10,3	6,2	7,2	10,1
<b>Flotte active<sup>b</sup></b>	594,7	790,0	822,5	846,7	889,6	952,8	1 032,2
	<b>Pourcentage</b>						
<b>Part du tonnage excédentaire en pourcentage de la flotte marchande mondiale</b>	9,7	2,3	2,6	1,2	0,7	0,7	1,0

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

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

<sup>b</sup> Estimation du secrétariat de la CNUCED. Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent des navires-citernes, des vraquiers et des navires de charge classique.

Tableau 28

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

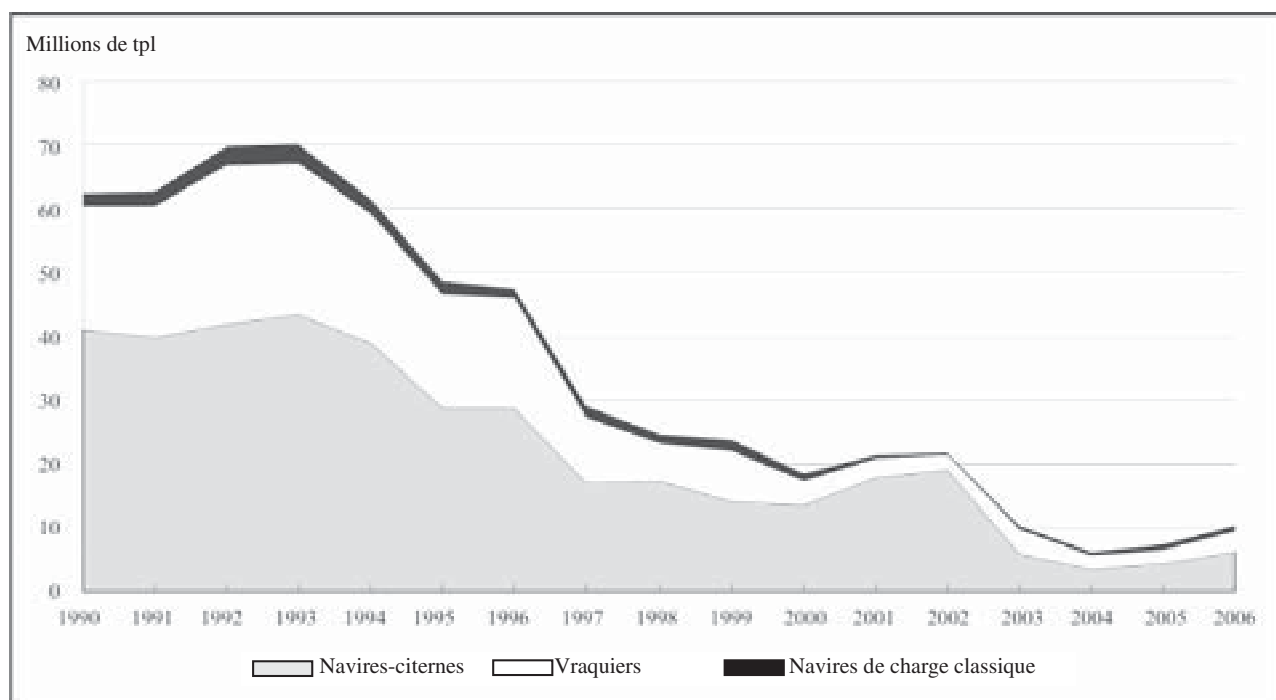
	1990	2000	2003	2004	2005	2006
<b>Flotte mondiale de navires-citernes</b>	266,2	279,4	286,0	298,3	312,9	367,4
Surtonnage	40,9	13,5	6,0	3,4	4,5	6,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	15,4	4,8	2,1	1,1	1,4	1,7
<b>Flotte mondiale de vraquiers</b>	228,7	247,7	297,5	325,1	340,0	361,8
Surtonnage	19,4	3,8	3,6	2,1	2,0	3,4
Part du surtonnage (en pourcentage)	8,2	1,5	1,2	0,6	0,6	0,9
<b>Flotte mondiale de navires de charge classique</b>	63,6	59,3	43,4	43,6	45,0	44,7
Surtonnage	2,1	1,1	0,7	0,7	0,7	0,6
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,3	1,8	1,6	1,6	1,6	1,4

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

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

Figure 9

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



Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.

Tableau 29

**Accroissement de l'offre et de la demande dans le trafic conteneurisé, 2000-2007<sup>a</sup>**  
(Taux annuels d'accroissement)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Accroissement du trafic conteneurisé (EVP)</b>	11,0	2,0	11,0	11,0	13,0	11,0	11,0	11,0
<b>Développement de la flotte de transport par conteneurs (EVP)</b>	7,8	7,8	8,5	8,0	8,0	10,5	13,5	13,4
<b>Solde</b>	3,2	-5,8	2,5	3,0	5,0	0,5	-2,5	-2,4

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, différents numéros.

<sup>a</sup> Flotte de transport par conteneurs: chiffres de fin d'année. Données de 2007: estimations.

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

Le tableau 30 renseigne sur le trafic, la propriété des flottes et les flottes sous pavillon national des grandes nations maritimes. Il met en évidence les similitudes et les différences entre les services de transports des principales nations maritimes. En 2006 les États-Unis ont assuré 12,2 % du commerce mondial alors qu'ils possédaient 4,9 % du tonnage mondial. L'Allemagne, la Chine et le Japon comptent aussi parmi les quatre plus grandes nations maritimes, assurant respectivement 8,5, 7,3 et 5,1 % du trafic mondial; ces trois pays ont aussi des parts importantes de la flotte contrôlée, alors qu'une faible partie de la flotte contrôlée est sous leurs pavillons nationaux. Le Royaume-Uni et la France assurent respectivement 4,3 et 4,2 % du trafic mondial; le Royaume-Uni a 2,7 % de la flotte sous pavillon national, alors que la France, avec une part semblable du trafic mondial, a une part beaucoup plus réduite de la flotte contrôlée (0,6 %).

Avec la Chine, Hong Kong (Chine), la République de Corée et Singapour comptent parmi les économies en développement d'Asie qui ont la plus grande part du trafic mondial, dont elles assurent respectivement 2,7, 2,6 et 2,1 %. La République de Corée contrôle 3,3 % de la flotte en ce qui concerne la propriété. Le seul pays d'Amérique latine qui compte parmi les grandes nations maritimes est le Mexique, avec une part de 2,1 % du trafic mondial, mais un intérêt très limité pour la propriété des navires.

En ce qui concerne les groupes de pays, au début de 2007, les pays en développement contrôlaient environ 31,2 % des tpl du monde, tout en générant 61,1 % des exportations mondiales (en tonnes). Les pays développés contrôlaient environ 65,9 % des tpl du monde tout en générant 36,2 % des exportations mondiales. Les économies en transition contrôlaient les 2,9 % de tpl restants tout en générant 2,7 % des exportations mondiales.

Tableau 30

**Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes**  
(Au début de 2007)

Pays/territoire	Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial	Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale
<b>États-Unis</b>	12,19	4,93
<b>Allemagne</b>	8,47	8,69
<b>Chine</b>	7,29	7,19
<b>Japon</b>	5,06	15,07
<b>Royaume-Uni</b>	4,34	2,73
<b>France</b>	4,23	0,61
<b>Pays-Bas</b>	3,63	0,89
<b>Italie</b>	3,50	1,63
<b>Canada</b>	3,15	0,61
<b>Belgique</b>	2,99	1,28
<b>Hong Kong (Chine)</b>	2,72	4,60
<b>République de Corée</b>	2,63	3,30
<b>Espagne</b>	2,15	0,45
<b>Singapour</b>	2,10	2,63
<b>Mexique</b>	2,09	0,14
<b>Fédération de Russie</b>	1,82	1,85
<b>Province chinoise de Taiwan</b>	1,77	2,54
<b>Malaisie</b>	1,21	0,68
<b>Inde</b>	1,20	1,51
<b>Autriche</b>	1,16	1,28
<b>Suisse</b>	1,13	1,28
<b>Suède</b>	1,13	0,66
<b>Arabie saoudite</b>	1,11	1,21
<b>Émirats arabes unis</b>	1,09	0,71
<b>Australie</b>	1,06	0,29
<b>Total</b>	79,24	66,78

Sources: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Manuel de statistiques* de la CNUCED (commerce) et Lloyds Register – Fairplay (propriété de la flotte).





## Chapitre 4

### TRAFIC ET MARCHÉ DES FRETS

*Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets dans les principaux secteurs des services de ligne et du vrac et fournit des données sur les taux de fret exprimés en pourcentage de la valeur des importations. Bien que 2006 ait été une bonne année pour tous les segments des navires-citernes, ils sont restés en deçà des niveaux remarquables enregistrés les deux années précédentes. Stimulé surtout par la forte production d'acier en Asie, le secteur des vraquiers a fait mieux, enregistrant des améliorations régulières dans le secteur des Cape-size et des résultats soutenus dans les secteurs des Panamax et des petits navires-citernes. En dépit de pressions à la baisse sur le marché des porte-conteneurs, dues à des livraisons et à des commandes d'importants tonnages, une demande soutenue a continué à maintenir les taux à des niveaux satisfaisants.*

#### **A. MARCHÉ DU TRAFIC MARITIME DE PÉTROLE BRUT ET DE PRODUITS PÉTROLIERS<sup>14</sup>**

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

En 2006, le marché des frets de navires-citernes a évolué dans un contexte de prix élevés du pétrole, de tensions géopolitiques croissantes, de craintes de perturbations de l'approvisionnement en pétrole, de décisions de réduction de la production prises par l'OPEP et d'une demande croissante de pétrole. Le moteur principal du trafic des pétroliers en 2006 est demeuré la demande croissante de pétrole. Si les importations des États-Unis et de l'Europe occidentale ont continué à croître modérément, la demande des économies en expansion, particulièrement de la Chine, a connu une croissance exponentielle. Il semble que l'augmentation soutenue des prix du pétrole ces dernières années a eu jusqu'ici un impact limité sur la demande.

Les projections pour 2007 révèlent de nouveaux accroissements de la demande mondiale de pétrole (2 % en 2007 contre 1 % en 2006), de nouvelles réductions des fournitures de l'OPEP, des perturbations possibles de la production au Nigéria, en Iraq et en République islamique d'Iran, un nouvel accroissement de la flotte de navires-citernes et des incertitudes au sujet de l'application progressive de la règle 13G de la Convention

MARPOL, annexe 1, concernant l'élimination progressive d'ici à 2010 des pétroliers à coque unique<sup>15</sup>.

##### **2. Taux de fret pétroliers**

Les cinq indices de fret recueillis pour les pétroliers ont tous diminué pendant l'année (voir le tableau 31). Cependant, il y a lieu de noter que la chute des indices de fret pétroliers entre janvier et décembre a été moins prononcée en 2006, sauf pour le plus petit tonnage (25 000-70 000 tpl) et les navires-citernes «blancs».

En dépit de la tendance négative observée, en considérant plus attentivement les taux spot moyens et les recettes des affrètements à temps, il ressort que les propriétaires de pétroliers ont fait des bénéfices. Le tableau 31 présente des taux de fret moyens mesurés en Worldscale (WS)<sup>16</sup>, mesure unifiée pour fixer les taux spot sur le marché pétrolier. Ce tableau porte sur des itinéraires types traditionnels et ne prétend pas être exhaustif. Par exemple, l'itinéraire de plus en plus fréquenté entre l'Afrique de l'Ouest et la Chine n'a pas été inclus dans ce tableau. Les principales zones de chargement indiquées dans ce tableau sont le golfe Persique, l'Afrique de l'Ouest, la Méditerranée, les Caraïbes et Singapour, tandis que les principales zones de déchargement sont l'Extrême-Orient, l'Afrique du Sud, l'Europe du Nord-Ouest, la Méditerranée, les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord.

Tableau 31

**Indices des taux de fret pétroliers, 2005-2007**  
(Chiffres mensuels)

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	> 200	120-200	70-120	25-70	Produits «blancs»	Indice produits «noirs»	Indice produits «blancs»
<b>2005</b>							
Octobre	109	186	249	376	385	1 532	1 815
Novembre	179	225	269	358	312	2 174	1 801
Décembre	149	257	257	286	284	2 147	1 296
<b>Moyenne</b>	<b>100</b>	<b>157</b>	<b>191</b>	<b>271</b>	<b>287</b>	<b>1 494</b>	<b>1 331</b>
<b>2006</b>							
Janvier	112	163	193	314	342	1 945	1 565
Février	116	168	176	267	282	1 672	1 378
Mars	86	127	163	204	225	1 098	979
Avril	63	108	133	208	213	985	818
Mai	79	132	158	217	241	1 090	1 118
Juin	100	138	150	225	233	1 154	1 038
Juillet	114	148	173	232	271	1 377	1 076
Août	114	171	170	231	256	1 330	1 244
Septembre	109	139	140	212	234	1 391	1 249
Octobre	87	147	190	213	217	1 281	1 095
Novembre	74	118	133	199	194	1 223	853
Décembre	66	136	189	210	251	996	931
<b>Moyenne</b>	<b>93</b>	<b>141</b>	<b>164</b>	<b>228</b>	<b>247</b>	<b>1 295</b>	<b>1 112</b>
<b>2007</b>							
Janvier	63	124	187	209	219	1 316	1 185
Février	65	116	159	237	226	1 190	907
Mars	81	112	145	220	282	1 094	1 065
Avril	63	122	145	229	264	1 398	1 096
Mai	79	108	161	235	244	1 236	1 045
Juin	63	110	113	211	242	1 006	1 151
Juillet	59	91	128	216	208	1 026	941
Août	52	85	97	185	174	977	900

Sources: Résumé directif dans *Lloyds Shipping Economist*, plusieurs numéros; indices du Baltic Tanker communiqués pour le premier jour ouvré du mois. Les tailles des navires sont exprimées en capacité de port en lourd.

Tableau 32

**Résumé du marché pétrolier: taux spot pour les produits «blancs» et «noirs», 2006-2007**  
(Worldscale (WS))

Catégories de navires	Itinéraires	2005	2006											
		Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
<b>Super/hyperpétroliers (150 000 tpl+)</b>														
	Golfe Persique–Japon	126	110	104	83	56	74	101	112	120	109	69	68	58
	Golfe Persique–République de Corée	137	110	104	76	56	68	102	119	109	109	72	66	59
	Golfe Persique–Europe	122	94	100	77	60	69	80	90	95	95	75	0	58
	Golfe Persique–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	113	87	101	70	59	68	89	92	90	93	68	66	55
	Golfe Persique–Afrique du Sud	185	116	135	75	52	70	120	100	121	127	81	..	64
<b>Suezmax (100 000-149 999 tpl)</b>														
	Afrique de l'Ouest–Europe du Nord-Ouest	227	167	168	128	129	147	145	154	176	135	157	115	122
	Afrique de l'Ouest–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	244	164	150	129	120	143	129	159	174	135	148	122	130
	Méditerranée–Méditerranée	285	178	179	125	119	144	137	150	168	146	155	130	161
<b>Aframax (50 000-99 999 tpl)</b>														
	Europe du Nord-Ouest–Europe du Nord-Est	243	148	154	126	101	144	123	155	140	122	180	120	151
	Europe du Nord-Ouest–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	264	171	197	154	175	174	175	173	191	181	173	..	200
	Caraïbes–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	235	241	211	204	133	195	186	205	200	170	235	187	231
	Méditerranée–Méditerranée	271	195	148	149	149	165	154	187	176	144	197	115	178
	Méditerranée–Europe du Nord-Ouest	257	149	137	137	145	159	138	177	182	146	202	121	207
	Indonésie–Extrême-Orient	335	251	166	132	123	115	152	201	218	223	171	154	152
<b>Petits navires-citernes (moins de 50 000 tpl)</b>														
	Méditerranée–Méditerranée	327	342	203	165	191	205	200	224	230	230	204	229	190
	Méditerranée–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	286	303	0	173	189	218	215	270	265	265	197	201	174
	Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	272	267	228	217	216	219	231	221	238	166	211	179	243
<b>Pétroliers tous produits «blancs»</b>														
70 000-80 000 tpl	Golfe Persique–Japon	298	297	167	112	146	218	180	174	227	240	165	121	172
50 000-60 000 tpl	Golfe Persique–Japon	316	355	210	157	165	229	225	202	260	255	160	155	194
35 000-50 000 tpl	Caraïbes–côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	248	294	251	223	211	215	220	263	258	211	202	170	282
25 000-35 000 tpl	Singapour–Asie de l'Est	398	438	399	226	208	382	298	255	406	381	222	223	302

Tableau 32 (suite)

Catégories de navires	Itinéraires	Variation en % 2005/2006	2006								
			Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.
<b>Super/hyperpétroliers (150 000 tpl+)</b>											
	Golfe Persique–Japon	-54,0	58	59	82	50	81	63	63	56	54
	Golfe Persique–République de Corée	-57,0	58	55	81	53	72	60	55	53	52
	Golfe Persique–Europe	-52,4	54	52	66	45	69	60	50	45	43
	Golfe Persique–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	-51,3	53	48	73	49	63	60	45	45	43
	Golfe Persique–Afrique du Sud	-65,4	57	..	..	55	97	..	..	54	..
<b>Suezmax (100 000-149 999 tpl)</b>											
	Afrique de l'Ouest–Europe du Nord-Ouest	-46,2	130	107	126	128	105	108	96	78	79
	Afrique de l'Ouest–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	-46,7	129	116	116	113	108	112	99	79	79
	Méditerranée–Méditerranée	-43,5	154	113	136	124	110	113	87	78	75
<b>Aframax (50 000-99 999 tpl)</b>											
	Europe du Nord-Ouest–Europe du Nord-Est	-41,2	169	168	138	139	129	105	128	87	104
	Europe du Nord-Ouest–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	-24,2	167	185	130	170	178	124	126	97	..
	Caraïbes–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	-1,7	174	211	187	156	170	140	170	105	115
	Méditerranée–Méditerranée	-34,3	231	121	157	146	173	107	117	94	106
	Méditerranée–Europe du Nord-Ouest	-19,4	188	110	161	140	142	103	115	91	117
	Indonésie–Extrême-Orient	-54,6	149	124	125	156	142	143	129	112	120
<b>Petits navires-citernes (moins de 50 000 tpl)</b>											
	Méditerranée–Méditerranée	-41,9	281	273	247	216	233	150	230	..	156
	Méditerranée–Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	-39,2	200	213	195	203	..	..	200	167	148
	Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	-10,7	212	205	214	207	198	161	176	161	158
<b>Pétroliers tous produits «blancs»</b>											
70 000-80 000 tpl	Golfe Persique–Japon	-42,3	156	133	146	135	133	132	137	153	140
50 000-60 000 tpl	Golfe Persique–Japon	-38,6	185	161	182	172	185	168	184	188	175
35 000-50 000 tpl	Caraïbes–côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	13,7	209	222	288	233	223	242	201	155	133
25 000-35 000 tpl	Singapour–Asie de l'Est	-24,1	303	257	276	223	313	246	292	294	302

Source: *Drewry Shipping Insight*, divers numéros.

Note: Deux points (..) indiquent qu'aucun taux n'a été signalé.

Les tableaux 31 et 32 révèlent une grande volatilité dans les taux et mettent en évidence une tendance inhabituelle qui s'écarte du schéma saisonnier dans tous les segments du marché. La tendance saisonnière habituelle a été observée au cours du premier trimestre, mais il n'en a pas été ainsi au dernier trimestre. Les taux de fret moyens ont augmenté au cours du premier trimestre à cause de la demande hivernale, mais ils ont culminé pendant l'été, particulièrement en août, et ils ont ensuite baissé alors qu'une augmentation saisonnière au cours du dernier trimestre était normalement attendue. Les maxima hors saison observés au cours de l'été résultaient d'une spéculation concernant une autre saison d'ouragans dans le golfe du Mexique, de l'accumulation de stocks en cas de perturbations potentielles de l'approvisionnement en pétrole et de l'opportunité offerte par les contingents de production relativement élevés maintenus par l'OPEP.

#### *Marchés des frets au cours de l'année 2007*

Au début de 2007, tous les secteurs pétroliers étaient caractérisés par une instabilité persistante des taux spot moyens. Le schéma global qui apparaît dans le tableau 32 est marqué par la persistance en janvier de l'affaiblissement des recettes spot moyennes, par une légère reprise sur certains itinéraires en février et par une plongée de ces taux en avril, avant qu'ils amorcent une remontée en mai sur la plupart des itinéraires. Les taux ont continué à fluctuer les mois suivants tout en accusant une tendance globalement négative. En septembre, les taux dans les divers secteurs étaient plus bas qu'en janvier. Alors que les recettes spot ont eu une tendance négative, les recettes d'affrètement à temps correspondantes ont été plus satisfaisantes et ont maintenu leurs niveaux avec moins de variations, sans nécessairement accuser de diminution.

La pression à la baisse sur les taux spot a reflété, entre autres choses, l'activité réduite due à une demande hivernale plus faible (températures plus douces), à une offre de tonnage en excès dans les zones de chargement du golfe Persique et, plus précisément, des pétroliers à coque unique sur le marché à l'est de Suez, à des pannes de raffineries, à des cargaisons restreintes dues aux réductions de l'OPEP et à une extension des périodes d'entretien des raffineries. Parallèlement, les augmentations enregistrées ont résulté de réductions de l'offre associées à un déclin des niveaux des inventaires.

L'évolution au cours du premier trimestre a suivi une tendance saisonnière (fin de la demande hivernale) accompagnée d'un déclin de l'activité en avril dû à des revirements des raffineries en Asie et dans le Pacifique ainsi qu'en Europe. L'accroissement de la demande estivale en mai (saison d'accroissement de la conduite aux États-Unis et usage des climatisations) a entraîné une demande accrue de carburant, qui a elle-même entraîné une demande accrue de pétrole brut dans les raffineries.

Des indications plus détaillées sur l'évolution en 2006 concernant les diverses catégories de segments des pétroliers figurent dans les sections qui suivent.

#### *Superpétroliers (VLCC) et hyperpétroliers (ULCC) transporteurs de pétrole brut*

Ainsi que cela a déjà été noté, l'année 2006 a été marquée par des variations considérables des taux de fret et par des recettes moyennes, plus faibles que les deux années précédentes. Sur tous les itinéraires, la baisse d'avril a reflété la tendance saisonnière, à la fin de la saison hivernale et dans une période d'entretien accru des raffineries. Outre les facteurs saisonniers, d'autres éléments ont joué. Par exemple, les augmentations de taux enregistrées pendant l'année ont reflété des variations de l'offre et de la demande. Le maximum enregistré en août peut avoir été lié à une spéculation en anticipation d'une autre saison d'ouragans dans le golfe du Mexique et aux tensions politiques en Asie occidentale, déclenchées par la fermeture du gisement pétrolier de Prudhoe Bay en Alaska, géré par BP, au début août. La baisse notée en octobre a reflété un tonnage excédentaire de superpétroliers dans le golfe Persique, tandis que les résultats de novembre ont reflété également des réductions annoncées par l'OPEP, des stocks plus importants de produits et des revirements des raffineries.

En 2006, la répartition des recettes a varié sensiblement, avec des pics tout au début de l'année et pendant l'été et des chutes au début du deuxième trimestre, particulièrement en avril, et à la fin de l'année. Par exemple, sur l'itinéraire du golfe Persique au Japon, les taux moyens se sont à la fin de 2005 situés à WS126 et ils ont plongé jusqu'à WS56 en avril avant de chuter à nouveau à WS58 en décembre. En ce qui concerne les recettes, leur moyenne pour les affrètements à temps auprès des propriétaires de superpétroliers sur cet itinéraire

s'est située à 51 550 dollars, contre 59 070 dollars en 2005 et 95 250 dollars en 2004.

Bien que cela ne soit pas indiqué dans le tableau 32, il y a lieu de noter que les taux moyens sur les itinéraires de l'Afrique de l'Ouest au golfe du Mexique ou de l'Afrique de l'Ouest vers l'est ont été plus satisfaisants que sur les itinéraires traditionnels des superpétroliers, car des volumes croissants sur ces itinéraires continuent de faire monter les taux de fret moyens. Par exemple, en dépit d'une tendance à la baisse, les recettes d'affrètement à temps pour les navires de 260 000 tpl sur l'itinéraire de l'Afrique de l'Ouest vers le golfe du Mexique se situaient à 43 400 dollars par jour en décembre 2006, chiffre qui dépassait le niveau des taux auxquels les itinéraires du golfe Persique au Japon et à la République de Corée, et vers l'Europe, ont terminé l'année. L'accroissement du commerce Sud-Sud entre l'Afrique et la Chine, dû aux importations accrues de la Chine en provenance de l'Afrique de l'Ouest, stimule la demande pour les superpétroliers. La faiblesse notée pour les taux spot et d'affrètement à temps de superpétroliers a été due, notamment, à une diminution de la demande de l'OCDE et à un climat doux dans l'hémisphère Nord.

L'évolution des taux de fret sur ces itinéraires pour les prochaines années est difficile à prédire, étant donné l'incertitude qui entoure la position que les principaux importateurs tels que la Chine et l'Inde adopteront en ce qui concerne les règles de l'OMI concernant l'élimination progressive des pétroliers à coque unique d'ici à 2010. Le secteur des superpétroliers et des hyperpétroliers sera vraisemblablement le plus affecté par cette élimination progressive. À la fin de 2006, la flotte des superpétroliers a été estimée à un total d'un peu plus de 500 navires. Environ 65 % de ces navires étaient à double coque et déjà en service, ce qui représentait une augmentation de 4,3 % par rapport à 2005. Les commandes sont estimées à environ 35 % de la flotte existante, et en majorité doivent être livrées en 2008 et 2009. Si les zones d'exportation, y compris les pays du golfe Persique, devraient appliquer strictement la nouvelle réglementation après l'échéance de 2010, la situation est moins claire en ce qui concerne les importateurs de l'Est. Les États-Unis et l'Union européenne<sup>17</sup> ont déjà pris des mesures pour interdire les transports par pétroliers à coque unique.

### *Tonnage des pétroliers Suezmax*

Une caractéristique particulière des navires Suezmax est l'avantage de leur taille, notamment dans des ports qui ont des limitations de taille comme aux États-Unis. Pour les navires Suezmax, le déchargement est plus simple que pour les superpétroliers, et ils peuvent de ce fait être plus attrayants pour certaines cargaisons lorsque les destinations ont des limitations de taille. Ce tonnage est déployé sur les itinéraires entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe du Nord-Ouest ainsi qu'entre l'Afrique de l'Ouest et les Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord, ainsi que pour traverser la Méditerranée. Les taux sur ces itinéraires ont diminué au début de 2006 et ont fluctué considérablement pendant le reste de l'année, avec des plafonds en janvier, février et août. Comme dans le secteur des superpétroliers et hyperpétroliers, les taux sur le marché Suezmax ont été affectés par des variations saisonnières, diminuant en mars et avril à la fin de la forte demande de l'hiver, et remontant en mai avec l'approche de la saison estivale (climatisations, saison de conduite estivale aux États-Unis, etc.). À la différence du secteur des superpétroliers et hyperpétroliers, le marché Suezmax est vraisemblablement moins affecté par le délai de 2010 pour éliminer progressivement les pétroliers à coque unique conformément à la réglementation de l'OMI. C'est parce que ce secteur a moins de navires à coque unique; de plus il est moins influencé par les marchés occidentaux (États-Unis et Union européenne), où les navires à coque unique sont déjà interdits pour le trafic maritime. On prévoit que la demande de tonnage Suezmax augmentera, particulièrement en Afrique de l'Ouest, dans la mer Noire et dans la Méditerranée, en raison d'une production pétrolière accrue. Les taux moyens du transport entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe ont commencé l'année à WS167, ont eu un plancher en novembre (WS115) et ont fini l'année à WS122.

Sur l'itinéraire Afrique de l'Ouest-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord, les recettes moyennes annuelles d'affrètement à temps ont été de 46 000 dollars par jour en 2006, contre 47 550 dollars par jour en 2005 et 64 800 dollars par jour en 2004. En 2006, les taux moyens ont été les plus élevés au début de l'année et le plancher s'est situé en avril. Pour le trafic Afrique de l'Ouest-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord, les taux moyens ont varié de WS164 en janvier à un pic de WS174 en août,

puis ils se sont effrités au dernier trimestre pour tomber à WS130 en décembre.

Les recettes d'affrètement à temps pour un navire de 40 000 tpl ont atteint 56 300 dollars par jour en janvier, 59 500 dollars par jour en août et 42 000 dollars par jour en décembre. Bien qu'à des niveaux inférieurs à ceux des deux années précédentes, les recettes moyennes ont été satisfaisantes, en dépit de la concurrence potentielle des superpétroliers pour les cargaisons chargées en Afrique de l'Ouest et de perturbations potentielles dans la région dues à des conflits politiques. Sauf pour la mer du Nord, où la production décline, la demande future de tonnage Suezmax devrait augmenter, notamment à cause de l'accroissement des exportations de pétrole de l'Afrique de l'Ouest.

Les trajets du trafic transméditerranéen ont suivi une tendance similaire, avec des taux moyens culminant au début de l'année pour se situer à un plancher de WS119 en avril et reprendre ensuite progressivement pour atteindre WS161 en décembre. Ces niveaux ont été plus faibles que ceux de 2005, à cause notamment de la fluidité du trafic dans les détroits turcs: à la différence de 2005, le trafic par ces points de transit au cours de la saison hivernale de 2006 n'a pas été affecté par des perturbations ou des délais importants.

#### *Tonnage des pétroliers Aframax*

Les navires Aframax sont généralement déployés pour le trafic sur les itinéraires suivants: i) de l'Europe du Nord-Ouest vers d'autres destinations dans la région, ainsi que vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord; ii) des Caraïbes vers d'autres destinations de la région, ainsi que vers des destinations de la côte est de l'Amérique du Nord; iii) les itinéraires transméditerranéens et de la Méditerranée vers des destinations de l'Europe du Nord-Ouest; iv) de l'Indonésie vers des destinations d'Extrême-Orient.

Ainsi que cela ressort du tableau 32, l'effet saisonnier des années précédentes sur le secteur Aframax n'a pas été observé en 2006. Les pics importants observés en 2004 et en 2005 sur les itinéraires de la mer du Nord ne sont pas apparus en 2006 à cause de températures plus douces et de l'introduction d'un certain nombre de navires du type brise-glace pour le transport du pétrole russe de la mer Baltique. En Méditerranée, un trafic plus

fluide dans les détroits turcs a maintenu les taux à un niveau plus bas.

Les taux moyens sur tous les itinéraires, à l'exception du trafic entre les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, ont entamé l'année à des niveaux plus faibles qu'à la fin de 2005. En fonction des caractéristiques du marché des Aframax, les variations des taux de fret ont été soudaines et aiguës. En termes de recettes, les deux années précédentes ont été exceptionnelles par rapport à 2006. Par exemple, les recettes moyennes annuelles d'affrètement à temps sur l'itinéraire transméditerranéen sont tombées de 43 915 dollars en 2004 à 39 000 dollars en 2005 et à 31 750 dollars en 2006.

Au cours de l'année, les taux moyens ont fluctué, les trajets en Europe du Nord-Ouest ayant enregistré leur niveau le plus faible en avril (WS180) et leur niveau le plus élevé en octobre (WS180). Pour un navire de 80 000 tpl, ces taux correspondaient à des recettes d'affrètement à temps de 21 600 dollars par jour en avril et 66 000 dollars par jour en octobre. Les taux moyens pour le trafic des Caraïbes vers d'autres destinations dans les Caraïbes ou la côte est de l'Amérique du Nord ont eu un pic à WS241 en janvier et un plancher à WS133 en avril. Cela correspondait à des recettes d'affrètement à temps chutant de 47 000 dollars par jour en janvier à 17 000 dollars par jour en avril. Le taux moyen le plus élevé pour le trafic transméditerranéen était à WS197 en octobre alors que le plancher, à WS115, a été ensuite immédiatement atteint le mois suivant. Cela correspondait à une chute des recettes de l'affrètement à temps de 44 100 dollars par jour à 17 000 dollars par jour pour un navire de 70 000 tpl.

#### *Tonnage de petits navires-citernes*

Ces navires sont généralement déployés pour le trafic transméditerranéen, le trafic de la Méditerranée vers des destinations des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord, et le trafic des Caraïbes vers le golfe du Mexique et la côte est de l'Amérique du Nord.

Les fluctuations observées dans les secteurs des superpétroliers, des Suezmax et des Aframax ont également été évidentes dans le secteur des petits navires-citernes. À la fin de 2006, les taux moyens sur les itinéraires partant de la Méditerranée et des Caraïbes étaient à des niveaux plus faibles que

l'année précédente. Les taux moyens ont eu un début plus fort en janvier, mais ils ont immédiatement commencé à fluctuer, atteignant leur plancher en mars pour le trafic parti de la Méditerranée et en septembre pour les cargaisons chargées dans les Caraïbes. Sur tous les itinéraires, les taux les plus élevés ont été constatés au début de l'année. Par exemple, les recettes d'affrètement à temps pour les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, pour un navire de 60 000 tpl, se sont situées à 40 900 dollars par jour en décembre 2005 (WS272), puis 42 800 dollars par jour en janvier 2006 (WS267) et 22 300 dollars par jour en septembre 2006 (WS166). Ces fluctuations ont reflété la tendance saisonnière à une augmentation des taux au cours du premier trimestre de l'année à cause de la demande hivernale, plongé en mars et avril à cause de la chute du pic de demande de l'hiver et du début des activités d'entretien des raffineries, et augmenté au cours de l'été avec le début de la saison de conduite. Les recettes estimatives de l'affrètement à temps pour un Suezmax de 5 ans (95 000-110 000 tpl) ont été de 36 000 dollars par jour en janvier 2005 et de 32 500 dollars par jour en décembre 2006. Les taux ont commencé à 32 100 dollars par jour en janvier 2007 pour atteindre 33 000 dollars par jour en mai.

#### *Navires-citernes transporteurs de produits «blancs»*

Des besoins de transport accrus résultant de l'expansion économique en Asie, particulièrement en Chine et en Inde, ont soutenu les résultats globalement positifs dans le secteur des transporteurs de produits «blancs». Néanmoins les recettes moyennes de l'affrètement à temps ont diminué par rapport aux deux années précédentes. Par exemple, les recettes moyennes d'affrètement à temps sur l'itinéraire Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique étaient de 21 400 dollars par jour en 2006, contre 25 240 dollars par jour en 2005 et 24 550 dollars par jour en 2004.

Les taux ont fluctué selon les tendances saisonnières et aussi selon les variations de la demande. Sur tous les itinéraires, ils ont culminé en janvier, reflétant la forte demande saisonnière de l'hiver, puis ils ont diminué progressivement au cours de l'année. Mars a vu le taux moyen le plus faible sur l'itinéraire golfe Persique-Japon pour les navires de 70 000 à 80 000 tpl (WS112), alors que le taux le plus faible pour les petits navires-citernes

transporteurs de produits «blancs» (50 000 à 60 000 tpl) sur le même itinéraire a été WS155 en novembre. Les taux plus élevés enregistrés par les navires de 70 000 à 80 000 tpl ont reflété la constitution de stocks en Orient et une demande accrue de kérosène au Japon. À la fin de 2006, les taux moyens pour les trajets du golfe Persique au Japon et de Singapour vers l'Asie de l'Est ont diminué par comparaison avec leurs niveaux de la même période de 2005. Par exemple, pour les navires de 50 000 à 60 000 tpl allant du golfe Persique au Japon, les taux spot moyens se situaient à WS194 en décembre 2006 contre WS316 en décembre 2005. Cette diminution s'est traduite par des recettes plus faibles d'affrètement à temps pour les navires de 55 000 tpl, à 24 700 dollars par jour en décembre 2006 contre 45 900 dollars par jour en décembre 2005.

L'exception à cette tendance négative observée sur d'autres itinéraires des transporteurs de produits «blancs» a été l'évolution des taux sur les itinéraires des Caraïbes vers la côte est de l'Amérique du Nord et le golfe du Mexique, où les taux spot moyens se sont élevés pour atteindre WS282 en décembre 2006, contre WS248 en décembre 2005.

Un accroissement plus rapide de la consommation d'essence est prévu en Chine, où des raffineries modernes d'une capacité de 90 millions de tonnes par an doivent entrer en service. Cela accroîtra probablement la demande de transport par pétroliers. Dans la zone de l'Atlantique, il est prévu que la demande d'essence aux États-Unis et de gasoil en Europe continuera à croître, mais la capacité des raffineries est limitée et leur expansion est soumise à des contraintes, notamment celles liées à des considérations environnementales. Comme résultat, il est prévu que la demande de transport de produits par pétroliers augmentera à l'avenir, avec des effets probables sur les taux de fret.

#### *Marché de l'affrètement à temps des navires-citernes*

En 2006, l'activité d'affrètement a atteint au total 27,26 millions de tpl, les mois de janvier, février, avril, août et décembre, respectivement, ayant enregistré moins de 2 millions de tpl et les mois de mars, mai, juillet, septembre et octobre plus que ce chiffre mais moins de 3 millions de tpl. L'affrètement a été particulièrement actif en juillet



et novembre, avec une activité totale approchant de 4 millions de tpl. Le mois le plus actif a été novembre, avec 3,94 millions de tpl, tandis que les résultats les plus faibles ont été au début de l'année, avec 1,1 million de tpl en janvier. En comparaison avec l'année précédente, les résultats de l'affrètement ont été très bons en 2006. Certains mois, notamment en janvier et en mai, les niveaux de 2006 ont été presque deux fois supérieurs à ceux des mois correspondants de l'année précédente. En novembre 2006, l'activité d'affrètement a été plus du double de novembre 2005, et en juin 2006 elle a été plus du quadruple de juin 2005.

Environ 58 % de l'activité d'affrètement totale en 2006 a consisté en des affrètements à long terme de vingt-quatre ans ou plus, suivis d'affrètements de moins de six ans (24 %) et des affrètements de deux à vingt-quatre ans (14 %). La part restante était composée d'affrètements de six à douze ans. Les très gros pétroliers (superpétroliers et hyperpétroliers) ont représenté environ 54 % du total de l'activité d'affrètement. Les navires-citernes à l'autre extrémité de la gamme (10 000 à 50 000 tonnes) ont représenté plus de 11 % de ce total. L'affrètement a maintenu son rythme au cours du premier semestre de 2007, avec une activité qui a atteint 3,8 millions de tpl en janvier – soit plus du triple du niveau de janvier 2005. L'activité s'est accélérée en février et en mars, où elle a atteint 4,2 et 4,3 millions de tpl, respectivement. Puis elle a eu des hauts et des bas les mois suivants avant de tomber à des niveaux inférieurs à un million de tpl en septembre.

Les taux ont varié tout au long de l'année. Par exemple, les taux estimatifs d'affrètement à temps pour un an et pour un navire de 5 ans d'âge de 280 000 tpl sont tombés de 56 500 dollars par jour en décembre 2005 à 55 000 dollars par jour en janvier 2006, puis ils ont fluctué les mois suivants pour atteindre un plafond de 64 500 dollars par jour en septembre, et ils ont fini l'année à 54 400 dollars par jour. Au cours du premier semestre de 2007, ces taux ont diminué progressivement pour atteindre un plancher de 50 500 dollars par jour en février, mars et avril, et un plafond de 54 000 dollars par jour en mai. Les taux sont demeurés stables les mois suivants, mais ils ont diminué faiblement en septembre pour s'établir à 53 000 dollars par jour.

## **B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC<sup>18</sup>**

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

En 2006, le marché du vrac sec a bénéficié de la croissance du trafic de vrac, avec différentes tailles de navires déployés pour servir ce trafic. Le moteur de la demande de navires Cape-size a été l'accroissement de la production mondiale d'acier, particulièrement en Chine, qui a stimulé à son tour le trafic du minerai. La demande de tonnage Panamax a bénéficié de l'accroissement régulier des expéditions de céréales et d'un commerce vigoureux du charbon, également animé par l'accroissement de la production d'acier et des besoins énergétiques de la Chine et de l'Inde. La demande de navires Handymax a également été étayée par le commerce des produits de l'acier, la Chine devenant, ainsi que cela a été noté au chapitre 1, le principal producteur, et les États-Unis et l'Union européenne les principales régions importatrices d'acier. D'autres cargaisons qui ont stimulé le marché des Handymax sont le soja et les oléagineux, la bauxite et l'aluminium. Des navires plus petits, tels que les minitransporteurs, ont bénéficié de l'accroissement de la production d'acier car ils sont utilisés pour transporter des matières premières liées à la production d'acier, y compris le coke et la fonte, ainsi que des matières premières liées à l'agriculture, comme le riz. Du fait de la demande accrue de trafic de vrac, à la fin de 2006 la capacité maritime s'est accrue, la flotte mondiale pour le transport de vrac augmentant de 8 % (25,3 millions de tpl) pour atteindre 345,9 millions de tpl.

### **2. Taux de fret du vrac sec**

À la fin de 2006, les taux de fret des vraquiers se sont améliorés considérablement par rapport au début de l'année. Le Baltic Dry Index a plus que doublé, à partir de son résultat le plus faible de 2 081 en janvier, pour atteindre son plus haut niveau de 4 397 en décembre. La moyenne du Baltic Dry Index pour 2006 a été 3 239, inférieure d'environ 0,4 % à la moyenne de 2005. Les tonnages aussi bien Panamax que Cape-size ont bénéficié de taux plus élevés, le premier enregistrant la plus forte augmentation (123,5 %).

Les indices mensuels du temps de tramping pour le vrac sec et l'affrètement au voyage, qui font apparaître une augmentation substantielle au cours de l'année, sont présentés au tableau 33. En décembre 2006, le taux d'affrètement à temps pour le tramping sec a atteint 484, soit une augmentation de 60 % par rapport au niveau de janvier 2006. Le taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec a aussi augmenté sensiblement, doublant entre janvier et décembre pour atteindre 594. Cependant, en dépit de l'augmentation enregistrée, les indices moyens pour 2006 étaient l'un et l'autre sensiblement inférieurs à leurs niveaux des deux années précédentes.

#### *Affrètement à temps pour le vrac sec: voyages*

En janvier 2006, les taux de fret ont continué à chuter pour le tonnage *Cape-size* affrété pour des trajets transatlantiques aller-retour. Par rapport au mois précédent, ce taux était inférieur d'environ 13 %. Les taux ont remonté en février et mars pour atteindre 35 330 dollars par jour et 37 910 dollars par jour respectivement, puis ils ont baissé à nouveau pour s'établir à 29 180 dollars en mai, leur

niveau le plus faible de la période janvier-juin. En juin, le taux a été de 33 370 dollars par jour – soit 19 % de plus qu'en janvier. Les taux se sont améliorés au cours du second semestre, atteignant 41 100 dollars par jour en juillet et un pic en août avec des recettes supérieures à 60 000 dollars par jour. Ils ont baissé légèrement en septembre et en octobre avant de remonter pour atteindre 67 240 dollars par jour à la fin de l'année. Les taux de fin d'année ont été plus du double du niveau de janvier 2006.

La forte tendance à la hausse qui a caractérisé les taux sur cet itinéraire au cours du deuxième semestre de l'année a continué en 2007, apportant des recettes sensiblement plus élevées aux propriétaires de navires *Cape-size*. En janvier 2007, les taux sur les trajets transatlantiques ont augmenté d'environ 9,2 % pour atteindre 73 628 dollars par jour. Les mois suivants, cette augmentation a continué pour atteindre un pic de 109 380 dollars par jour en mai. Les taux ont fluctué légèrement au cours des mois suivants avant d'atteindre 140 370 dollars par jour en septembre.

Tableau 33

#### Indices du taux de fret du vrac sec, 2004-2007

Période	Tramping sec, affrètement à temps (1972 = 100)				Tramping sec, affrètement au voyage (1985 = 100)			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
<b>Janvier</b>	536	505	302	491	553	677	294	632
<b>Février</b>	585	481	298	480	613	715	292	577
<b>Mars</b>	579	530	327	550	451	565	321	644
<b>Avril</b>	519	507	326	576	558	624	325	707
<b>Mai</b>	439	440	323	671	533	552	304	
<b>Juin</b>	385	373	331		401	412	359	
<b>Juillet</b>	416	313	360		478	342	421	
<b>Août</b>	458	290	417		562	285	475	
<b>Septembre</b>	471	328	447		514	352	518	
<b>Octobre</b>	499	379	450		503	391	522	
<b>Novembre</b>	538	346	447		544	376	463	
<b>Décembre</b>	592	320	484		701	332	594	
<b>Moyenne annuelle</b>	501	401	376	554	534	469	407	640

Source: Indices établis par Maritime Research et publiés par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*, mars 2007.

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

Les taux sur l'itinéraire Singapour–Japon vers l'Australie ont eu une tendance semblable à celle observée sur l'itinéraire transatlantique. Pour les navires Cape-size déployés sur l'itinéraire Singapour–Japon vers l'Australie, les taux de fret ont décliné en janvier 2006, et alors les propriétaires des navires concernés ont reçu 25 840 dollars par jour – soit 25 % de moins que le mois précédent. Ils sont remontés en février puis ont atteint leur niveau le plus élevé – 37 440 dollars – en mars, avant de faiblir à nouveau en avril et mai. En juin, les navires naviguant sur cet itinéraire ont obtenu 32 090 dollars par jour, soit 24 % de plus qu'en janvier. Ils se sont améliorés au cours du second semestre de l'année, augmentant d'environ un quart en juillet pour atteindre 39 850 dollars par jour. À partir de ce moment, les recettes ont augmenté pour atteindre un pic de 66 625 dollars par jour en novembre – soit 46 % de plus que le mois correspondant de 2005. Les taux ont un peu faibli à la fin de l'année, à 64 930 dollars, soit encore plus du double des taux du début de l'année.

En 2007, l'évolution des taux sur l'itinéraire Singapour–Japon vers l'Australie a correspondu à celle des taux de l'itinéraire transatlantique: ils ont augmenté pour atteindre 66 630 dollars par jour en janvier et sont retombés en février avant de remonter pour atteindre leur plus haut niveau en mai, avec des recettes de 102 570 dollars – près de quatre fois celles obtenues en mai de l'année précédente. Ils sont retombés à 78 505 dollars par jour en juin avant d'augmenter à nouveau pour atteindre 135 870 dollars par jour en septembre.

Les taux pour le tonnage *Panamax* déployé sur les itinéraires de l'Europe du Nord vers la côte est de l'Amérique du Sud et d'Extrême-Orient vers l'Australie se sont dégradés au début de 2006. En janvier, le trafic sur l'itinéraire transatlantique vers la côte est de l'Amérique du Sud a rapporté 14 380 dollars par jour, tandis que sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient vers l'Australie, le taux a été un peu supérieur, à 16 800 dollars par jour. Ce taux est retombé en février vers un plancher de 13 620 dollars par jour et il a rebondi les mois suivants pour atteindre un plafond de 20 540 dollars par jour en juin. Sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient vers l'Australie, les recettes se sont améliorées les mois suivants pour atteindre 21 880 dollars par jour en juin. Ce même mois, l'*Alabama* a été affrété par Bunge pour transporter 71 002 tonnes d'Amsterdam vers la côte est de l'Amérique du Nord, pour 20 000 dollars par jour.

Les taux sur la route transatlantique ont continué à augmenter régulièrement au cours du troisième trimestre de 2006 avant de faiblir au début du quatrième trimestre, puis de remonter en fin d'année. Les recettes ont été respectivement de 22 550 dollars par jour en juillet, 31 700 dollars par jour en septembre, 25 927 dollars par jour en octobre et 32 370 dollars par jour en décembre.

Au cours du premier semestre de 2007, les taux sur l'itinéraire transatlantique ont augmenté régulièrement, en commençant à 34 560 dollars par jour en janvier pour atteindre un pic de 51 945 dollars par jour en mai. Au cours des mois qui ont suivi, les taux ont encore augmenté régulièrement pour atteindre 70 470 dollars par jour en septembre.

Les recettes sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient vers l'Australie ont augmenté sensiblement au cours du second semestre de 2006, en partant de 23 250 dollars par jour en juillet pour atteindre un plafond de 37 400 dollars en novembre afin de finir l'année à un niveau un peu inférieur de 36 240 dollars par jour en décembre. L'affrètement début novembre du *CMB Italia* par China Steel pour transporter une cargaison de 76 000 tonnes du Japon vers l'Australie à 38 500 dollars par jour illustre l'amélioration des recettes. En janvier 2007, les taux sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient vers l'Australie ont diminué d'environ 7 % et encore de 3 % en février: ils s'établissaient respectivement à 33 700 et 32 630 dollars par jour. À partir de mars, les taux ont eu une tendance ascendante avant d'atteindre 73 985 dollars par jour en septembre.

En janvier 2006, les recettes du tonnage *Handymax* affrété sur les itinéraires aller-retour de l'Extrême-Orient à l'Australie se sont améliorées légèrement par rapport au mois précédent, à des taux de 16 280 dollars par jour. À partir février, qui a connu une légère diminution des taux, les recettes ont augmenté régulièrement pour atteindre un pic de 31 635 dollars par jour à la fin de l'année. Au début 2007, les taux ont un peu faibli, baissant de 8 % en janvier avant d'augmenter les mois suivants et d'atteindre un nouveau pic de 40 105 dollars par jour en mai 2007. Le mois suivant, les taux ont augmenté progressivement et ils ont atteint 54 845 dollars par jour en septembre.

Au début de 2006, les taux pour le trafic des minitransporteurs (*Handy-size*) entre l'Europe du Nord et la côte ouest de l'Afrique ont diminué,

tombant au niveau inférieur de 12 800 dollars par jour. Des améliorations ont été enregistrées les deux mois suivants: les recettes ont atteint 14 500 dollars par jour en février et 15 150 dollars par jour en mars. Les taux ont fluctué pendant le reste de l'année, avant d'atteindre un pic de 17 000 dollars par jour en décembre – soit 21 % de plus que le taux de décembre 2005. Au cours du premier semestre de 2007, les taux ont maintenu une tendance positive, augmentant plus rapidement en avril et atteignant 25 000 dollars par jour en mai, près du double des recettes de mai 2006. Dans les mois qui ont suivi, les taux ont encore augmenté, et ils ont atteint 34 000 dollars en septembre.

#### *Affrètement à temps pour le vrac sec: périodes*

Les estimations concernant l'affrètement pour une période de douze mois (livraison rapide) indiquent que les taux pour le premier semestre de 2006 ont faibli avant de reprendre fortement au cours du second semestre de l'année. Pour toutes les tailles de navires, les taux ont eu des hauts et des bas tout au long de l'année, mais ils ont été sensiblement au-dessus de leurs niveaux de 2005, dans certains cas d'environ 50 %. Les navires *Cape-size* de 170 000 tpl, de 1 à 5 ans d'âge, ont reçu 34 000 dollars par jour en janvier 2006 et 35 000 dollars par jour en juin, avant de s'élever presque au double de ces niveaux en septembre, à 62 000 dollars par jour. Les recettes ont fini l'année à 61 500 dollars par jour – près du double du taux prévalent en décembre 2005. Les navires plus petits dans une fourchette de 150 000 à 170 000 tonnes, âgés de 5 à 10 ans, ont débuté l'année à 24 000 dollars par jour, pour retomber à 23 100 dollars par jour en mai, avant de remonter à 26 000 dollars par jour en juin et de doubler en septembre pour atteindre 54 000 dollars par jour. Les recettes ont baissé au cours des deux mois suivants pour achever l'année à 50 000 dollars par jour – près du double du niveau de décembre 2005.

Les taux de fret pour les navires *Panamax* dans la fourchette de 70 000 à 75 000 tpl, âgés de 1 à 5 ans, ont débuté à 17 800 dollars par jour en janvier, puis ils ont diminué en février avant de remonter à 17 000 dollars par jour en mars, chiffre qui s'est maintenu jusqu'en mai. Juin a vu les recettes augmenter d'environ 11 %, et les taux ont atteint un pic de 31 000 dollars par jour en septembre. Les taux ont légèrement faibli au cours des mois restants et ont fini l'année à 30 000 dollars par jour, taux supérieur de plus de 50 % à celui du

mois correspondant de l'année précédente. Les taux pour le tonnage *Panamax* de 5 à 10 ans ont suivi une tendance semblable: les taux respectifs ont commencé l'année à des niveaux modestes, pour fluctuer au cours du deuxième trimestre avant de marquer une forte reprise au cours du troisième trimestre et de la maintenir jusqu'à la fin de l'année. Ils s'établissaient à 15 600 dollars par jour en janvier, à 27 000 dollars par jour en septembre et à 29 250 dollars par jour en décembre. Les taux pour le tonnage de 10 à 15 ans s'établissaient au début de l'année à 12 500 dollars par jour, et ils ont culminé à 24 000 dollars par jour en septembre avant de finir l'année à 21 250 dollars par jour.

Les taux se sont aussi améliorés pour le tonnage *Handymax* de 5 à 10 ans, pour lequel au début de 2006 ils étaient un peu plus faibles qu'en décembre de l'année précédente. Les recettes s'élevaient à 14 000 dollars par jour en janvier, avant de diminuer en février. Après il y a eu une certaine reprise, qui a duré jusqu'à la fin du troisième trimestre, où les recettes les plus fortes ont été obtenues. Les taux s'établissaient à 26 500 dollars par jour en septembre et ils ont fluctué avant de finir l'année à 24 000 dollars par jour. La tendance des taux pour les navires de 1 à 5 ans dans cette taille a reflété celle des navires de 5 à 10 ans. Ils sont tombés à 16 000 dollars par jour en janvier et 15 750 dollars par jour en février. Les mois suivants, ils ont augmenté progressivement pour atteindre leur plus haut niveau à 28 500 dollars par jour en septembre, avant de retomber encore en octobre et novembre et de finir l'année à 27 250 dollars par jour en décembre.

Le tonnage *Handysize* (ministransporteurs) de 10 à 15 ans a suivi une tendance semblable, les taux au début de l'année tombant au-dessous des niveaux enregistrés à la fin de l'année précédente pour bien reprendre de mars à septembre, avant de faiblir légèrement au cours du dernier trimestre de 2006. Les taux pour le tonnage de 35 000 à 37 000 tpl s'établissaient à 12 100 dollars par jour en janvier, à 21 000 dollars par jour en septembre et à 18 250 dollars par jour en décembre.

Au cours du premier semestre de 2007, les recettes pour toutes les tailles de navires, indépendamment de l'âge, ont continué à augmenter pour atteindre des niveaux qui dans certains cas étaient plus du double des taux correspondants atteints en 2005.

### *Affrètement au voyage pour le vrac sec*

En dépit de quelques variations mensuelles, le tonnage *Cape-size* a obtenu des résultats positifs en 2006, particulièrement au troisième trimestre. Les taux du fret de minerai de fer du Brésil vers la Chine ont commencé l'année à 22 dollars la tonne – environ 7 % de moins que le mois précédent – et sont restés à ce niveau ou au-dessus toute l'année; le taux le plus élevé, à 35,21 dollars la tonne, a été enregistré en août. Les meilleurs résultats ont été obtenus de juin à septembre, après quoi les taux ont commencé à décliner, mais en demeurant à des niveaux supérieurs à ceux qui prévalaient au début de l'année. Les taux pour le trafic du charbon de Richard's Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale ont commencé à 11,15 dollars la tonne en janvier et se sont améliorés marginalement en février et mars, puis ils ont baissé à nouveau en avril et mai, où ils se sont situés respectivement à 12,70 et 11,90 dollars la tonne. Ils ont marqué à nouveau une reprise les mois suivants pour atteindre leur niveau le plus élevé de 23 dollars la tonne en novembre, avant de finir l'année à 21,60 dollars la tonne en décembre.

En janvier 2006, les taux pour le tonnage *Panamax* déployé pour le transport des céréales entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest ont diminué légèrement par rapport à leur niveau précédent. Ils ont commencé à s'améliorer au milieu du deuxième trimestre et ont ensuite connu une augmentation progressive et ininterrompue de mai à septembre. Les recettes ont diminué légèrement en octobre avant de remonter en novembre et elles ont fini l'année à 32,30 dollars en décembre – soit 50 % de plus qu'en décembre 2005. Les taux pour le tonnage *Handy-size* transportant de la ferraille de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée ont suivi la tendance négative observée à la fin de l'année précédente. Les taux sur cet itinéraire et pour ce genre de trafic sont retombés à 37,30 dollars la tonne en janvier et ont continué à baisser jusqu'en mars, pour commencer à reprendre en mai à 36,50 dollars, et ils ont atteint un plafond en octobre à 57,25 dollars la tonne. Ils ont à nouveau baissé légèrement avant la fin de l'année, où ils s'établissaient à 57,5 dollars la tonne.

Au cours du premier semestre de 2007, tous ces taux ont augmenté, mais le tonnage *Cape-size* déployé pour le transport du charbon d'Afrique du Sud vers l'Europe de l'Ouest et le tonnage *Handy-size* déployé sur l'itinéraire entre la côte

ouest des États-Unis et la République de Corée ont entamé un léger déclin en février. En mai 2007, les taux pour le tonnage *Cape-size* assurant le transport de minerai de fer du Brésil vers la Chine et le transport du charbon de l'Afrique du Sud vers l'Europe de l'Ouest ont plus que doublé par rapport aux niveaux de mai 2006 pour ces transports et ces tonnages. Les taux de mai 2007 pour le tonnage *Panamax* utilisé pour le transport de céréales de d'Amérique du Nord vers l'Europe et les navires *Handy-size* transportant la ferraille de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée atteignaient le double des taux correspondants qui prévalaient en mai de l'année précédente. Au cours des mois qui ont suivi, les taux pour le tonnage *Cape-size* utilisé pour le transport de charbon entre l'Afrique du Sud et l'Europe de l'Ouest sont retombés à 23,6 dollars la tonne en juin avant d'augmenter pour atteindre 37,5 dollars la tonne en septembre – plus du double des niveaux atteints en septembre 2006. Pour le transport du minerai de fer du Brésil vers la Chine, les taux ont faibli légèrement en juin avant d'augmenter pour atteindre 71,75 dollars la tonne en septembre – plus du double des taux atteints en septembre de l'année précédente. À partir de juin, les taux pour le tonnage *Panamax* déployé pour le transport des céréales entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest ont augmenté progressivement pour atteindre 71,4 dollars la tonne en septembre.

## **C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE<sup>19</sup>**

### **1. Évolution des marchés de ligne**

#### *Évolution générale*

Globalement, l'année 2006 a été caractérisée par un excédent de l'accroissement de l'offre (13,1 %) par rapport à l'accroissement de la demande (11,2 %) et par des commandes importantes de capacité de conteneurs. À la fin de 2006, la capacité totale de transport maritime par conteneurs, y compris la capacité cellulaire intégrale, a augmenté de 1,63 million d'EVP par rapport à l'année précédente pour atteindre 11,72 millions d'EVP – soit un accroissement de 13,1 %. Les porte-conteneurs cellulaires intégraux ont atteint 9,43 millions d'EVP, ce qui a porté la part de ces navires à 80,7 % de la capacité mondiale totale de transport maritime par conteneurs – soit une augmentation de plus de 2 % par rapport à 2005. La part des navires de charge classique a été de 13,9 %, les navires à un seul pont représentant 1,04 million

d'EVP – 8,9 % – tandis que les navires à plusieurs ponts ont représenté 0,59 million d'EVP, soit 5 %. La capacité générée par les cargos rouliers et les navires rouliers à passagers est restée presque inchangée, à environ 0,3 million d'EVP, soit 2,5 %. Si en termes absolus les vraquiers ont maintenu leur capacité de transport de conteneurs, à environ 0,20 million d'EVP, exprimée en proportion de la capacité mondiale de transport maritime de conteneurs, leur part est tombée de 1,9 % en 2005 à 1,6 % en 2006. Le reste de la capacité mondiale de chargement de conteneurs est fourni par les navires frigorifiques, les navires-citernes et les navires spécialisés et à passagers.

Le tableau 34 indique que les adjonctions à la flotte des porte-conteneurs cellulaires en 2006 ont totalisé 1,3 million d'EVP, et très peu de tonnage à la casse a été signalé. La croissance de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires doit continuer avec 4,36 millions d'EVP en commande au 1<sup>er</sup> janvier 2007, qui représentaient près de 50 % de la flotte existante. À la fin de 2006, 78,5 % de la capacité commandée était constituée par 621 porte-conteneurs cellulaires d'une capacité supérieure à 3 000 EVP. La livraison de 3,4 % seulement de la capacité commandée était prévue pour 2006; 26,1 % étaient prévus pour 2007 et 70,5 % pour 2008 ou plus tard. En 2006, les commandes semblaient porter sur le haut de la gamme des tailles de porte-conteneurs. À la fin de 2006, les navires post-Panamax représentaient 24,5 % du nombre total de porte-conteneurs cellulaires commandés. Septembre 2006 a vu l'entrée en service du plus grand porte-conteneurs à ce jour, l'*Emma Maersk*, pour le trafic entre la Chine et l'Europe. Ce navire a une capacité signalée de 14 300 EVP, avec un arrimage de 22 rangées en largeur; le deuxième par la taille des porte-conteneurs existants a une capacité d'arrimage de 18 rangées en largeur.

#### *Concentration des services de ligne*

Au cours de l'année 2006, la capacité de transport des 10 principaux exploitants mondiaux de porte-conteneurs a augmenté de 26,5 % pour atteindre 5,7 millions d'EVP, soit 48,5 % de la capacité mondiale totale de porte-conteneurs déployée à la fin de l'année 2006 (voir le tableau 35). La part des 20 premiers exploitants a augmenté de 19,6 % pour atteindre 7,6 millions d'EVP. Ensemble, les 20 premiers exploitants ont

détenu environ 65 % de la capacité totale de chargement de conteneurs déployée. Maersk Line, MSC et le groupe CMA-CGM ont maintenu leur position au sommet de la liste. La part collective de ces trois lignes principales a atteint environ 26,5 % de la capacité mondiale totale de chargement de conteneurs déployée à la fin de 2006. Maersk Line est demeurée en tête, avec une part individuelle de 13,4 %, tandis que MSC et CMA-CGM ont continué à renforcer leurs positions en acquérant des navires que d'autres réformaient ou sous-louaient en 2006. Des positions améliorées ont été obtenues par Hapag-Lloyd (jusqu'à huit places), COSCON (trois places) et CSAV NORASIA (une place). Parmi les transporteurs qui ont régressé ont figuré Evergreen (qui a perdu trois places), APL, CSCL, Hanjin, MOL, NYK, OOCL et Wan Hai. Les six exploitants restants, à savoir Hamburg Sud, HMM, K Line, PIL, Yang Ming et ZIM, ont maintenu leurs positions.

Il est signalé que l'impact financier d'importantes concentrations en 2005 (par exemple, A. P. Moller et P&O Nedlloyd et Hapag-Lloyd et CP Ships) est plus prononcé que prévu. Maersk a signalé une perte d'environ 607 millions de dollars sur ses services de conteneurs au cours du premier semestre de 2006. Cela a été attribué notamment à des questions d'intégration concernant P&O Nedlloyd, à des coûts élevés de soutage et à la diminution des taux de fret. En outre K Line a signalé que des taux de fret moindres et des coûts élevés de soutage avaient entraîné une réduction sensible des bénéfices, tandis que OOIL, société mère de OOCL, a signalé un recul de 28,2 millions de dollars entre le premier semestre de 2005 et le semestre correspondant de 2006. OOCL même a signalé une chute de 3,9 % des recettes moyennes par EVP pendant le premier trimestre de l'année et Evergreen a signalé une perte nette d'environ 70 millions de dollars au cours des neuf premiers mois de l'année.

Dans le domaine de la réglementation, il y a lieu de mentionner, parmi les faits nouveaux pouvant influencer sur les opérations des services de ligne, ceux liés à l'immunité antitrust accordée aux conférences maritimes et au travail de l'OMI sur les émissions atmosphériques des navires. Il a été signalé que Singapour a décidé de consentir aux conférences maritimes une dérogation globale à l'article 34 de sa loi sur la concurrence, avec effet rétroactif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, et que la Malaisie

Tableau 34

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

Année	Démolitions	Adjonctions	Flotte au 1 <sup>er</sup> janvier	Commandes au 1 <sup>er</sup> janvier
<b>2005</b>	0	778	7 165	1 652
<b>2006</b>	0	955	8 120	4 259
<b>2007</b>	17	1 316	9 436	4 360

*Sources:* Secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International* (mars 2007) et de données communiquées par Lloyds Shipping Register – Fairplay. La flotte mondiale et la capacité supplémentaire incluent les navires de 100 tjb et au-dessus.

s'apprête à prendre une initiative semblable. Par ailleurs, l'Australie a décidé de maintenir l'immunité antitrust accordée aux conférences maritimes en vertu de son *Trades Practices Act*, les accords de discussions étant éliminés de cette loi. Simultanément, il est signalé que l'Inde élabore une législation sur l'immunité antitrust en faveur des conférences maritimes. En revanche, au niveau de l'Union européenne, le Règlement 4056/86 du Conseil a été annulé, et ainsi la dérogation globale a été abolie avec effet à compter d'octobre 2008<sup>20</sup>. Il n'est pas envisagé de remplacer ce règlement, mais l'Association européenne des affaires maritimes (AEAM) a avancé une solution de remplacement pour l'exemption globale, surtout sous la forme d'un modèle d'association commerciale<sup>21</sup>. Simultanément, aux États-Unis, il est signalé que l'Antitrust Modernization Commission étudie des solutions pour poursuivre la protection actuelle des lignes régulières.

Un autre changement de réglementation qui peut avoir un effet sur les opérations des lignes de porte-conteneurs est le travail actuellement effectué, sous les auspices de l'OMI, sur l'annexe VI de la Convention MARPOL concernant les règles applicables aux émissions atmosphériques des navires et les limites à fixer sur les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant de l'échappement des navires<sup>22</sup>. Un certain nombre de solutions sont proposées, y compris une proposition parrainée par INTERTANKO en faveur de l'application d'un plafond global de 1 % des émissions de soufre d'ici à 2010 et de 0,5 % d'ici à 2015, en plus d'un remplacement à l'échelle de l'industrie des combustibles distillés résiduels<sup>23</sup>.

## 2. Niveau de fret des services conteneurisés

### *Affrètement des porte-conteneurs*

L'évolution du marché mondial des services de ligne est le mieux reflétée par les mouvements du marché de l'affrètement. Ce marché est dominé par des propriétaires allemands: des courtiers de Hambourg contrôlent environ 75 % du tonnage affrété disponible sur le marché. Depuis 1998, l'Association des courtiers maritimes de Hambourg (VHSS)<sup>24</sup> publie l'«Index de Hambourg», qui apporte une analyse du marché de l'affrètement à temps de porte-conteneurs pour trois mois au minimum. Le tableau 36 indique les tarifs moyens d'affrètement annuel et mensuel de porte-conteneurs publiés par la VHSS.

En 2006, les tarifs d'affrètement pour toutes les catégories de porte-conteneurs ont diminué globalement d'environ 16 à 37 %, bien que ce déclin ait été quelque peu atténué par une forte demande. La plus grande diminution a concerné les porte-conteneurs grésés ou non d'une capacité de 1 000 à 1 299 EVP. Le secteur qui a enregistré la plus faible diminution a été celui de la catégorie des petits navires grésés d'une capacité de 200 à 299 EVP, avec une baisse de 15,9 %.

Au cours du premier trimestre de 2007 les taux mensuels moyens ont continué à avoir des hauts et des bas. Cependant, en dépit de la tendance négative qui peut caractériser certains de ces taux, dans l'ensemble, à l'exception des taux pour les navires non grésés de 200 à 299 EVP et des navires grésés ou non grésés de 300 à 500 EVP, les niveaux de taux atteints en mai étaient supérieurs à ceux du début de

Tableau 35

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs à la fin de 2006**  
(Nombre de navires exploités et capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP))

Rang	Opérateur	Pays/territoire	Nombre de navires en 2006	Capacité EVP en 2006
1	Maersk Line	Danemark	484	1 573 551
2	MSC	Suisse	320	1 019 725
3	Groupe CMA-CGM	France	167	517 213
4	Hapag-Lloyd	Allemagne	136	454 526
5	COSCO	Chine	134	390 354
6	CSCL	Chine	122	387 168
7	Evergreen	Province chinoise de Taiwan	127	377 334
8	APL	Singapour	105	342 461
9	Hanjin	République de Corée	78	337 378
10	NYK	Japon	85	283 109
<b>Sous-total</b>			1 758	5 682 819
11	MOL	Japon	91	281 967
12	OOCL	Hong Kong (Chine)	71	275 057
13	K Line	Japon	86	267 988
14	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	82	240 433
15	Zim	Israël	74	203 228
16	Hamburg Sud	Allemagne	73	159 039
17	HMM	République de Corée	36	157 208
18	PIL	Singapour	67	123 084
19	Groupe CSAV	Chili	29	117 873
20	Wan Hai	Province chinoise de Taiwan	69	113 532
<b>Total 1-20</b>			2 436	7 622 228
<b>Flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires au 1<sup>er</sup> janvier 2007</b>			8 331	11 720 000

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après *Containerisation International Online*, Statistiques de la flotte, [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

l'année. À l'exception des navires grésés ou non grésés de 600 à 700 EVP, les moyennes mensuelles en septembre pour les autres porte-conteneurs étaient plus élevées qu'en mai.

#### *Taux de fret sur les principaux itinéraires*

Fin 2006, les taux de fret forfaitaires pratiqués sur les trois principaux itinéraires conteneurisés (Pacifique, Asie-Europe et transatlantique) étaient tous inférieurs à leurs niveaux de la fin 2005, à l'exception du trafic vers l'est de l'itinéraire transatlantique (voir le tableau 37). Au cours du dernier trimestre de 2006, les taux de fret pour le trafic transatlantique des États-Unis vers l'Europe

ont augmenté de 5,6 % par rapport au même trimestre de 2005. Les taux pour le trafic conteneurisé dans le sens opposé ont diminué de 2,9 % pour se situer à 1 762 dollars par EVP.

Les itinéraires transpacifiques et Europe-Asie sont les premiers itinéraires de trafic de conteneurs qui relient l'est à l'ouest. Sur l'itinéraire transpacifique, les taux ont diminué aussi bien dans le sens dominant, c'est-à-dire vers l'est (de l'Asie à l'Amérique du Nord) que dans le sens opposé, qui a cependant enregistré une certaine reprise au milieu de l'année. Au cours du quatrième trimestre de 2006, les taux de fret dans le sens dominant de



l'itinéraire transpacifique, c'est-à-dire vers l'est, ont diminué de 11 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Les taux pour le trafic dans le sens opposé ont diminué de 5,8 % pour se situer à 777 dollars par cellule. Parmi les facteurs qui ont contribué à cette diminution, on peut mentionner le grand nombre de navires mis en service et la forte concurrence entre transporteurs. Il a été signalé que les transporteurs avaient appliqué des surtaxes de soutage et de haute saison pour tenter de compenser leurs frais. Par exemple, au cours du troisième trimestre, les lignes membres du Westbound Transpacific Stabilization Agreement ont annoncé leur intention d'appliquer la surtaxe annuelle de haute saison de 400 dollars par EVP du 30 novembre 2006 au 28 février 2007.

Sur l'itinéraire Europe-Asie, les taux pour les cellules transportées de l'Europe vers l'Asie ont diminué de 4 % pour s'établir à 792 dollars, tandis que dans le trafic de l'Asie vers l'Europe le taux a été de 1 545 dollars par cellule au cours du dernier trimestre de 2006 – soit 9,6 % de moins qu'au quatrième trimestre de 2005.

Cette tendance négative a persisté en 2007. Au cours du premier trimestre de la nouvelle année, le taux moyen sur les trois voies maritimes a diminué

par rapport aux niveaux antérieurs. L'exception a été la faible augmentation (0,2 %) enregistrée dans le sens dominant de l'itinéraire Europe-Asie. Cette tendance a été illustrée par la baisse de 6 % signalée par APL du taux de fret moyen au cours du premier trimestre de 2007.

Une question intéressante pour les taux de fret est celle des frais de manutention aux terminaux. Le débat sur ces frais s'est poursuivi pendant l'année; la Fédération des transporteurs maritimes de l'ANASE a prié les gouvernements d'abolir ces frais et de faire en sorte qu'ils soient plutôt inclus dans les taux généraux. Il y a lieu de rappeler qu'en novembre 2005, le Gouvernement indonésien, en réponse à des demandes des transporteurs maritimes, est intervenu en adoptant un niveau de taxes de manutention réduit – de 95 dollars par EVP au lieu de 150. Plus récemment, selon des articles de presse, la logique des taxes de manutention a été mise en question parce qu'elles ne sont pas perçues selon des mécanismes du marché, et ne sont pas conformes au Code de conduite des conférences maritimes de l'ONU<sup>25</sup>. En Chine, suite à une enquête sur la question des frais de manutention effectuée par le Ministère des communications, un rapport a été publié en avril. Le Ministère serait en principe opposé à la perception d'une taxe uniforme

Tableau 36

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

Type de navire	Moyennes annuelles							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Non gréé</b>								
200-299	16,70	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67
300-500	13,96	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67
<b>Gréé/non gréé</b>								
2 000-2 299	6,92	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51
2 300-3 400 <sup>a</sup>				5,96	9,29	13,16	13,04	10,18
<b>Gréé/non gréé</b>								
200-299	17,23	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04
300-500	12,76	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04
600-799 <sup>b</sup>				9,26	12,25	19,61	23,70	16,62
700-999 <sup>c</sup>				9,11	12,07	18,37	21,96	16,73
1 000-1 299	8,24	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28
1 600-1 999	7,54	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77

Tableau 36 (suite)

Type de navire	Moyennes mensuelles pour 2006											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Non grée</b>												
200-299	27,18	26,75	28,33	26,08	28,72	28,60	26,10	27,00	26,90	24,30	22,80	27,40
300-500	22,13	23,94	17,04	17,04	20,17	21,79	26,10	18,40	25,40	23,00	23,60	20,90
<b>Grée/non grée</b>												
2 000-2 299	9,88	10,92	10,73	10,86	10,55	10,98	11,00	10,70	10,80	10,40	10,40	9,00
2 300-3 400 <sup>a</sup>	12,01	9,88	9,88	10,92	10,35	8,87	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
<b>Grée/non grée</b>												
200-299	19,13	32,37	30,94	28,75	31,10	28,67	27,80	28,70	27,60	27,60	27,60	26,30
300-500	28,12	23,23	20,69	21,47	19,75	23,47	18,90	21,20	23,00	21,10	19,80	23,70
600-799 <sup>b</sup>	16,08	17,60	15,85	17,30	18,22	17,00	16,80	16,60	16,60	17,30	15,00	15,00
700-999 <sup>c</sup>	16,86	17,05	17,08	15,98	17,80	18,41	18,70	18,00	15,70	15,10	15,40	14,80
1 000-1 299	15,04	15,54	14,42	15,46	15,89	15,91	14,40	14,30	14,30	13,50	11,30	10,50
1 600-1 999	12,32	10,67	10,99	12,25	13,19	13,91	11,70	11,70	12,10	12,10	10,50	10,50

Type de navire	Moyennes mensuelles pour 2007								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Non grée</b>									
200-299	26,52	28,35	28,01	27,76	27,08	26,90	27,58	25,92	28,25
300-500	19,29	21,91	22,59	24,23	20,83	21,80	23,20	23,17	24,84
<b>Grée/non grée</b>									
2 000-2 299	8,96	9,60	10,06	10,84	11,21	11,15	12,92	12,92	12,44
2 300-3 400 <sup>a</sup>	9,15	9,51	10,50	10,95	9,98	10,18	11,04	11,04	10,82
<b>Grée/non grée</b>									
200-299	26,43	28,96	29,34	30,08	28,27	28,71	31,05	29,75	32,66
300-500	21,42	19,88	20,38	19,07	21,32	19,91	21,23	24,63	23,49
600-799 <sup>b</sup>	13,97	15,66	16,54	15,43	16,94	17,56	16,60	16,65	16,44
700-999 <sup>c</sup>	14,20	15,70	15,86	16,18	16,55	17,17	16,79	18,08	17,33
1 000-1 299	11,52	12,72	13,24	12,70	13,03	14,08	14,21	15,11	14,98
1 600-1 999	10,43	10,99	11,56	11,87	11,97	12,82	14,06	14,05	14,05

Source: Association des courtiers maritimes de Hambourg, [www.vhss.de/englisch/hax.html](http://www.vhss.de/englisch/hax.html).

<sup>a</sup> Cette catégorie a été créée en 2002. Les données pour le premier semestre de l'année correspondent à des navires cellulaires dans la fourchette 2 300-3 900 EVP naviguant à 22 nœuds au moins.

<sup>b</sup> Naviguant à 17-17,9 nœuds.

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

Tableau 37

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur  
les trois principales liaisons commerciales régulières**  
(Dollars par EVP et variation en pourcentage)

	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-États-Unis	États-Unis-Asie	Europe-Asie	Asie-Europe	États-Unis-Europe	Europe-États-Unis
<b>2005</b>						
Premier trimestre	1 867	800	801	1 795	886	1 544
Variation (%)	-1,5	0,4	0,0	-2,5	-1,1	1,5
Deuxième trimestre	1 845	781	821	1 794	906	1 655
Variation (%)	-1,2	-2,4	2,5	0,0	2,2	7,2
Troisième trimestre	1 906	815	815	1 778	935	1 725
Variation (%)	3,3	4,3	-0,7	-0,9	3,2	4,2
Quatrième trimestre	1 878	825	825	1 709	1 009	1 815
Variation (%)	-1,5	1,2	1,2	-3,9	7,9	5,2
<b>2006</b>						
Premier trimestre	1 836	815	793	1 454	995	1 829
Variation (%)	-2,2	-1,2	-3,9	-14,9	-1,4	0,8
Deuxième trimestre	1 753	828	804	1 408	1 010	1 829
Variation (%)	-4,5	1,6	1,4	-3,2	1,5	0,0
Troisième trimestre	1 715	839	806	1 494	1 041	1 854
Variation (%)	-2,2	1,3	0,2	6,1	3,1	1,4
Quatrième trimestre	1 671	777	792	1 545	1 066	1 762
Variation (%)	-2,6	-7,4	-1,7	3,4	2,4	-5,0
<b>2007</b>						
Premier trimestre	1 643	737	755	1 549	1 032	1 692
Variation (%)	-1,7	-5,1	-4,7	0,2	-3,2	-4,0
Deuxième trimestre	1 675	765	744	1 658	1 067	1 653
Variation (%)	1,9	3,8	-1,4	7,0	3,4	-2,3

Source: *Containerisation International Online*, [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

Note: Tous les taux sont forfaitaires, c'est-à-dire qu'ils incluent les facteurs d'ajustement des monnaies et d'ajustement du coût du soutage, ainsi que les frais de manutention aux terminaux lorsque des tarifs porte à porte ont été convenus, et la portion de transport intermodal terrestre lorsque des tarifs de parc de conteneurs à parc de conteneurs ont été convenus. Ce sont, dans tous les cas, des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par des grandes entreprises de transport. En direction et au départ des États-Unis, il s'agit de la moyenne des tarifs pour les trois côtes.

pour la manutention aux terminaux parce que cela est contraire à la prémisses fondamentale de la concurrence équitable. À titre de suivi de ce rapport, le Ministère a adressé un avertissement à six conférences maritimes, y compris la Far Eastern Conference (FEFC), la TSA et l'Accord de discussion intra-asiatique (IADA), pour leur demander de modifier leurs tarifs. Il y a lieu de rappeler que des taxes chinoises de manutention aux terminaux d'environ 45 dollars par EVP et 67 dollars par EVP ont été introduites par un certain nombre de conférences maritimes au début de 2002. Ces taxes ont toujours été mises en question.

### 3. Offre et demande des principaux services de ligne

Au cours des deux dernières décennies, le trafic conteneurisé mondial (en tonnes), selon une estimation, s'est accru à un rythme annuel moyen de 9,8 % (voir le chapitre 1). On estime que le trafic conteneurisé par rapport au trafic mondial total est passé de 7,4 % en 1985 à 24 % en 2006. Drewry Shipping Consultants a estimé que le trafic conteneurisé mondial en 2006 a atteint 129 millions d'EVP. Selon une projection jusqu'en 2020, le trafic conteneurisé devrait atteindre 157 millions d'EVP en 2008, 219 millions d'EVP en 2012 et 287 millions d'EVP en 2016, pour dépasser 371 millions d'EVP en 2020. Clarkson Shipping a estimé que le trafic conteneurisé, mesuré en tonnage des cargaisons, s'est accru en 2006 de 11,2 % pour atteindre 1 134 millions de tonnes.

L'évolution sur les principaux itinéraires conteneurisés illustre cette tendance (tableau 38). En 2006, le trafic transpacifique a selon une estimation atteint 18,5 millions d'EVP. Dans le sens dominant, de l'Asie vers les États-Unis, il a été

estimé à 13,9 millions d'EVP, soit une augmentation de 12,1 % par rapport à l'année précédente. Le trafic dans le sens opposé, des États-Unis vers l'Asie, s'est accru de 4,5 % et on estime qu'il a atteint 4,6 millions d'EVP. Le déséquilibre entre le trafic vers l'est et le trafic vers l'ouest semble s'être creusé en 2006, car les flux de marchandises entre l'Asie et les États-Unis dépassaient les flux inverses de 9,3 millions d'EVP, contre 8 millions en 2005.

La structure du trafic conteneurisé sera probablement modifiée par l'expansion prévue du canal de Panama, particulièrement en ce qui concerne le trafic à destination ou en provenance de la côte est de l'Amérique du Nord. Il peut être rappelé qu'en octobre 2006, les Panaméens ont voté en faveur d'un projet d'agrandissement du canal de Panama d'un coût de 5,25 milliards de dollars. Cela devrait presque doubler la capacité annuelle de transit par le canal, actuellement estimée à 40 navires par jour.

L'itinéraire commercial Asie-Europe s'est développé à un rythme plus rapide; il est estimé que ce trafic a atteint 18,3 millions d'EVP en 2006. Il est estimé que les flux de marchandises dans le sens dominant Asie-Europe ont atteint 12,5 millions d'EVP en 2006, contre 10,8 millions en 2005. Par comparaison, le trafic dans le sens opposé s'est accru au rythme plus lent de 5,4 % pour atteindre un total estimé à 5,8 millions d'EVP. Le tableau 39 indique la part des lignes et des groupes principaux qui assurent ce trafic. La FEFC est un joueur majeur dans le trafic conteneurisé Europe-Asie. En octobre 2006, MSC a rejoint la Conférence, et cela a eu pour conséquence une part accrue de sa capacité dans le sens est-ouest. Le trafic total de l'Asie vers l'Europe assuré par les membres de la FEFC a

Tableau 38

#### Estimation des flux de marchandises sur les principaux itinéraires commerciaux (En millions d'EVP et variation en pourcentage)

Année	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-États-Unis	États-Unis-Asie	Asie-Europe	Europe-Asie	États-Unis-Europe	Europe-États-Unis
2005	12,4	4,4	10,8	5,5	2,1	3,8
2006	13,9	4,6	12,5	5,8	2,3	3,9
Variation (%)	12,1	4,5	15,7	5,4	9,5	2,6
2007 (projection)	14,8	5,0	14,4	6,1	2,4	3,9

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation Internationale*, octobre 2007, p. 5.

Tableau 39

**Commerce Europe–Extrême-Orient: part en pourcentage  
de la capacité par lignes/groupements<sup>26</sup>**  
(Part en pourcentage)

Exploitant	Mi-2005	Mi-2006
<b>Maersk Sealand</b>	12,5	21,4
<b>Grand Alliance</b>	22,2	14,5
<b>New World Alliance</b>	10,7	12,9
<b>K Line et Yang Ming</b>	6,8	5,8
<b>CMA-CGM/Norasia et autres</b>	9,7	5,7
<b>CSAV NORASIA</b>	1,2	2,2
<b>Total</b>	63,1	62,5

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de *Containerisation International*, septembre 2006.

atteint environ 6,7 millions d'EVP en 2006, les itinéraires vers le nord de la Baltique enregistrant la plus forte croissance. Il est estimé que MSC détient une part de 20 % du trafic à destination ou en provenance de la Méditerranée. Il a été signalé que plus de 400 navires offrent 50 services hebdomadaires sur l'itinéraire Asie–Europe, et que le déploiement de 50 navires supplémentaires est prévu pour 2007.

Il est estimé que le trafic sur l'itinéraire transatlantique reliant l'Europe à l'Amérique du Nord a atteint 6,2 millions d'EVP en 2006. Le trafic dans le sens dominant – de l'Europe vers l'Amérique du Nord – s'est accru pour atteindre un total de 3,9 millions d'EVP. Les flux dans le sens opposé se sont également accrus, pour atteindre 2,3 millions d'EVP. La croissance rapide du trafic sur les itinéraires reliant l'Asie, et particulièrement la Chine, à l'Amérique du Nord et à l'Europe met en évidence le maintien du rôle des économies émergentes dynamiques de l'Asie comme moteurs du commerce mondial, ainsi que l'impact des nouveaux processus de production et de la délocalisation des centres traditionnels de production de l'Occident vers les pays en développement d'Asie. L'émergence de la contribution importante du Viet Nam à cette croissance mérite d'être notée, particulièrement à la lumière de sa récente adhésion à l'OMC.

Outre les flux Est-Ouest, les flux Nord-Sud s'accroissent, de même que les flux Sud-Sud; cette croissance reflète la nouvelle géographie du

commerce et le rôle des économies en développement émergentes en tant que centres industriels.

Le trafic total Nord-Sud est estimé à 19,6 millions d'EVP en 2006. Les flux de marchandises de l'Europe vers l'Afrique de l'Ouest ont été estimés à 0,6 million d'EVP, tandis que dans le sens opposé ils ont été estimés à 0,3 million d'EVP. Le trafic s'est accru plus rapidement dans le premier sens, les taux d'accroissement ayant été respectivement estimés à 9,9 et 2,4 %. Les principales lignes desservant l'Afrique de l'Ouest à partir de l'Europe et du Moyen-Orient sont Maersk et Safmarine, CMA-CGM, Delmas et OTAL. Au début de 2006, COSCON, ZIM et Delmas ont lancé chacune un nouveau service entre la Méditerranée et l'Afrique de l'Ouest. Le trafic sur l'itinéraire Europe–Afrique australe s'est aussi accru en 2006. Hapag-Lloyd a annoncé au cours du second semestre son entrée dans le trafic Europe–Afrique australe avec un service autonome, tandis que la nouvelle South Africa Independent Line a été lancée, offrant un service qui utilise deux navires de 600 EVP.

Il est estimé que le trafic conteneurisé entre l'Europe et l'Océanie a augmenté de 6,3 % pour atteindre 0,5 million d'EVP en 2006. Les itinéraires les plus importants reliant l'Amérique du Nord et l'Europe à l'Amérique en développement ont un trafic estimé respectivement à 5,2 millions et 3,3 millions d'EVP. Les déséquilibres qui affectent ces flux de marchandises sont plus marqués, le

trafic vers le nord représentant le double du trafic vers le sud.

Les flux conteneurisés entre régions en développement et à l'intérieur de ces régions s'accroissent à un rythme plus rapide. Par exemple, le trafic entre l'Océanie et l'Asie du Nord-Est est estimé à 1,5 million d'EVP en 2006, soit un accroissement de 7,1 % par rapport à l'année précédente. La croissance du commerce intra-asiatique est estimée à 8,8 %, ce qui a permis d'atteindre 8,1 millions d'EVP en 2006. Il est prévu que les volumes augmenteront encore plus rapidement avec la délocalisation de la Chine vers des pays asiatiques moins chers comme le Viet Nam et l'Inde. En novembre 2006, 48 pays africains ont signé des accords commerciaux avec la Chine. Cela dénote un potentiel de croissance future du trafic conteneurisé Sud-Sud, la Chine important des matières premières de l'Afrique et l'Afrique des biens de consommation de la Chine. Pour saisir les opportunités commerciales qui peuvent émerger, Hamburg Sud et NYK ont établi une boucle Extrême-Orient-Durban qui leur est consacrée.

Le trafic Extrême-Orient/Asie du Sud/Moyen-Orient a aussi connu une forte croissance en 2006. Le trafic entre l'Asie et le sous-continent indien s'est accru de 9 %, tandis que le trafic dans le sens opposé a eu un accroissement estimatif de 12,3 %. Il a été estimé que le trafic en provenance du Moyen-Orient et à destination de l'Asie a augmenté de 4,9 %, tandis que le trafic dans le sens opposé a augmenté de 9,8 %. Dans tous ces échanges, le sens dominant a été en provenance de l'Extrême-Orient, bien qu'il y ait eu un ralentissement sur l'itinéraire de l'Asie au Moyen-Orient par comparaison avec la croissance de 16,6 % enregistrée en 2005.

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

Le tableau 40 indique l'évolution des taux de fret des services de ligne pour les cargaisons chargées ou déchargées par des navires réguliers dans des ports de la côte allemande au cours de la période 2004-2006. L'indice global moyen pour 2006 a diminué de quatre points par rapport à son niveau de 2005 pour s'établir à 100 points (100 pour l'année de référence 1995). L'indice moyen du trafic entrant a diminué de quatre points

pour s'établir à 93 au cours de l'année. Les chiffres mensuels indiquent une baisse progressive des taux, avec des hauts et des bas et un meilleur comportement des taux pendant les trois premiers trimestres de l'année. Dans le trafic sortant, le niveau moyen en 2006 a diminué de quatre points pour s'établir à 106 points. Là aussi, les taux qui ont prévalu au cours des trois premiers trimestres de l'année étaient plus élevés.

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

Le tableau 41 fournit des données sur les taux de fret des services de ligne en pourcentage des prix du marché pour certaines denrées, certains itinéraires et certaines années entre 1970 et 2006. Pour le caoutchouc en feuilles, les augmentations des taux de fret ont été plus faibles que les augmentations moyennes des prix f.a.b., ce qui a abouti à une baisse du ratio de fret de 6,3 % pour 2006. Le prix f.a.b. pour le jute est demeuré stable alors que les taux de fret ont augmenté de 22 %. Cela explique la montée du ratio de fret à 37,2 % en 2006. Le prix des fèves de cacao expédiées du Ghana a augmenté de 3,5 %, alors que le taux de fret a augmenté de 1,6 %. Le ratio a donc diminué légèrement pour s'établir à 3,9 % en 2006. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a perdu 1,6 % en 2006, alors que les taux de fret correspondants ont augmenté de 12,4 %. Ainsi, le ratio de fret correspondant est passé de 12,7 % en 2005 à 14,5 % en 2006. Le rapport entre les taux de fret des services de ligne et le prix f.a.b. du thé a augmenté marginalement, de 9,2 à 9,3 % à cause d'une augmentation de 12,8 % des taux de fret combinée à une augmentation des prix de 11,7 % en 2006. Le prix du café expédié du Brésil vers l'Europe a augmenté de 1,5 %, chiffre sensiblement inférieur à l'augmentation remarquable de 49 % enregistrée en 2005. Les taux de fret ayant diminué de 8,4 %, le ratio de fret est donc tombé de 5,7 % en 2005 à 5,1 % en 2006. Le prix du café de Colombie exporté vers l'Europe à partir des ports de l'Atlantique et du Pacifique a augmenté marginalement de 1,1 %, chiffre bien inférieur aux 39 % d'augmentation enregistrés en 2005. Les taux de fret pour le café de Colombie expédié depuis des ports de l'Atlantique ont diminué de 2,4 %, alors que pour le café expédié depuis des ports du Pacifique ils ont diminué de 9,1 %. Ainsi, les ratios de fret ont diminué de 3 et 3,7 %, respectivement.

Tableau 40

**Indice des taux de fret des services de ligne, 2004-2006**  
(Chiffres mensuels: 1995 = 100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
<b>Janvier</b>	93	96	104	88	88	89	95	89	98	101	113	86
<b>Février</b>	93	95	105	88	88	88	95	89	98	102	113	87
<b>Mars</b>	96	95	106	86	92	88	97	88	101	102	114	85
<b>Avril</b>	100	98	105	87	96	91	96	91	104	105	113	84
<b>Mai</b>	99	103	101		96	97	92		103	108	110	
<b>Juin</b>	99	108	104		95	101	94		103	114	113	
<b>Juillet</b>	100	108	105		97	102	96		103	115	113	
<b>Août</b>	100	106	98		97	100	92		102	111	103	
<b>Septembre</b>	100	106	96		98	100	92		102	112	100	
<b>Octobre</b>	100	109	95		96	102	93		104	116	97	
<b>Novembre</b>	96	111	91		90	104	89		101	118	93	
<b>Décembre</b>	94	110	87		89	103	86		100	117	88	
<b>Moyenne annuelle</b>	98	104	100	87	94	97	93	89	102	110	106	86

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED d'après des données publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 51, n° 3, mars 2007, p. 60 et 61.

Tableau 41

**Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées**  
(Pourcentage)

Denrée	Itinéraire	Taux de fret en pourcentage des prix <sup>a</sup>						
		1970	1980	1990	2003	2004	2005	2006
<b>Caoutchouc</b>	Singapour/Malaisie–Europe	10,50	8,90	15,50	8,30	7,50	8,00	6,30
<b>Jute</b>	Bangladesh–Europe	12,10	19,80	21,20	29,00	27,60	30,50	37,20
<b>Fèves de cacao</b>	Ghana–Europe	2,40	2,70	6,70	3,30	3,70	4,00	3,90
<b>Huile de coprah</b>	Sri Lanka–Europe	8,90	12,60	n.d.	11,50	10,10	12,70	14,50
<b>Thé</b>	Sri Lanka–Europe	9,50	9,90	10,00	7,80	8,60	9,20	9,30
<b>Café</b>	Brésil–Europe	5,20	6,00	10,00	6,80	6,50	5,70	5,10
<b>Café</b>	Colombie (ports de l'Atlantique)–Europe	4,20	3,30	6,80	3,90	2,30	3,10	3,00
<b>Café</b>	Colombie (ports du Pacifique)–Europe	4,50	4,40	7,40	4,80	2,60	4,10	3,70

Sources: 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 1990–2006).

<sup>a</sup> Prix c.a.f. (coût, assurance et fret) pour le café (liaisons Brésil–Europe et Colombie–Europe) et l'huile de coprah. Pour les fèves de cacao (liaison Ghana–Europe), prix quotidiens moyens à Londres. Pour le thé, prix sur les marchés aux enchères du Kenya. Pour les autres produits, les prix sont f.a.b. Les taux de fret comprennent, le cas échéant, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire, ainsi qu'une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coprah). Pour la conversion des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités données dans le *Bulletin 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 1990–2006, les prix des produits ont été tirés du *Bulletin des prix des produits de base* de la CNUCED (site Web CNUCED).

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

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

Le tableau 42 donne des estimations des paiements totaux de fret pour les importations en pourcentage de la valeur totale des importations par groupes de pays. Les données disponibles les plus récentes portent sur 2005. En 2005, la valeur totale des importations (c.a.f.) a augmenté de 13,4 % par rapport à l'année précédente, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a progressé de 31,2 %. La part du coût total du fret dans la valeur des importations est demeurée à 5,9 % – en augmentation par rapport au ratio fret-importations de 2004. La part du coût du fret dans la valeur des importations en 1990 et en 2000 était de 5,3 et 5 %, respectivement. La figure 10 indique la tendance à long terme qui a caractérisé l'évolution du coût du fret sur une période de vingt-cinq ans. Si une certaine instabilité semble avoir affecté les divers ratios entre le coût du fret et la valeur des importations, une nette tendance vers leur diminution semble néanmoins émerger.

Une ventilation régionale indique que les pays développés ont les coûts de fret les plus bas. En 2005, la valeur totale des importations des pays développés a augmenté de 1,8 %, tandis que le coût total du fret a augmenté de 15,1 %. Ainsi le coût du fret en pourcentage de la valeur des importations a augmenté, pour atteindre 4,8 %, contre 4,7 % en 2004, 4,3 % en 2000 et 4,4 % en 1990. Les pays en développement ont vu la valeur de leurs importations en 2005 augmenter de 16,8 % et leurs coûts estimatifs de fret augmenter de 49,8 %. Le ratio résultant est passé de 6 % en 2004 à 7,7 % en 2005 – moins cependant que les 8,6 et 6,6 % enregistrés en 1990 et 2000, respectivement. De leur côté, les économies en transition ont vu la valeur de leurs importations en 2005 augmenter de 22,4 %, tandis que leurs coûts estimatifs de fret augmentaient de 69,7 %. Le ratio fret-valeur des importations s'est établi à 7,6 % en 2005, contre 5,5 % en 2004, 6,6 % en 2000 et 5,5 % en 1990. Les facteurs qui expliquent potentiellement la hausse importante du coût du fret sont notamment la croissance du trafic, l'augmentation du prix du soutage ces dernières années, l'explosion des taux d'affrètement et la part croissante des services de transport aérien.

### *Tendances régionales*

Le coût total du fret pour les pays en développement a augmenté de 49,8 % en 2005; cette augmentation a reflété en partie les défis importants auxquels certaines régions en développement doivent faire face. Il s'agit notamment de contraintes d'infrastructure et d'un accès (et d'une connectivité) aux systèmes commerciaux mondiaux qui sont limités. En outre, pour beaucoup de petits pays insulaires en développement, le grand éloignement des principaux partenaires commerciaux, les volumes faibles des cargaisons et les frais élevés de transbordement et de collecte contribuent aussi aux coûts élevés du fret.

Dans le groupe des pays en développement, les pays africains ont enregistré une augmentation du coût du fret de 13,4 %. En 2005, les pays en développement d'Asie ont compté pour 77 % dans la valeur des importations et 58,9 % des paiements de fret de tous les pays en développement, contre 77 et 75 % respectivement en 2004. L'Afrique a connu le ratio le plus élevé de fret par rapport à la valeur des importations, mais ce ratio a un peu diminué en 2005 pour s'établir à 10 %. La part des pays en développement d'Amérique dans la valeur totale des importations du groupe a été de 13,1 %, tandis que leur part des coûts de fret s'est établie à 7,5 %. Ces parts atteignaient respectivement 15 et 11 % en 2004. Les petits pays insulaires en développement d'Océanie sont venus en second après l'Afrique en ce qui concerne le ratio du coût du fret, qui s'est établi à 9,6 % en 2005, contre 10 % en 2004. Globalement, les pays en développement continuent à enregistrer les coûts de fret les plus élevés, suivis par les économies en transition et enfin par les pays développés (voir la figure 11).

## E. PRODUCTION DE CONTENEURS<sup>27</sup>

La production et la location de conteneurs sont influencées par l'évolution des services de ligne et du trafic conteneurisé. Au cours de la période 2002-2006, la flotte mondiale de conteneurs s'est accrue à un rythme annuel moyen de 9 % (voir le tableau 43). La flotte totale représentait environ 23,2 millions d'EVP, soit 40 % de plus que le niveau de 2002. En 2006, cette flotte s'est accrue de 7,8 % – moins que la croissance rapide enregistrée en 2003 et 2004. Ces dernières années, la part des transporteurs océaniques dans la propriété des conteneurs a augmenté progressivement, passant de



Tableau 42

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

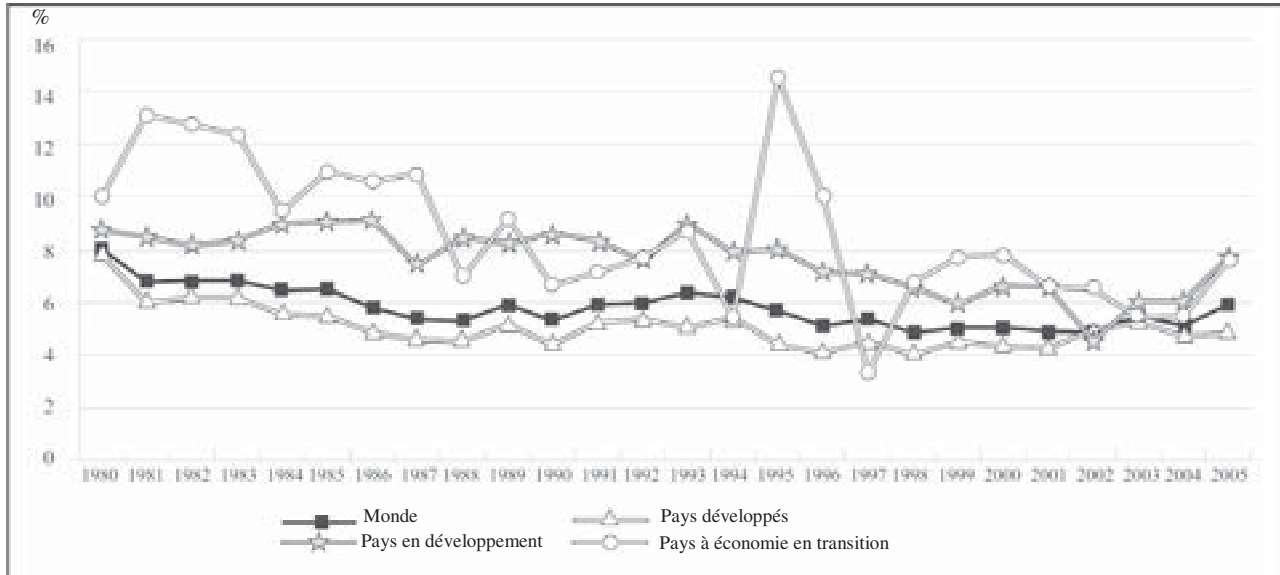
Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en % de la valeur des importations
<b>1990</b>	<b>Total mondial</b>	<b>189,8</b>	<b>3 590,2</b>	<b>5,3</b>
	Pays développés	115,2	2 635,6	4,4
	Pays à économie en transition	10,2	154,5	6,6
	Pays en développement	69,0	800,1	8,6
	<i>dont:</i>			
	Afrique	9,1	97,0	9,4
	Amérique	7,6	127,2	6,0
	Asie	52,3	570,9	9,2
Océanie	0,5	4,9	9,5	
<b>2000</b>	<b>Total mondial</b>	<b>333,4</b>	<b>6 642,1</b>	<b>5,0</b>
	Pays développés	200,8	4 617,7	4,3
	Pays à économie en transition	9,4	120,0	7,8
	Pays en développement	126,1	1 904,4	6,6
	<i>dont:</i>			
	Afrique	12,5	131,0	9,6
	Amérique	19,5	388,9	5,0
	Asie	94,0	1 379,1	6,8
Océanie	0,5	5,4	9,5	
<b>2004</b>	<b>Total mondial</b>	<b>481,8</b>	<b>9 446,6</b>	<b>5,1</b>
	Pays développés	296,3	6 909,1	4,7
	Pays à économie en transition	14,2	259,3	5,5
	Pays en développement	173,5	2 877,6	6,0
	<i>dont:</i>			
	Afrique	21,6	210,3	10,3
	Amérique	19,4	444,1	4,4
	Asie	130,2	2 215,1	5,9
Océanie	0,8	8,0	10,0	
<b>2005</b>	<b>Total mondial</b>	<b>632,4</b>	<b>10 712,2</b>	<b>5,9</b>
	Pays développés	341,1	7 035,7	4,8
	Pays à économie en transition	24,1	317,5	7,6
	Pays en développement	259,9	3 359,0	7,7
	<i>dont:</i>			
	Afrique	24,6	246,9	10,0
	Amérique	19,4	441,1	4,4
	Asie	153,0	2 588,1	5,9
Océanie	0,8	8,8	9,6	

Sources: Calculs effectués à partir du *Manuel de statistiques 2006/2007* de la CNUCED, des *Statistiques de la balance des paiements* du FMI et de la *Direction des statistiques du commerce* du FMI.

<sup>a</sup> Les données de ce tableau ne sont pas comparables à celles qui ont été publiées dans des éditions précédentes de la présente publication en raison de changements dans les sources et la méthodologie. Les totaux mondiaux incluent tous les pays mais les données agrégées pour les importations et leurs coûts de fret ces dernières années peuvent être faussés parce que certains pays ont mis longtemps pour communiquer leurs rapports.

Figure 10

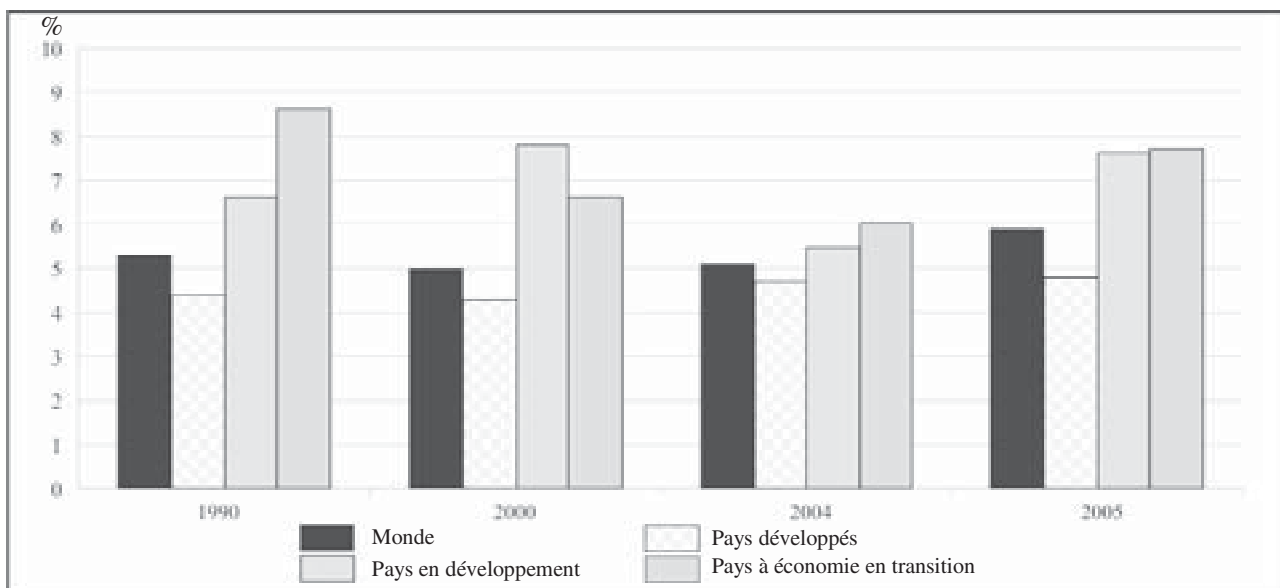
**Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations: tendance à long terme (1980-2005)**  
(Pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après le tableau 42.

Figure 11

**Estimations du coût total du fret en pourcentage de la valeur des importations dans le commerce mondial, par groupes de pays**  
(Pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après le tableau 42.

53,5 % en 2002 à 54,5 % en 2004 et à 57,2 % en 2006. La flotte totale appartenant à des loueurs a totalisé 9,9 millions d'EVP, soit 42,8 % de la flotte mondiale.

L'industrie mondiale de la production de conteneurs a connu une reprise en 2006. Au total 3,1 millions d'EVP ont été produits, tous types confondus (voir le tableau 44). La tendance positive générale qui a commencé en 2001 a été en partie animée par une forte reprise économique en Asie et la croissance de la Chine et de l'Inde en tant qu'acteurs économiques majeurs. Deux tiers environ des nouveaux conteneurs ont été généralement nécessaires pour occuper le nombre croissant de places dans la flotte croissante des porte-conteneurs. Le dernier tiers a servi à remplacer des conteneurs anciens ou endommagés. La demande de nouvelles cellules a donc été

particulièrement stimulée par les commandes de porte-conteneurs. La production s'est déroulée dans un contexte d'instabilité des prix; ainsi les prix des cellules standard étaient au début de l'année de 1 450 dollars par EVP, mais ils ont augmenté de plus de moitié pour atteindre 2 100 dollars par EVP. Par la suite, ces prix ont fluctué entre 1 800 et 2 000 dollars. Les prix des conteneurs ont de leur côté été influencés par l'instabilité des prix des matières premières utilisées pour leur production, à savoir l'acier corten et le bois des planchers. En moyenne, le prix des matières premières a représenté environ la moitié du prix final d'un conteneur neuf. Au deuxième trimestre de 2006, les prix de l'acier corten et du bois des planchers ont diminué de 20 % par rapport à leurs niveaux d'un an auparavant. Le prix moyen en 2006 de conteneurs neufs de 20 pieds était de 1 850 dollars (voir la figure 12).

Tableau 43

**Flotte mondiale de conteneurs**  
(En milliers d'EVP)

Année	Total mondial	Loueurs	Flotte des transporteurs maritimes
<b>2002</b>	16 425	7 635	8 790
<b>2003</b>	17 960	8 370	9 590
<b>2004</b>	19 980	9 080	10 900
<b>2005</b>	21 500	9 340	12 160
<b>2006</b>	23 170	9 910	13 260

Source: *Containerisation International*, août 2006, p. 43.

Tableau 44

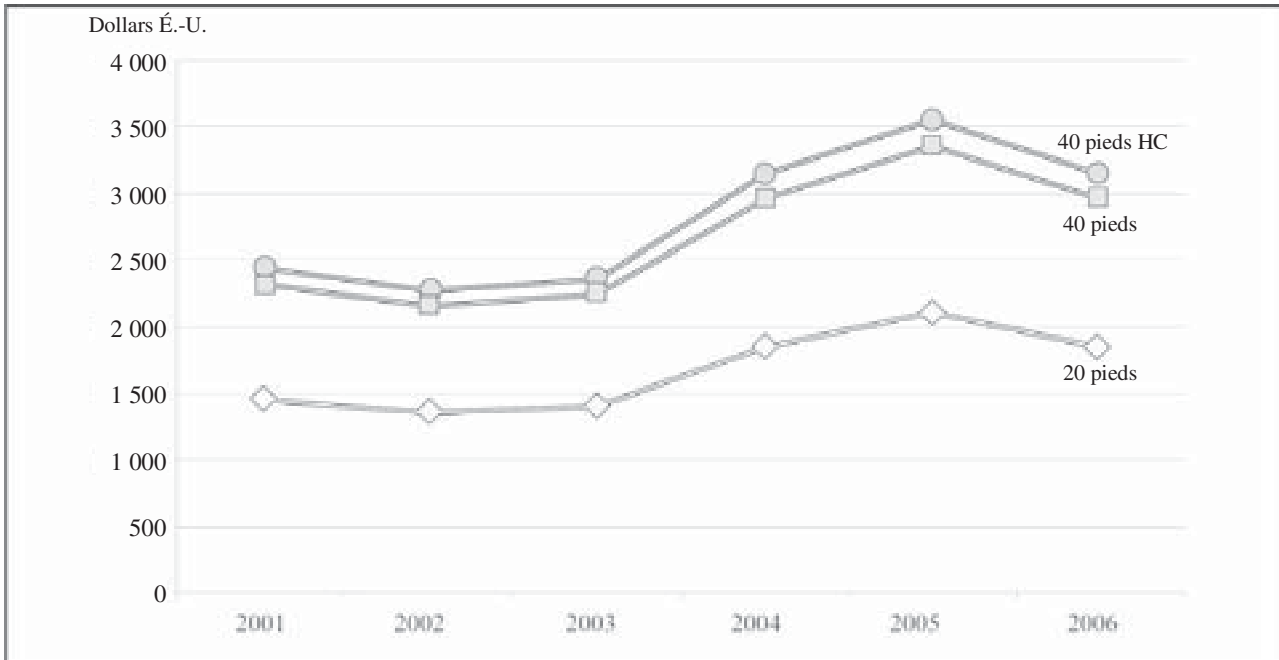
**Production mondiale de conteneurs**  
(En milliers d'EVP)

	2005	2006
<b>Vrac sec, standard</b>	2 197	2 738
<b>Vrac sec, spéciaux</b>	67	80
<b>Frigorifiques intégraux</b>	170	165
<b>Citernes</b>	13	15
<b>Régionaux</b>	103	102
<b>Total</b>	2 550	3 100

Source: *Containerisation International*, février 2007, p. 41.

Figure 12

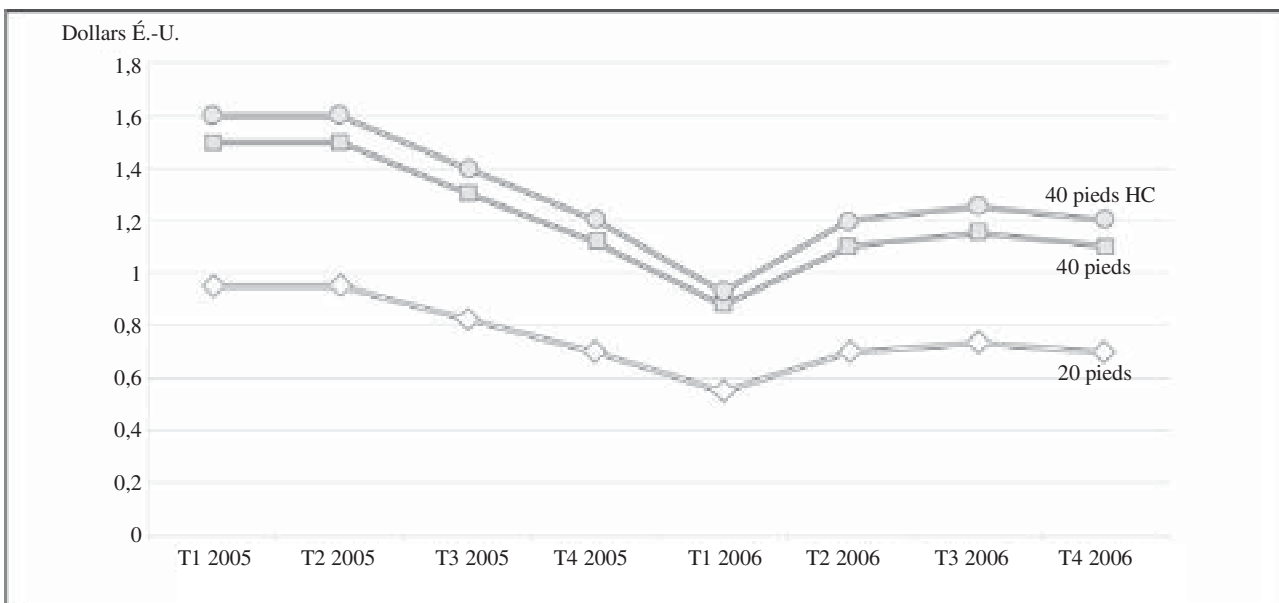
### Évolution des prix des conteneurs neufs (En dollars par conteneur)



Source: *Containerisation International*, septembre 2006, p. 39.

Figure 13

### Évolution des tarifs de location (En dollars par jour)



Source: *Containerisation International*, février 2007, août 2006 et février 2006.

### Location de conteneurs

Les tarifs de location ont baissé progressivement tout au long du second semestre de 2005, pour tomber à un tarif proche de 0,50 dollar par jour au premier trimestre de 2006. La demande de conteneurs de location a augmenté légèrement au cours des trois derniers trimestres de 2006, ce qui a élevé modestement le tarif de location pour atteindre 0,70 dollar à la fin de l'année (voir la figure 13). Pour assurer la rentabilité de leur investissement, les loueurs ont veillé à développer leur stratégie d'investissement pour 2006. Aussi bien le tarif de location que les prix des conteneurs neufs ont été d'importants facteurs dans une stratégie d'investissement pour la location de conteneurs, mais les loueurs ont fait preuve de modération pour ne pas répéter leur expérience de

2004 et 2005, car un excès de précaution sur de nouveaux conteneurs avait alors conduit le secteur de la production à fonctionner presque à pleine capacité. Cela a eu le résultat de faire monter les prix, ce qui a donné lieu à une offre excédentaire de nouveaux conteneurs et mis en danger l'activité de location.

En 2006, les loueurs ont acheté environ 1,1 million d'EVP, chiffre qui a représenté une augmentation de 35,4 % par rapport à l'année précédente mais est resté en deçà du total de 1,3 million d'EVP acheté en 2004. Moins de la moitié des achats visaient à remplacer des conteneurs anciens et endommagés. Il y a lieu de rappeler qu'en 2005 près de 70 % des achats visaient à entretenir et remplacer la flotte existante.

### Notes

- <sup>14</sup> Secrétariat de la CNUCED, à partir de Drewry Shipping Consultants, *Shipping Insight*, divers numéros; Fearnleys, *Review 2006*; Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, 2006 et 2007.
- <sup>15</sup> L'annexe I de la Convention MARPOL révisée, intitulée *Réglementation pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, a été adoptée en octobre 2004 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Elle incorpore divers amendements, y compris la règle 13G amendée (règle 20 dans l'annexe révisée) et la règle 13H (règle 21 dans l'annexe révisée) sur l'introduction progressive de l'exigence de la double coque pour tous les pétroliers. Pour plus d'informations, se reporter au site Web de l'OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org).
- <sup>16</sup> Des renseignements supplémentaires sur le système WS peuvent être trouvés sur le site [www.worldscale.co.uk](http://www.worldscale.co.uk). Voir aussi Worldscale Association Limited (Londres) et Worldscale Association NYC Inc.
- <sup>17</sup> Règlement (CE) n° 457/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 25 avril 2007, portant amendement de la règle (CE) n° 417/2002 sur l'introduction accélérée de la double coque ou de prescriptions de conception équivalente pour les pétroliers à coque unique. *JO L 113*, 30.4.2007, p. 1 et 2. Cette règle est entrée en vigueur le 20 mai 2007; [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2007/l\\_113/l\\_11320070430en00010002.pdf](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2007/l_113/l_11320070430en00010002.pdf).
- <sup>18</sup> Secrétariat de la CNUCED, à partir de Drewry Shipping Consultants, *Shipping Insight*, divers numéros; Fearnleys, *Review 2006*; Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, 2006 et 2007, et Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, mai et juin 2007.
- <sup>19</sup> Secrétariat de la CNUCED, à partir de Drewry Shipping Insight, divers numéros; *Containerisation International*, divers numéros; *Containerisation International Online* ([www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk)); Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, divers numéros, et *Shipping Review and Outlook*, 2006 et 2007; *Dynaliners Trades Review*, 2007; *Lloyds Shipping Economist*, divers numéros; et *Fairplay*, divers numéros.
- <sup>20</sup> Voir l'article premier du Règlement du Conseil (CE) n° 1419/2006 du 25 septembre 2006 abrogeant le Règlement (CEE) n° 4056/86 qui énonçait des règles détaillées pour l'application des règles 85 et 86 du Traité aux transports maritimes, et portait amendement de la Règle (CE) n° 1/2003 concernant l'extension de sa portée au cabotage et aux services internationaux de tramping, *OJ L 269*, 28.9.2006, p. 1-3; [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l\\_269/l\\_26920060928en00010003.pdf](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_269/l_26920060928en00010003.pdf). Voir aussi la proposition connexe d'un Règlement (CEE) du Parlement européen et du Conseil abrogeant le Règlement du Conseil (CEE) n° 954/79 relatif à la ratification par les États membres ou leur adhésion à la Convention des Nations Unies sur un Code de conduite pour les conférences maritimes, COM/2006/0869 du 30 janvier 2007, [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006\\_0869en01.pdf](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006_0869en01.pdf).
- <sup>21</sup> <http://www.elaa.net/documents/RevisedELAAProposal.pdf>.
- <sup>22</sup> Les règles de l'annexe VI de la Convention MARPOL ont été adoptées en septembre 1997 et sont entrées en vigueur le 19 mai 2005. Elles prévoient un plafond global de 4,5 % de teneur en soufre du mazout. Elles prévoient aussi des domaines de contrôle spécial des émissions de SO<sub>x</sub> soumis à des contraintes plus sévères, limitant la teneur en soufre du mazout utilisé sur les navires à 1,5 %. L'annexe VI fixe aussi des limites aux émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) des moteurs diesel, interdit les émissions délibérées de substances qui affaiblissent la couche d'ozone et interdit l'incinération à bord des navires de certains produits. Des amendements aux annexes techniques de la MARPOL 73/78 peuvent être adoptés selon la procédure de «consentement tacite» qui permet de tels amendements d'entrer en vigueur à une date spécifiée sauf objection d'un nombre convenu d'États parties. Dans la pratique, les amendements sont généralement adoptés, soit par le Comité de protection du milieu marin de l'OMI, soit par une conférence des Parties à la MARPOL. Pour plus de renseignements sur le travail en cours au Comité concernant les émissions atmosphériques, voir le site Web de l'OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org).

- <sup>23</sup> Voir le communiqué de presse *INTERTANKO loue l'action rapide du Secrétaire général de l'OMI*, du 20 avril 2007, [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com), à propos d'une proposition soumise à l'OMI en novembre 2006.
- <sup>24</sup> [www.vhss.de/englisch/hax.html](http://www.vhss.de/englisch/hax.html).
- <sup>25</sup> Jati Damas, «Indonesia THC Breaks International Code of Conduct», *Containerisation International*, 20 décembre 2006 ([www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk)).
- <sup>26</sup> La Grande Alliance comprend des mouvements sur les itinéraires transatlantiques, transpacifiques et Europe-Extrême-Orient. MISC participe seulement au trafic Europe-Extrême-Orient. Depuis février 2006 la Grande Alliance rassemble Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL et MISC Bhd. Cette dernière participe seulement au trafic Europe-Extrême-Orient. La Nouvelle alliance mondiale (APL, MOL et HMM) assure les trafics transpacifique, Asie-Europe et Asie-Méditerranée, en coopérant avec Yang Ming pour ce dernier trafic. APL et MOL faisaient partie de l'Alliance mondiale jusqu'à son remplacement par la Nouvelle alliance mondiale, qui a été formée en 1997. La Nouvelle alliance mondiale a un accord d'affrètement de places avec Evergreen pour couvrir le marché États-Unis-Asie.
- <sup>27</sup> Secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par *Containerisation International*, numéros de 2006 et 2007.

## Chapitre 5

### DÉVELOPPEMENT DES PORTS ET DU TRANSPORT MULTIMODAL

*Ce chapitre traite du débit portuaire des conteneurs dans les pays en développement, des améliorations du rendement portuaire, des changements institutionnels, du développement des ports et du transport terrestre. Le débit portuaire mondial des conteneurs a augmenté de 13,4 % pour atteindre 440 millions d'EVP en 2006, après avoir un peu ralenti en 2005 avec une croissance de 8,7 %, succédant à un gain de 12,8 % en 2004. Le trafic de fret par voies navigables intérieures s'est considérablement développé en Chine. Le trafic de fret ferroviaire a également augmenté de 11 % en Chine, de 8 % en Inde, de 4,9 % en Europe, de 3 % aux États Unis et de 1,3 % au Japon. Le marché mondial des transports routiers a, selon une estimation, augmenté de 4,5 % en 2006.*

#### A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

La croissance mondiale du débit portuaire des conteneurs (mesuré en EVP – équivalent 20 pieds) a augmenté de 8,7 % en 2005. C'est une baisse par rapport aux 12,8 % de l'année précédente, mais comparable au gain de 8,2 % de 2003 par rapport à 2002. Les chiffres préliminaires de 2006 indiquent une augmentation de 13,5 % par rapport à 2005.

Le tableau 45 indique les chiffres les plus récents disponibles sur le trafic portuaire mondial conteneurisé dans 62 pays en développement qui ont eu un débit national annuel de plus de 100 000 EVP pour la période 2004-2006. Les chiffres de 2005 montrent des mouvements de 387,6 millions d'EVP, soit une augmentation annuelle de 31 millions d'EVP par rapport à l'année 2004. En 2005, le taux d'accroissement du débit de conteneurs des pays en développement était de 10,03 % avec un débit de 241 millions d'EVP; représentant 62 % du débit total mondial. Ce taux était plus bas que celui atteint en 2004 (12,6 %). Des chiffres préliminaires pour 2006 font apparaître un taux de croissance similaire – 10,29 % – pour les pays en développement.

Les chiffres pour les pays en développement révèlent que leur part des mouvements mondiaux des conteneurs a augmenté approximativement d'un tiers de plus que les pays développés pour la période 2004-2005. Il y avait 22 pays avec une croissance à deux chiffres en 2005 par rapport à 2004, sur une liste d'un total de 62 pays en

développement. Les 10 premiers pays pour la croissance étaient le Koweït (77,4), le Bénin (61,8), le Pérou (40,9), la Colombie (31,8), Bahreïn (31,5), le Panama (26,3), la République-Unie de Tanzanie (25,1), l'Égypte (24,7), la Jamaïque (22,8) et la Chine (21,7). Le taux de croissance dans les pays en développement peut être inégal d'une année à l'autre, à cause parfois de fortes fluctuations commerciales, de l'effet pendulaire du transbordement des cargaisons, de l'amélioration de la communication des données ou du manque de données pour certaines années. En général, les pays développés ont tendance à expérimenter la croissance à de faibles taux incrémentiels, tandis que les pays en développement ont tendance à suivre les forces du marché.

En 2006, les chiffres préliminaires ont situé le taux de croissance des conteneurs dans les pays en développement à 10,3 %, pour un débit de 264,9 millions d'EVP. Il y a actuellement 24 pays qui ont une croissance à deux chiffres en 2006 sur la liste des 62 pays en développement. Les données préliminaires obtenues par la CNUCED montrent que les mouvements mondiaux des conteneurs ont augmenté d'environ 13,4 % et que le débit de conteneurs a atteint 440 millions d'EVP<sup>28</sup> en 2006. Selon les données disponibles pour l'année 2006, la Chine a maintenant 13 ports qui ont un débit supérieur à un million d'EVP. Dans l'ordre décroissant de débit, ces ports sont les suivants: Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Ningbo, Guangzhou, Tianjin, Xiamen, Dalian, Lianyungang, Zhongshan, Yantai, Fuzhou et Yingkou. Ces ports ont eu en

Tableau 45

**Trafic portuaire conteneurisé pour 62 pays et territoires en développement  
en 2004, 2005 et 2006  
(En EVP)**

Pays/territoire	2004	2005	Chiffres préliminaires pour 2006	Variation en % 2004/2005	Variation en % 2005/2006
<b>Chine</b>	54 943 153	66 871 473	81 927 000	21,71	22,51
<b>Singapour</b>	21 329 100	23 192 200	24 796 000	8,74	6,92
<b>Hong Kong (Chine)</b>	21 984 000	22 427 000	23 539 000	2,02	4,96
<b>République de Corée</b>	14 173 106	14 885 942	15 521 072	5,03	4,27
<b>Taiwan (province chinoise)</b>	13 029 492	12 791 429	13 101 870	-1,83	2,43
<b>Malaisie</b>	11 775 743	12 027 045	13 365 018	2,13	11,12
<b>Émirats arabes unis</b>	9 001 636	9 845 927	10 969 305	9,38	11,41
<b>Indonésie</b>	5 716 307	5 653 176	5 737 754	-1,10	1,50
<b>Brésil</b>	5 056 793	5 410 427	6 116 889	6,99	13,06
<b>Thaïlande</b>	4 847 000	5 115 213	5 701 145	5,53	11,45
<b>Inde</b>	4 467 229	4 984 079	5 642 558	11,57	13,21
<b>Arabie saoudite</b>	3 185 699	3 732 706	3 919 027	17,17	4,99
<b>Égypte</b>	2 959 895	3 690 691	4 632 070	24,69	25,51
<b>Philippines</b>	3 701 044	3 593 544	3 973 974	-2,90	10,59
<b>Turquie</b>	2 966 972	3 170 357	3 337 403	6,85	5,27
<b>Afrique du Sud</b>	2 704 690	3 111 121	3 553 179	15,03	14,21
<b>Panama</b>	2 428 762	3 067 637	2 949 072	26,30	-3,87
<b>Viet Nam</b>	2 466 869	2 905 154	2 605 323	17,77	-10,32
<b>Oman</b>	2 515 546	2 727 341	2 543 284	8,42	-6,75
<b>Sri Lanka</b>	2 220 525	2 455 297	3 079 132	10,57	25,41
<b>Mexique</b>	1 903 581	2 145 269	2 676 749	12,70	24,77
<b>Chili</b>	1 665 925	1 813 173	1 788 879	8,84	-1,34
<b>Porto</b>	1 667 868	1 727 389	1 729 000	3,57	0,09
<b>Jamaïque</b>	1 360 623	1 670 820	2 150 408	22,80	28,70
<b>Pakistan</b>	1 405 306	1 564 827	1 760 956	11,35	12,53
<b>Argentine</b>	1 485 399	1 449 508	1 649 677	-2,42	13,81
<b>Iran (République islamique d')</b>	1 369 244	1 325 643	1 528 518	-3,18	15,30
<b>Colombie</b>	884 182	1 165 255	1 437 762	31,79	23,39
<b>Bahamas</b>	1 184 800	1 135 131	1 463 000	-4,19	28,88
<b>Venezuela</b>	921 205	1 120 492	1 186 798	21,63	5,92
<b>Pérou</b>	703 716	991 474	1 005 000	40,89	1,36
<b>Bangladesh</b>	714 420	808 924	897 139	13,23	10,91
<b>Costa Rica</b>	917 441	778 651	828 781	-15,13	6,44
<b>Guatemala</b>	966 338	776 395	809 348	-19,66	4,24
<b>Côte d'Ivoire</b>	670 000	710 000	-	5,97	-
<b>Koweït</b>	379 658	673 472	750 000	77,39	11,36
<b>Équateur</b>	595 863	632 722	671 087	6,19	6,06
<b>Maroc</b>	660 713	560 682	-	-15,14	-
<b>Honduras</b>	557 998	553 013	593 800	-0,89	7,38



Tableau 45 (suite)

Pays/territoire	2004	2005	Chiffres préliminaires pour 2006	Variation en % 2004/2005	Variation en % 2005/2006
<b>Yémen</b>	491 171	508 085	590 981	3,44	16,32
<b>Liban</b>	389 876	464 976	594 601	19,26	27,88
<b>Uruguay</b>	424 791	454 531	519 218	7,00	14,23
<b>Ghana</b>	385 902	440 761	471 368	14,22	6,94
<b>Kenya</b>	438 597	436 671	479 355	-0,44	9,77
<b>République arabe syrienne</b>	416 653	422 231	-	1,34	-
<b>Trinité-et-Tobago</b>	582 464	421 466	307 727	-27,64	-26,99
<b>Jordanie</b>	358 723	392 177	430 000	9,33	9,64
<b>République dominicaine</b>	559 906	368 230	377 352	-34,23	2,48
<b>Cuba</b>	290 484	317 105	-	9,16	-
<b>Angola</b>	288 981	316 396	-	9,49	-
<b>Sénégal</b>	331 191	309 000	-	-6,70	-
<b>République-Unie de Tanzanie</b>	244 479	305 866	352 548	25,11	15,26
<b>Bahreïn</b>	193 112	253 950	-	31,50	-
<b>Maurice</b>	290 118	253 772	266 425	-12,53	4,99
<b>Cambodge</b>	213 916	211 141	221 490	-1,30	4,90
<b>Togo</b>	184 998	203 372	-	9,93	-
<b>Djibouti</b>	159 359	193 600	-	21,49	-
<b>Bénin</b>	97 801	158 201	-	61,76	-
<b>Guam</b>	140 803	150 960	147 972	7,21	-1,98
<b>Cameroun</b>	136 605	143 284	88 248	4,89	-38,41
<b>El Salvador</b>	92 857	103 483	124 331	11,44	20,15
<b>Madagascar</b>	104 000	102 000	-	-1,92	-
<b>Sous-total</b>	218 304 628	240 191 857	264 908 593	10,03	10,29
<b>Autres pays documentés<sup>a</sup></b>	2 992 265	821 154	540 047	-72,56	-34,23
<b>Total documenté<sup>b</sup></b>	221 296 893	241 013 011	265 448 640	8,91	10,14
<b>Total mondial<sup>c</sup></b>	356 678 110	387 693 380	440 000 000	8,70	13,49

Sources: Tiré d'informations contenues dans *Containerisation International Online* de mai 2007, de diverses publications de Dynamar B.V. et d'informations obtenues directement d'autorités de terminaux et de ports par le secrétariat de la CNUCED.

<sup>a</sup> Y compris les pays en développement où moins de 100 000 EVP par an ont été annoncés où un manque substantiel de données a été noté.

<sup>b</sup> Certains ports n'ont pas répondu pas à l'enquête générale. Il ne s'agissait pas des ports les plus importants; les omissions totales peuvent être estimées de 5 à 10 %.

<sup>c</sup> Tous les efforts sont déployés pour obtenir des données actualisées, mais les chiffres de l'année 2006 sont, dans certains cas, estimés. Les ports tendent à ne dévoiler les chiffres du débit portuaire seulement longtemps après la fin de l'année civile. Dans certains cas, cela tient à la publication des comptes annuels à la clôture de l'exercice financier. Les totaux de pays pourraient dissimuler que de petits ports ne sont pas inclus; par conséquent, dans certains cas, les chiffres exacts pourraient être plus élevés que ceux qui sont communiqués. Les chiffres pour l'année 2005 sont généralement considérés comme plus crédibles et de ce fait plus souvent cités dans les textes d'accompagnement.

moyenne une croissance de 18,75 % en 2006 par rapport à l'année précédente. Les ports chinois (y compris la province chinoise de Taiwan et Hong Kong (Chine)) ont représenté 102,1 millions d'EVP en 2005, soit quelque 26,6 % du débit mondial de conteneurs. En 2006, les chiffres préliminaires montrent que le débit a augmenté de 118,6 millions d'EVP, soit une hausse de 16 % par rapport à l'année 2005.

Le tableau 46 indique les 20 principaux ports mondiaux conteneurisés. Le débit de conteneurs

dans ces ports a atteint 208,7 millions d'EVP en 2006, soit une hausse de 14,6 % par rapport à 2005, qui avait enregistré une hausse de 13,5 % par rapport à 2004. Il y a 13 ports des pays en développement dans cette liste, tous d'Asie à l'exception des pays développés situés en Europe (4) et aux États-Unis (3). Sur la liste de ces 13 ports de pays ou territoires en développement, 8 sont situés en Chine (y compris la province chinoise de Taiwan et Hong Kong (Chine)). Les ports restants sont en Malaisie (2), en République de Corée, aux Émirats arabes unis et à Singapour.

Tableau 46

**Les 20 principaux terminaux conteneurisés et leur débit en 2004, 2005 et 2006**  
(EVP et variation en pourcentage)

Port	2004	2005	2006	Variation en %	
				2005-2004	2006-2005
<b>Singapour</b>	21 329 100	23 192 200	24 792 400	8,74	6,90
<b>Hong Kong (Chine)</b>	21 984 000	22 427 000	23 539 000	2,02	4,96
<b>Shanghai</b>	14 557 200	18 084 000	21 710 000	24,23	20,05
<b>Shenzhen</b>	13 655 500	16 197 173	18 468 900	18,61	14,03
<b>Busan</b>	11 491 968	11 843 151	12 030 000	3,06	1,58
<b>Kaohsiung</b>	9 714 115	9 471 056	9 774 670	-2,50	3,21
<b>Rotterdam</b>	8 291 994	9 288 349	9 690 052	12,02	4,32
<b>Doubaï</b>	6 428 883	7 619 219	8 923 465	18,52	17,12
<b>Hambourg</b>	7 003 479	8 087 545	8 861 545	15,48	9,57
<b>Los Angeles</b>	7 321 440	7 484 624	8 469 853	2,23	13,16
<b>Qingdao</b>	5 139 700	6 307 000	7 702 000	22,71	22,12
<b>Long Beach</b>	5 779 852	6 709 818	7 290 365	16,09	8,65
<b>Ningbo</b>	4 005 500	5 208 000	7 068 000	30,02	35,71
<b>Anvers</b>	6 050 442	6 482 061	7 018 799	7,13	8,28
<b>Guangzhou</b>	3 304 000	4 685 000	6 600 000	41,80	40,88
<b>Port Klang</b>	5 243 593	5 543 527	6 320 000	5,72	14,01
<b>Tianjin</b>	3 814 000	4 801 000	5 900 000	25,88	22,89
<b>New York/New Jersey</b>	4 478 480	4 792 922	5 092 806	7,02	6,26
<b>Tanjung Pelepas</b>	4 020 421	4 177 121	5 000 000	3,90	19,70
<b>Bremen/Bremerhaven</b>	3 469 253	3 735 574	4 450 000	7,68	19,12
<b>Total des 20</b>	167 082 920	186 136 340	208 701 855	13,52	14,63

Source: Containerisation International, mai 2007.

Les ports occupant les positions de 1 à 7 restent inchangés par rapport à l'année précédente après avoir obtenu des résultats mitigés en ce qui concerne l'augmentation du trafic. Singapour s'est classé au deuxième rang, avec 24,7 millions d'EVP et un taux de croissance de 6,9 % en 2006 par rapport à l'année précédente. Sa croissance a diminué de 8,74 % en 2005 en comparaison avec 2004. En 2006, le port de Singapour pouvait se prévaloir du titre de port de conteneurs le plus actif au monde; en comparaison cependant avec certains taux de croissance de ses plus proches rivaux sa croissance semble modeste. Les indications précoces pour le premier trimestre de l'année 2007 ont situé le débit de ce port à 6,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 14,2 % par rapport à 2006, fait qui prouve que la concurrence pour la première position sera acharnée.

Le deuxième port le plus actif demeure Hong Kong (Chine). Bien que son taux de croissance de 4,9 % représente une amélioration par rapport aux 2 % de hausse de l'année 2005, les prévisions sont qu'il continuera à baisser dans le classement suite à une croissance plus forte de la concurrence. Des indications précoces pour le premier trimestre de l'année 2007 font apparaître une croissance de 0,8 % seulement par rapport à l'année 2006, avec 5,38 millions d'EVP, en dépit d'un mois de février particulièrement fort. Les ports de la Chine continentale ont continué à enregistrer des résultats remarquables: Shanghai et Shenzhen ont encore enregistré une autre année de hausses impressionnantes du débit, respectivement de 20 % (23,8 % en 2005) et 14,3 % (18,7 % en 2005). Des indications précoces pour l'année 2007 font apparaître une augmentation du débit de 44 et 40 % avec un débit de conteneurs pour le mois de 1,8 million et de 1,4 million d'EVP respectivement.

Busan a enregistré une modeste augmentation de 1,6 %, tandis que Kaohsiung est monté de 3,2 % à partir d'une croissance négative en 2005. L'augmentation de Rotterdam a baissé à 4,3 %, inférieure aux chiffres doubles en 2005. En dépit de son impressionnante croissance de 9,6 %, Hambourg a été dépassé par Doubaï, qui a eu une croissance encore plus impressionnante de 17 %. Les ports de Doubaï, en moyenne, dans la période 2000-2005, ont eu une croissance d'environ 20 % par an. Los Angeles est demeurée en dixième

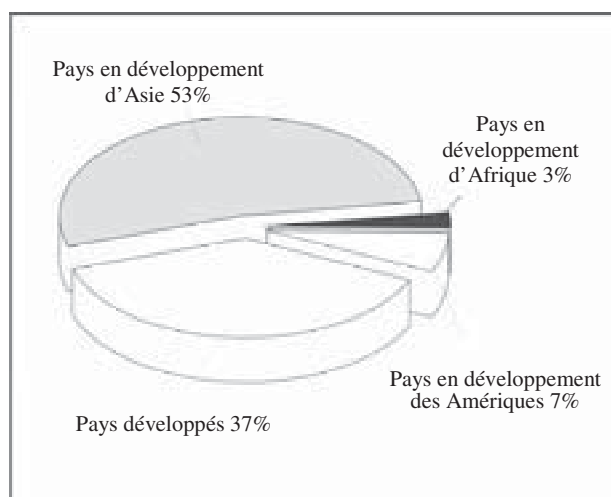
position, malgré une augmentation de 13,2 %. Parmi les 10 ports restants, Guangzhou s'est hissé à la quinzième position, en gagnant trois places, avec un taux phénoménal de croissance de plus de 40 %. La croissance du port de Guangzhou est spectaculaire quand on se souvient que ce port était, en 2005, un nouveau venu parmi les 20 principaux ports conteneurisés. Les ports de Qingdao et de Ningbo ont progressé chacun de deux places. Port Klang a chuté de deux places, tandis que Long Beach, Tianjin, New York et Anvers ont perdu une place chacun. La nouvelle entrée dans les 20 têtes de liste a été Bremen/Bremerhaven en vingtième position, excluant de la liste Laem Chabang.

Ces 20 principaux ports représentaient 48 % du trafic mondial conteneurisé pour l'année 2005 (47,6 % en 2004). Des chiffres préliminaires font apparaître une augmentation de leur débit à une moyenne de 14,6 % en 2006.

La figure 14 fait apparaître une ventilation du commerce conteneurisé par région: les pays en développement d'Asie représentent approximativement 53 % du débit mondial conteneurisé, un peu plus que les 52 % de 2004.

Figure 14

#### Ventilation régionale du débit de conteneurs en 2005



Source: Secrétariat de la CNUCED à partir d'informations provenant de: [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

## B. AMÉLIORATIONS DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2006, Shanghai a signalé un débit total de marchandises de 537 millions de tonnes, occupant résolument sa position de port le plus actif du monde, qu'il a arrachée l'année précédente à Singapour. Le débit de Singapour a atteint 448,5 millions de tonnes en 2006. Guangzhou a eu une croissance de 16,4 %, avec un total de débit total de marchandises qui est passé de 250,9 millions à 300 millions de tonnes en 2006. En Europe, Rotterdam a légèrement augmenté son trafic, en atteignant 378,2 millions de tonnes contre 370,2 millions l'année précédente; Anvers est passé de 160,1 millions de tonnes à 167,4 millions et Hambourg de 125,7 millions de tonnes à 134,8 millions.

Westport en Malaisie a déclaré avoir traité quelque 452 mouvements de conteneurs par heure en déchargeant le *MV Puccini* de CMA-CGM en 2006. À cette occasion, 3 559 conteneurs ont été déchargés et le nombre total de conteneurs déchargés a été le plus élevé durant la deuxième heure d'activité. Au cours de cette période, deux grues opéraient à 61 mouvements par heure et une autre à 60. Les cinq autres grues employées effectuaient entre 48 et 59 mouvements par heure. Bien que dans des conditions idéales des records continuent à être battus, le maintien de tels chiffres dans un port quelconque sur une période prolongée ne semble pas encore être la norme. Certains ports, tels que Jebel Ali (Émirats arabes unis) ont introduit des portiques de quai en tandem capables de soulever simultanément deux EQP ou quatre EVP. En juin 2006, ce port a mis en service ces grues en tandem pour le déchargement d'un seul navire. Dans ce qui a peut-être été le plus grand transfert de conteneurs en une seule fois, ce port a effectué 8 571 déplacements en quarante et une heures pour le navire de 9 000 EVP *MSC Rania*. Comme le nombre de porte-conteneurs continue à augmenter, il est probable que les exploitants de terminaux s'intéresseront à un aménagement du travail par postes, afin d'écartier le risque d'une congestion des ports.

Au terminal de conteneurs de Chiwan, à Shenzhen (Chine), des grues capables de soulever six EVP ou trois EQP sont en service. Afin d'améliorer davantage l'efficacité de la manutention des conteneurs, un important constructeur de grues a entrepris des études de conception d'une grue

capable de décharger simultanément quatre EQP ou huit EVP.

Le plus important assureur mondial de ports et terminaux, Club TT, a signalé une augmentation des réclamations au cours du dernier trimestre de 2006 apparemment imputables à l'erreur humaine. Un accident noté pour sa fréquence est la chute de portiques, la cause la plus probable étant l'excès de vitesse.

Le terminal de conteneurs Tecondi à Santos (Brésil), a accru sa productivité de 17,7 % en 2006 par rapport à l'année précédente. Tecondi, troisième terminal par ordre d'importance à Santos, a signalé l'acquisition de deux portiques post-Panamax pour 7 millions de dollars, qui a permis d'accroître les mouvements jusqu'à 42 par heure.

Le terminal de conteneurs Shahid Rajaei à Bandar Abbas (République islamique d'Iran) a vu son débit passer à 1,4 million d'EVP, soit 9 % de plus qu'en 2005. Les travaux ont commencé par la construction d'un nouveau terminal, y compris la livraison de huit nouvelles supergrues post-Panamax. Avec une profondeur de 17 m, on prévoit que la capacité triplera pour atteindre 6 millions d'EVP.

La phase une du nouveau port de Pusan (PNP), en République de Corée, a démarré en janvier 2006 pour un coût de plus de 9 milliards de dollars. Il appartient à un consortium comprenant Samsung Corporation, Hanjin Group et Hyundai Engineering & Construction, ainsi que DP World qui gère également l'opération. Le premier client majeur du *PNP* a été *MSC*, et au cours de sa première année de service, ce port a traité 238 866 EVP sur un objectif de 800 000 et une capacité de 3,5 millions. Les phases deux, trois et quatre comprenant trois emplacements pour 50 000 tpl (3 000-4 000 EVP) d'une longueur totale de quai de la zone portuaire de 1,05 km et d'une superficie de 63 ha. Trois consortiums, pilotés par Ssangyong Construction, Posco Construction et Hyundai Development respectivement, ont soumis des propositions pour leur réalisation au Ministère des affaires maritimes et de la pêche de la République de Corée.

Le terminal de conteneurs d'Inchon, qui appartient à PSA International, prévoit d'accroître sa capacité de 400 000 EVP annuellement, en ajoutant un second quai à son installation existante pour les conteneurs d'ici à juin 2008. En 2006, ce

port a traité approximativement 1,38 million d'EVP. Actuellement, l'exploitant local du terminal E1 investit 70,34 millions de dollars dans la construction d'un nouveau quai d'une capacité annuelle de 185 000 EVP qui sera achevé en 2009.

En Malaisie, des plans sont en cours pour investir 142 millions de dollars au port nord de Port Klang en vue d'approfondir le tirant d'eau et d'installer des portiques de quai post-Panamax d'une portée de 22 conteneurs et d'étendre la longueur du quai à 3 350 m. Le port ouest de Port Klang a traité 6,3 millions d'EVP en 2006, soit 14 de plus qu'en 2005. La zone franche portuaire de Port Klang, qui s'étend sur 405 ha, vient d'être achevée.

### C. CHANGEMENT INSTITUTIONNEL ET DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

Il y a une tendance évidente des ports géographiquement dispersés d'être rassemblés sous la gestion d'une seule compagnie sous la forme d'un exploitant mondial de terminaux, d'un opérateur multiports ou d'un conglomérat d'entreprises dont la maison mère peut être un État ou une institution financière. En 2006, cette tendance a bénéficié de beaucoup de publicité sous la forme de l'offre de DP World sur les ports P&O. Antérieurement, DP World avait acheté un autre

concurrent, CSX World Terminals, hissant la compagnie au niveau de vedette. En 2006, les exploitants mondiaux de terminaux portuaires voyaient Hutchison Port Holdings (HPH) maintenir son avance avec des mouvements de 59,3 millions d'EVP. Suivent de près: PSA International avec 51,3 millions, APM Terminals (43 millions), DP World (42 millions), Cosco Pacific (32,5 millions), Eurogate (12,5 millions) et SSA Marine (11,9 millions). Cosco Pacific a enregistré une croissance de 24,8 % par rapport à l'année précédente, suivi de près par PSA International avec une croissance de 24,6 %. Le fossé entre la première et la deuxième place se rétrécit, et dans un élan qui a surpris l'industrie PSA International a acheté une participation de 20 % à son concurrent HPH pour 4,4 milliards de dollars, plus le droit d'acquérir le reste de parts si la maison mère, Hutchison Whampoa, décide de vendre. Un autre groupe de ports qui manifeste des signes forts de croissance est International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), qui affiche une croissance de 36 % dans ses résultats du premier trimestre de 2007. Le tableau 47 montre la part du débit mondial de conteneurs des acteurs clés du marché dans les opérations mondiales des terminaux. HPH a maintenu son avance tout au long de la période 2004-2006, bien que le fossé entre cette société et ses concurrents se soit rétréci. Alors qu'en 2004 HPH avait une avance de 4 % sur son plus proche

Tableau 47

#### Parts en pourcentage des exploitants mondiaux de terminaux dans le débit mondial de conteneurs (En pourcentage)

Exploitants mondiaux de terminaux	2004	2005	2006
<b>HPH</b>	13,0	13,0	13,0
<b>PSA International</b>	9,0	11,0	12,0
<b>APM Terminals</b>	9,0	10,0	10,0
<b>DP World<sup>a</sup></b>	9,0	9,0	10,0
<b>Cosco Pacific</b>	6,0	7,0	7,0
<b>Eurogate</b>	3,0	3,0	3,0
<b>SSA Marine</b>	3,0	3,0	3,0
<b>Part totale du débit mondial</b>	53,0	56,0	57,0
<b>Débit mondial (en millions d'EVP)</b>	356,6	387,7	440,0

Source: Adapté par le secrétariat de la CNUCED sur la base d'informations obtenues par Dynamar B.V.

<sup>a</sup> DP World inclut CSX World Terminals et P&O Ports pour les trois années.

concurrent, PSA International, elle s'est réduite à 1 %. La croissance de PSA International peut être également comparée à celle de DP World et de APM Terminals, avec lesquelles elle a partagé un marché de 9 % en 2004, mais dont elle dépasse la part actuelle de 10 %.

Les exploitants mondiaux de terminaux ont accru leur part de marché grâce à un meilleur rendement et à l'acquisition de concessions complémentaires. Une tendance émerge à réunir les ports et terminaux, soit par des exploitants mondiaux de terminaux, soit par des capitaux gérés par des investisseurs internationaux. Au Royaume-Uni, ABP a été achetée par Admiral Acquisitions et PD Ports par Babcock & Brown Infrastructure Limited, alors que MDHC, appartenant à Peel Holdings, qui contrôle également les ports de Medway and Clyde, dont la Deutsche Bank détient maintenant elle-même 49 %.

La tendance au Royaume-Uni, vingt-cinq ans après la première privatisation de port, est qu'actuellement tous les ports privatisés appartiennent à des institutions financières. Les seules exceptions sont MDHC, où la Deutsche Bank a une participation de 49 %, et Forth Ports qui est toujours géré par une compagnie d'exploitation portuaire «traditionnelle». Toutefois, le moment où Forth Ports suivra le même chemin que les autres ports demeure un sujet de spéculation, car le port de Tilbury, situé dans le sud-est du pays en pleine croissance, fait partie de ses actifs. Depuis sa privatisation en 1993, la valeur des parts de Forth ports s'est multipliée par dix.

La raison pour laquelle les institutions financières contrôlent les ports est qu'à une époque où les expéditions par conteneurs s'accroissent sans cesse, les ports constituent des affaires stables, apparemment sous-évaluées par rapport aux autres industries. L'émergence de réseaux d'éclatement portuaire a considérablement accru le nombre de conteneurs chargés et déchargés et ainsi les recettes des ports. Les ports des pays en développement pourraient ainsi attirer les investisseurs étrangers. Dans ce cas, les investissements sont invariablement suivis d'une révision des pratiques de gestion et d'exploitation qui accroît l'efficacité.

Une autre tendance originaire du Royaume-Uni est peut-être l'introduction d'une taxe de 11 dollars par EVP pour les coûts d'infrastructure au port de Felixstowe. Le prix à payer pour les connexions

routières et ferroviaires extérieures de ce port a été transféré par l'État au port lui-même et aux clients. Traditionnellement, il a été accepté que l'État ou l'administration locale financent toutes les infrastructures conduisant aux limites d'un port. En tant que port le plus important du Royaume-Uni, le port de Felixstowe a exploité 3 millions d'EVP en 2006 et sa demande de réalisation d'un plan de construction d'installations complémentaires, qui porterait sa capacité totale à 5,2 millions d'EVP, a abouti.

Le Royaume-Uni était le premier pays au monde à privatiser ses ports avec la création d'ABP en 1983, pratique qui a été saluée à travers le monde. Toutefois, dans le but d'intéresser les entreprises portuaires à l'investissement étranger direct (IED), cette pratique pourrait être seulement valable dans les pays en développement qui ont un important volume de cargaisons importées et exportées. Les ports de transbordement auront peu d'influence pour convaincre leurs clients de payer des taxes d'infrastructure en faveur de ces cargaisons.

Ailleurs en Europe, la Fédération de Russie prévoit d'importantes réformes portuaires par le biais de son organisme portuaire public, RosMorPort, créé en 2003 pour gérer plus de 40 ports. Dans le cadre de cette réforme, RosMorPort recherche un prêt privé de 96 millions de dollars auprès de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement. Ust Luga, l'un des plus récents ports russes de conteneurs, vise à alléger la congestion de Saint-Petersbourg, et en recevant une partie du trafic des États baltiques, à devenir le plus important port de conteneurs de la Fédération de Russie. Les travaux de construction ont commencé au terminal de conteneurs du port d'Ust-Luga au début de 2007. Deux quais d'une longueur totale de 440 m doivent être achevés avant la fin de 2007 et les opérations commencer au début de 2009. Ce terminal doit avoir un débit annuel de 3 millions d'EVP avec un potentiel d'extension qui le portera à 6 millions d'EVP par an. Eurogate aura une participation de 26 % dans ce projet, ce qui en fera un des intérêts étrangers très limités impliqués dans les ports russes. Dans le port de Novorossiysk sur la mer Noire, un plan d'expansion de 700 millions de dollars est en cours avec la construction de nouveaux terminaux pour les céréales, les engrais, le bois et les conteneurs, ainsi qu'un second terminal en eau profonde pour les pétroliers. À l'autre bout de la Fédération de Russie, Vladivostok voit croître ses exportations de

matières premières vers la Chine, avec un débit prévu de 250 000 EVP, puis de 300 000 EVP d'ici à 2010. L'exploitant du terminal de conteneurs de la Fédération de Russie, la Compagnie nationale des conteneurs, en partenariat avec la Far-Eastern Shipping Company (FESCO), entreprendra la construction d'un terminal de conteneurs à Vladivostok à la fin de 2007. La première phase assurera une capacité de 120 000 EVP d'ici à 2010. La seconde phase commencera en 2011 et visera à porter la capacité à 250 000 EVP d'ici à 2014.

Le port d'Illichivsk, en Ukraine, était en mai 2007 un des premiers terminaux de conteneurs de la CEI et de la Baltique à pouvoir recevoir un porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 5 000 EVP de la Maersk Line. Dans le cadre d'un service régulier entre l'Ukraine et la Chine, huit porte-conteneurs d'une capacité de 5 000 EVP seront déployés pour ce service. Les mouvements de conteneurs au port d'Illichivsk sont d'environ 26 par heure et un débit de 800 000 EVP est prévu d'ici à la fin de 2007.

En Asie de l'est, l'accroissement du débit de conteneurs des ports chinois se poursuit. Le débit de tous les ports intérieurs chinois en 2001 a dépassé Hong Kong (Chine), à l'époque le port de conteneurs le plus actif au monde. En 2007, Shanghai deviendra probablement le port de conteneurs le plus actif au monde. Le port de Shenzhen n'est pas loin derrière et il est prévu qu'il occupera la deuxième position dans un avenir proche.

Il est escompté que le port de Ningbo, Chine, port naturel en eau profonde, prendra la troisième position d'ici quelques années. Derrière cette croissance il y a le programme d'investissement public qui, en vertu du dixième plan quinquennal (2001-2005) a consacré quelque 8,7 milliards de fonds publics aux ports. Le montant total de l'investissement dans les ports est estimé au double si l'investissement privé est pris en compte. L'investissement de la Chine dans de nouveaux équipements portuaires ne semble pas faiblir, avec l'annonce dans le onzième plan quinquennal que l'expansion de son réseau portuaire est une priorité. Au port de Tianjin, 385 millions de dollars doivent être investis dans le développement d'un nouveau terminal de conteneurs à quatre espaces d'accostage d'une capacité totale de 2 millions d'EVP. Cette nouvelle installation doit être commandée d'ici à l'année 2012 et sera construite dans la zone

portuaire de Dongjiang, qui doit être développée comme zone franche. Le port de Fuzhou a traité plus d'un million d'EVP en 2006 et il est ainsi devenu le treizième port chinois à avoir dépassé le niveau symbolique d'un million d'EVP. Le terminal international de conteneurs de Fuzhou, qui appartient à PSA International a seulement été mis en service en 2003. Un troisième emplacement d'accostage sera commandé en 2007, ce qui portera la longueur totale de quais à près de 1 000 m et la capacité à près de 1,2 million d'EVP. HPH et le Huizhou Port Affairs Group Co. Ltd. ont signé un accord de coentreprise pour l'exploitation des terminaux internationaux de conteneurs du port de Huizhou, dans la province de Guangdong, en Chine du sud. Le port a quatre emplacements d'accostage polyvalents et cinq emplacements pour pétroliers capables de manutentionner des marchandises non conteneurisées, comme le pétrole et le GPL ainsi que des cargaisons conteneurisées et en vrac.

En 2006, il y a eu en Asie du sud-est des grèves dans plusieurs ports importants d'Indonésie à la suite de l'imposition de 10 % de TVA. Les plans du Gouvernement pour la réforme des ports comprennent un changement de la législation maritime qui empêche les investisseurs étrangers de contrôler plus de 49 % du développement et des opérations portuaires. D'autres plans visent à concentrer 141 ports internationaux en 25 ports d'éclatement par une série de grands travaux portuaires évalués à 1,5 milliard de dollars, notamment au nouveau port de Jakarta, la construction d'un port d'un coût de 500 millions de dollars s'étendant sur plus de 245 ha. Dans la province d'Aceh, le port de Dublin investit dans une concession de cinquante ans avec le port de Sabang, situé dans l'île de Weh, près de l'extrémité nord de Sumatra. C'est un port naturel en eau profonde, d'une profondeur de 18 m, situé à l'entrée nord de la voie maritime la plus active du monde – le détroit de Malacca – et idéal pour le trafic de transbordement. La Thaïlande a annoncé des plans de construction d'un nouveau port de conteneurs à Pak Bara, capable de manutentionner 2,4 millions d'EVP lorsqu'il sera en service. Pak Bara est à environ 150 milles des itinéraires maritimes internationaux et il a une profondeur naturelle de 13 m qui pourrait être creusée jusqu'à 25 m. Les connexions d'infrastructures routières et ferroviaires avec le reste de la Thaïlande devront être modernisées si l'on prévoit davantage que le transbordement de cargaisons. Sabang et Pak Bara se trouvent à la même latitude, et seulement à

300 milles de distance. Au Brunéi Darussalam, PSA International a annoncé son retrait du terminal de conteneurs de Muara après six ans seulement sur vingt-cinq ans de bail. À Singapour, le gouvernement a annoncé des plans pour porter la capacité de ses ports à 50 millions d'EVP d'ici à 2018. Le Gouvernement philippin a annoncé l'offre d'une concession pour l'exploitation du port de Batangas et la conclusion d'un accord à ce sujet est prévue pour la fin de 2007.

Au sud du Viet Nam, la Compagnie portuaire de Saigon a signé des accords sur un certain nombre de projets avec des sociétés internationales pour développer le potentiel et tirer profit de sa position proche des voies maritimes internationales. Les terminaux d'APM et de la Compagnie portuaire de Saigon ont convenu de construire un nouveau terminal de conteneurs avec un tirant d'eau de 14 m à Cai Mep Thuong, à 15 milles au sud de Hô Chi Minh-Ville, au prix de 186 millions de dollars. SSA Marine et la Compagnie portuaire de Saigon vont construire un port de conteneurs à Cai Mep Ha, pour un investissement total de 160 millions de dollars. PSA International et la Compagnie portuaire de Saigon vont construire le port de Thi Vai, dans la province de Ba Ria-Vung Tau, et le projet Hiep Phuoc à Hô Chi Minh-Ville dont la mise en service est prévue d'ici à 2010. HPH et la Société d'investissement, de construction et de commerce de Saigon ont signé une concession de cinquante ans pour également transformer conjointement un site existant de prairies de la province de Ba Ria Vung Tau, au Viet Nam, en un nouveau terminal de conteneurs. La région de Cai Mep et Thi Vai, dans la province de Ba Ria Vung Tau, est une zone destinée à être un port en eau profonde selon le plan directeur détaillé du Gouvernement vietnamien. Le nouveau terminal doit devenir opérationnel en 2011 et avoir une longueur de quai de 730 m, avec une profondeur le long du bord de 14 m et une surface totale de 33 ha (voir l'encadré 2, rapport de pays sur le développement des ports au Viet Nam, au chapitre 7).

En Asie du sud, le port le plus important du Pakistan, Karachi, devrait achever la première phase de ses plans d'expansion, avec notamment un tirant d'eau de 18 m, d'ici à 2009. L'État a également signé une concession de quarante ans avec PSA International pour exploiter le terminal en eau profonde de Gwadar. Actuellement, le port de Gwadar a une capacité de 500 000 EVP, une

longueur de quai de 602 m et une profondeur de 14,5 m le long du bord, avec la possibilité de creuser jusqu'à 16 m. L'État vise à transformer le second port en eau profonde du Pakistan, après Karachi, en une zone franche reliée par une route côtière de 700 km entre les deux villes.

En Inde, les travaux ont commencé au début de l'année 2007 par la construction d'un terminal de conteneurs à Vallarpadam capable de manutentionner 8 000 à 9 000 EVP. Autour du port il y aura une zone économique spéciale sur un espace de 115,25 ha, et un autre à Puthuvypéen, de 285,84 ha. Une procédure d'appel d'offres est également en cours pour la construction d'un terminal international de transbordement de conteneurs en eau profonde à Vizhinjam. Le projet proposé s'est heurté à des difficultés de délivrance de certificat de sécurité, et à un manque d'intérêt des exploitants internationaux établis. Pour tenter de sauver le projet, le Gouvernement a annoncé ses intentions sur les connexions ferroviaires et routières. Une extension du terminal de conteneurs Mumbai's offshore est prévue pour porter sa capacité à 1,2 million d'EVP en deux phases. Mumbai a perdu du trafic au profit du port Jawaharlal Nehru qui a été créé en 1989 pour alléger la pression sur Mumbai. De même, à Sandshead, au Bengale occidental, des plans sont en cours pour la construction par l'État d'un port en eau profonde. De la même façon, le port petit et peu profond de Puducherry, au sud-est de l'Inde, fera partie d'une coentreprise de 475 millions de dollars entre Subhas Group et Om Metals pour le transformer en un port en eau profonde d'ici à 2014. Il s'agit d'une partie de l'investissement indien de 320 milliards de dollars prévu pour la construction d'infrastructures, dont 11 milliards de dollars reviennent aux ports selon des plans qui doubleront la capacité des ports du pays d'ici à 2012. La navigation doit aussi recevoir une manne de 9 milliards de dollars. Au port de Tuticorin, au sud-est de l'Inde, PSA International, exploitant mondial de terminaux, a adopté une pratique de travail selon les règles à la suite d'un désaccord avec des autorités nationales sur une réduction de 54 % du tarif par EVP. Le débit annuel de 377 000 EVP pourrait être réduit à un minimum contractuel de 300 000 EVP, à moins qu'une solution soit trouvée au conflit.

Au Bangladesh, à la suite d'un blocus par des armateurs des ports du pays, le Gouvernement a décidé d'adopter des réformes dans le sens du



système de Service Operation Transfer (SOT) pour le terminal de conteneurs du port de Chittagong New Mooring. Cela ne requiert pas l'utilisation de fonds publics pour l'exploitation du terminal. Le sentiment des employés du terminal de conteneurs semble hostile au système SOT. En dépit de cela, le Gouvernement a d'autres plans pour accroître le rôle du secteur privé dans les ports.

Sri Lanka a obtenu un prêt de 300 millions de dollars de la Banque asiatique de développement (BAD) pour l'extension du port de Colombo par le dragage du port à une profondeur de 20 m pour recevoir les porte-conteneurs les plus récents et améliorer la sécurité de la navigation. Il est prévu que la capacité de manutention dans ce port passera de 3,3 à 5,7 millions d'EVP d'ici à 2010.

Au Moyen-Orient, à la fin de l'année 2006, les terminaux d'APM ont signé un accord de concession de vingt-cinq ans pour les ports de Mina Salman et Khalifa bin Salman à Bahreïn. La concession commence par l'ouverture du port de Khalifa bin Salman, qui doit être prêt d'ici à la fin de l'année 2008. Les terminaux d'APM fourniront les équipements opérationnels, principalement quatre portiques post-Panamax, et installeront un système de gestion de conteneurs RTG. Des plans sont également en cours pour la construction de 40 km de chaussée reliant Bahreïn au Qatar. Environ la moitié de 1,8 milliard de dollars prévus pour la chaussée porteront sur les ponts, et le reste sera construit sur des terrains récupérés.

Dans la première phase d'un projet exécuté à Oman, un des terminaux internationaux à conteneurs d'Oman a officiellement ouvert en 2006 avec quatre grues de quai post-Panamax, huit portiques sur pneus, deux élévateurs et une flotte de 15 tracteurs et 33 remorques. La deuxième phase doit être achevée en 2007 et ajoutera un quai supplémentaire de 520 m et une zone de 28 ha. Le port de Salalah a révélé des plans d'accroissement de sa capacité de plus de 200 % pour recevoir environ 4,5 millions d'EVP. Les travaux qui ont déjà commencé doivent s'achever en 2008.

Au Koweït, il est prévu que le port de Shuwaikh sera privatisé à la fin de l'année 2007 et des plans sont en cours pour le dragage de l'actuel canal et son élargissement de 8,5 m à 14 m. Aux Émirats arabes unis, le port de Fujairah prévoit de construire des espaces d'accostage pour recevoir des cargaisons générales. Un projet de nouvelle route

réduisant la distance de Fujairah à Doubaï de 120 km à 80 km est de bon augure pour les Émirats. Le port de Khor Fakkan a ouvert un nouvel espace d'accostage pour conteneurs de 400 m de long et d'une profondeur de 16 m. Ce port a assuré la manutention pour son plus grand porte-conteneurs, le *Fidelion de la CMA-CGM*, de 9 414 EVP, et au cours du premier mois de l'année 2007 le trafic conteneurisé était supérieur de 10 % à celui de la même période de l'année précédente. Le port d'Abou Dhabi prévoit de construire un complexe industriel de 2,5 milliards de dollars au port de Khalifa bin Salman. En 2006, une concession de vingt-cinq ans a été signée avec les terminaux d'APM. Sharjah (troisième port des sept Émirats), situé dans le Golfe persique, prévoit d'accroître la dimension de ses zones franches. Le port de Saqr au nord des Émirats arabes unis a ouvert en janvier 2007 avec un objectif de 3 millions d'EVP dans les cinq ans.

En République arabe syrienne, l'ICTSI a signé une concession de dix ans pour exploiter le terminal à conteneurs de Tartous, premier port dans ce pays à introduire des compétences étrangères dans les opérations de manutention de conteneurs. Tartous a un quai de 540 m et 250 000 m<sup>2</sup> de zone portuaire. L'ICTSI prévoit d'investir approximativement 39 millions de dollars dans le nouveau terminal à conteneurs sur la durée de la concession.

Ailleurs au Moyen-Orient, un appel d'offres est lancé pour le port et la zone industrielle de Khalifa (KPIZ) à Abou Dhabi. Le KPIZ, situé sur une île asséchée dans la région de Taweelah, entre Doubaï et Abou Dhabi, vise à devenir un important port d'éclatement pour le transbordement, l'industrie et la logistique. L'île sera reliée au continent par une chaussée de 4,5 km dans la partie de l'aménagement où seront construites des zones industrielle, logistique et commerciale sur plus de 100 km<sup>2</sup>. Les premiers vaisseaux à accoster au KPIZ sont attendus aux environs de septembre 2009; à ce moment la capacité de manutention du port atteindra 2 millions d'EVP, avant de s'élever à 8 millions d'EVP d'ici à 2015.

En Asie occidentale, les longues et interminables discussions juridiques en Turquie sur la privatisation du port de Mersin ont lentement avancé devant les tribunaux avant que les appels de divers syndicats pour annuler le processus de privatisation soient finalement rejetés. Quelque 50 concessions portuaires attendaient avec

impatience le résultat de ce cas exemplaire. HPH était l'adjudicataire qui avait obtenu la concession de quarante-neuf ans pour l'exploitation du port d'Izmir. Ailleurs en Turquie, DP World a acquis le site des terrains du port de Yarimca avec des plans pour la construction d'installations d'un million d'EVP.

Aux Amériques, le Mexique envisage de construire un mégaport à Colón dans la péninsule de Basse Californie, à 150 milles au sud de San Diego. Le projet entier, comprenant les connexions ferroviaires, a un coût prévu d'environ 9 milliards de dollars et offrira une capacité de manutention de 6 à 8 millions d'EVP. Plus au sud, à Buenaventura (Colombie) le Groupe maritime espagnol TCB a acheté une participation de 30 % à Complejo Portuario Industrial de Buenaventura, SA (CPIBSA), compagnie qui détient le contrat de concession pour le futur terminal de conteneurs du port de Buenaventura. Le port de Guayaquil, en Équateur, a accordé une concession de vingt ans à l'ICTSI de Manille. L'ICTSI doit dépenser 170 millions de dollars au cours des trois premières années de l'opération. En Équateur également, le port naturel en eau profonde de Manta a vu débiter un accord de concession de trente ans avec HPH. Ce port aura une longueur totale de quais de 1 700 m et une profondeur de 16 m le long du bord, ainsi qu'une zone portuaire de 63 ha. Au Brésil, d'importants volumes de trafic à Santos ont incité à une expansion du port d'Imbituba en 2006 pour porter sa capacité de 150 000 à 400 000 EVP par an. Au Chili, San Antonio a perdu par rapport à Valparaíso quand un certain nombre de clients, notamment MSC et NYK, ont déplacé leurs services de ligne. Le débit de conteneurs de San Antonio pour l'année 2006 a baissé d'environ 12 % par rapport à l'année précédente. Inversement, le débit de conteneurs à Valparaíso s'est accru de 65 % pour atteindre 217 697 EVP au premier trimestre de 2007 contre 131 819 EVP pour la même période en 2006. Le terminal de Manzanillo International, à l'entrée côté Caraïbes du canal de Panama, a entamé des travaux pour porter sa capacité d'exploitation de 1,5 million à 2,2 millions d'EVP grâce à la construction d'un quai pour conteneurs de 400 m et à l'acquisition d'équipements de manutention de conteneurs, notamment six nouveaux portiques (y compris trois supergrues post-Panamax).

En Afrique, DP World investit 400 millions de dollars dans un nouveau terminal à conteneurs au

port de Doraleh (Djibouti). La première phase du nouveau terminal à conteneurs permettra d'installer six grues à portiques super-post-Panamax et une longueur de quai de 1 050 m, et il devrait entrer en service fin 2008, avec une capacité de 1,5 million d'EVP. Une seconde phase doublant cette capacité est également prévue. À Dakar (Sénégal), DP World investira plus de 100 millions d'euros dans des infrastructures et des équipements qui feront plus que doubler la capacité du terminal à conteneurs existant, pour atteindre environ 550 000 EVP. En République-Unie de Tanzanie, un contrat a été attribué au groupe portuaire Kuwait Gulf Link Ports International (KGLPI) pour le développement du port de Tanga, au nord, dans le cadre d'un programme de 400 millions de dollars qui comprend la construction de nouveaux quais et le dragage du port.

## **D. DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT TERRESTRE**

### *Transport par voies navigables intérieures*

Les réseaux de voies navigables intérieures demeurent un important mode de transport pour beaucoup de pays développés et en développement, lorsque les autres systèmes de transport sont insuffisamment développés ou sont devenus encombrés. Les solutions de transport multimodal sont de plus en plus recherchées par des transporteurs qui souhaitent réduire les coûts. En Fédération de Russie, les cargaisons acheminées par voies navigables intérieures ont atteint 170 millions de tonnes en 2005. En Europe, quelque 465 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2005 par les voies navigables intérieures. En Asie, le fleuve Yangtze a charrié 795 millions de tonnes en 2005 et les estimations pour 2006 portent le chiffre à environ un milliard de tonnes. Les niveaux de trafic le long du Yangtze se sont accrus d'environ 25 % par an, avec un port tel que Taicang qui a réalisé un stupéfiant accroissement de 139 % de trafic en 2006. Le troisième fleuve du monde verra environ 1,87 milliard de dollars d'investissements effectués dans ses ports dans le cadre du onzième plan quinquennal de la Chine (2006-2010). La plupart de ces investissements seront consacrés aux ports de Chongqing, Wuhan et Nanjing, Shanghai jouant le rôle de port d'éclatement régional. Longtan, port de Nanjing, réalise une deuxième phase de construction qui est appelée à porter son débit de conteneurs à

1,4 million d'EVP. D'ici à 2010, ce débit devrait doubler, à 3 millions d'EVP, après l'achèvement de la quatrième phase de développement. En 2006, Wuhan, 1 000 km à l'ouest de Shanghai, a vu son débit atteindre 25 millions de tonnes et 250 000 EVP. Il y a actuellement environ 8 000 km de canaux accessibles à des navires de plus de 1 000 t<sub>pl</sub> en Chine; cette longueur devrait être portée à 10 000 km d'ici à 2010 et à 19 000 km d'ici à 2020. Ailleurs en Asie, la rivière Irrawaddy au Myanmar a acheminé quelque 23,23 millions de passagers et 3,89 millions de tonnes de marchandises en 2006.

### *Transport ferroviaire*

#### Évolution du marché

Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC), des augmentations substantielles du trafic ferroviaire international ont été enregistrées en 2006 avec des résultats individuels et régionaux divers.

À travers l'Europe, le trafic de fret mesuré en tonnes-km s'est accru de 4,9 % par rapport à l'année précédente, où le trafic avait diminué de 2,4 %. Plusieurs transporteurs de fret ont enregistré une croissance à deux chiffres. Le rétablissement du transport ferroviaire, particulièrement du trafic international des marchandises, en Europe du sud-est (avec une augmentation de 5 %) continue à favoriser davantage d'intégration continentale.

L'accroissement a été également marqué dans les économies européennes de transition; les chemins de fer russes notamment ont enregistré un accroissement de 5 % de trafic de fret.

En Asie, les résultats des chemins de fer chinois ont continué à s'améliorer de 11 % pour le trafic de fret, tandis que les chemins de fer indiens ont connu une de leurs meilleures années de ces dernières décennies, avec un taux de croissance de 8 %.

Le trafic ferroviaire de fret au Japon s'est accru à un taux modéré de 1,3 %, largement comme les années précédentes.

Aux États-Unis, les transporteurs des marchandises par chemins de fer ont eu également une belle année, avec un taux de croissance de 3 % par rapport à 2005. L'ensemble des chemins de fer de ce pays ont acheminé près de 3 000 milliards de tonnes-km (2 788 milliards en 2006).

Afin d'assurer l'avenir de la croissance des chemins de fer, les membres de l'UIC ont en mars 2007, énoncé un certain nombre d'objectifs stratégiques, notamment l'intégration de l'industrie du fret ferroviaire dans la chaîne de la logistique mondiale, y compris les ports, les compagnies de navigation, les transporteurs par conteneurs et les expéditeurs de fret; le développement des réseaux ferroviaires intercontinentaux et intermodaux de fret, en mettant un accent particulier sur les corridors Asie-Europe, le corridor Chine-Inde et, en Asie, le Trans-Asian Railway (TAR); l'établissement des réseaux de fret ou de corridors de fret actifs; l'engagement de nouveaux types de partenaires pour le financement de la construction, de la modernisation et du fonctionnement des chemins de fer sur ces corridors d'avenir; et en définitive la coordination technique et opérationnelle. Il y a lieu de noter que le Protocole du 3 juin 1999 pour la modification de la Convention relative au transport international ferroviaire (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole de 1999) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006<sup>29</sup>.

#### Développement des infrastructures

Dans le but d'améliorer et d'étendre les services ferroviaires, des efforts ont été réalisés en 2006 pour développer les infrastructures physiques dans beaucoup de régions.

En Asie, l'accord sur le TAR élaboré par la CESAP envisage la création d'un réseau de transport ferroviaire de fret à travers l'Europe et l'Asie. Ce réseau comprend environ 81 000 km de lignes ferroviaires – les 12 600 km de corridor du sud-est asiatique, les 32 500 km du corridor du nord-est asiatique, les 13 200 km du corridor de l'Asie centrale et du Caucase et les 22 600 km du corridor Asie du sud-République islamique d'Iran-Turquie – et relie 28 pays dans la région.

Au niveau national, les Chemins de fer indiens ont annoncé qu'ils construiront une ligne de 350 km entre Jiribam (Inde) et Moreh (Myanmar) reliant l'Inde aux pays asiatiques. Dans le même ordre d'idées, le Gouvernement de Myanmar a annoncé qu'il participera au financement du projet. Le coût de la liaison ferroviaire Jiribam-Imphal-Moreh est de 649 millions de dollars, tandis que la liaison Tamu-Kalay-Segyi au Myanmar coûtera 296 millions de dollars. La rénovation de la ligne Segyi-Chungu-Myohaung a été estimée à 62,5 millions de dollars.

La Chine compte que ses volumes de cargaisons ferroviaires conteneurisées passeront à 10 millions d'EVP en 2010, soit 6 % du fret ferroviaire total. En conséquence, la Chine concentre son attention sur son segment terrestre du transport conteneurisé et sur des plans pour accélérer la construction de son réseau de transport ferroviaire conteneurisé pour faire face à l'accroissement de la demande. Le manque de capacité ferroviaire de la Chine continentale pour faire face au volume rapidement croissant de marchandises conteneurisées est devenu un obstacle à l'efficacité du transport. Selon le Ministère des chemins de fer de Chine, en 2006, 1,5 % seulement du mouvement total de conteneurs de 75,8 millions d'EVP ont été expédiés à destination et en provenance des ports par chemin de fer. Pendant ce temps, le volume des cargaisons ferroviaires conteneurisées de la Chine continentale est d'environ 3 millions d'EVP annuellement, ce qui représente, selon le Ministère des chemins de fer, environ 2,2 % du total de fret ferroviaire total. À l'ordre du jour également, le Ministère vise la construction de 18 grands terminaux de chemins de fer à conteneurs destinés à jouer un rôle de pivots dans les 18 principales villes de Chine continentale, notamment Shanghai, Beijing et Guangzhou, d'ici à 2020.

En Afrique, plusieurs projets ont été lancés en 2006 afin de construire des chemins de fer pour le fret, particulièrement pour transporter des matières premières. Au Sénégal, un projet de 2 milliards de dollars est prévu pour construire un chemin de fer de 750 km reliant la zone minière proche de Falémé au port de Dakar, en vue du transport de minerai de fer. Un projet similaire est prévu au Gabon pour relier la zone minière de Belinga à l'actuel chemin de fer Trans-Gabon, pour permettre un accès à la côte atlantique grâce à la construction d'une nouvelle ligne. En Guinée, un projet de ligne ferroviaire de 1 000 km est prévu de Nimba au port en eau profonde de Matakang pour un coût de 3 milliards de dollars. On prévoit que cette ligne ferroviaire transportera à la fois du minerai de fer et d'autres marchandises, telles que le café, le coton et les bananes. Le Soudan prévoit de construire une nouvelle ligne ferroviaire de Khartoum à Port Soudan sur la mer Rouge pour un coût de

2 milliards de dollars. Cette ligne sera parallèle à la ligne existante à écartement simple.

### *Transport routier*

#### Évolution du marché

Le marché mondial pour le trafic routier de fret et des services connexes pourrait être estimé à une valeur d'environ 600 milliards de dollars en 2006<sup>30</sup>. Le secteur du transport routier, y compris la location de camions, les services de crédit-bail et le transport de passagers, a généré des recettes totales de 866,5 milliards de dollars en 2006, représentant un taux de croissance annuel composé de 4,6 %. D'ici à 2011, il est prévu que la valeur du secteur mondial de camionnage (y compris le crédit-bail et la location des camions et le transport) augmentera de 29,8 % pour atteindre 1 124,5 milliards de dollars. La prévision du taux de croissance annuel composé du secteur pour la période 2006-2011 est de 5,4 %. Si le segment du transport des marchandises et des services connexes maintient ses 70 % de parts du marché total du transport routier en 2011, comme c'était le cas en 2006, il peut être estimé que le segment du transport routier des marchandises aura une valeur d'environ 790 milliards de dollars en 2011.

Le marché est encore largement dominé par de petites et moyennes entreprises, les parts combinées des quatre plus grandes sociétés du secteur ne dépassant pas 7 % du marché mondial. Ces quatre sociétés ont toutes des activités mondiales, disposent d'une vaste logistique et conduisent des opérations dans la chaîne de l'offre. La segmentation du marché met en lumière le caractère fragmenté et concurrentiel du secteur mondial du transport routier et du camionnage. En termes de déploiement géographique, les marchés du transport routier asiatique, européen et des États-Unis sont estimés, chacun, entre un quart et la moitié du marché mondial en valeur, tandis que le reste du monde représente environ 8 %. Une étude<sup>31</sup> conclut que les marchés chinois et indien sont de loin les plus importants par le nombre d'entreprises et d'employés, tandis que le marché des États-Unis est le plus important pour les ventes totales évaluées en dollars (voir le tableau 48).

Tableau 48

**Marché du transport routier: comparaisons par pays**

	Total des établissements	Emploi total	Ventes totales (en millions de dollars)
<b>Allemagne</b>	304,6 %	332,2 %	347,2 %
<b>Brésil</b>	140,2 %	152,9 %	1 185,7 %
<b>Chine</b>	18,0 %	19,7 %	627,4 %
<b>États-Unis</b>	100,0 %	100,0 %	100,0 %
<b>Fédération de Russie</b>	165,2 %	180,1 %	1 667,5 %
<b>France</b>	428,7 %	467,5 %	553,2 %
<b>Inde</b>	26,2 %	28,5 %	1 819,1 %
<b>Japon</b>	200,0 %	218,1 %	163,2 %
<b>Royaume-Uni</b>	443,2 %	483,3 %	653,5 %

Source: Rapports Barnes.

**Développement des infrastructures**

La mondialisation a amené à prendre conscience qu'il faut assurer d'autres options pour échapper à la congestion des itinéraires commerciaux internationaux. Le volume des marchandises expédiées en utilisant des options de transport terrestre entre l'Asie (Chine) et l'Europe est très limité<sup>32</sup>. Le transport ferroviaire, particulièrement le chemin de fer transsibérien, pourrait représenter jusqu'à 3 à 4 % du volume actuel. Le transport routier représente sensiblement la même part, alors que de 90 à 95 % des marchandises dans le trafic Asie-Europe sont transportées par mer (voir le tableau 49).

Dans ce contexte, les projets d'infrastructures interrégionales sont nombreux; en particulier la revitalisation de la «route de la soie» comme pont terrestre commercial entre l'Asie et l'Europe bénéficie d'une attention particulière. La Chine a annoncé en 2006 qu'elle construira 12 routes dans sa province nord-ouest de Xinjing, pour mieux connecter le système routier chinois aux routes de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, du Pakistan et d'autres pays. Les nouvelles routes s'articulent au projet de route asiatique promu par la CESAP, qui porte sur 140 000 km de routes dans 32 pays asiatiques.

Tableau 49

**Transport par conteneurs à pleine charge entre la Chine et l'Europe: répartition modale<sup>33</sup>**  
(En millions d'EVP à pleine charge)

	Vers l'ouest	Vers l'est	Total
<b>Transport maritime</b>	4,50	2,50	7,00
<b>Chemin de fer</b>	< 0,20	< 0,10	< 0,30
<b>Route (camions)</b>	< 0,03	< 0,03	< 0,06

Source: Chambre de commerce des États-Unis, *Option de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie*.

On prévoit que les améliorations du réseau asiatique de routes et la liaison avec le réseau routier européen pourraient conduire à un accroissement du volume des marchandises transportées par route, en particulier de certains types de marchandises de haute valeur. Toutefois, de tels développements devraient également être considérés dans le contexte de la viabilité. Par conséquent, un intérêt particulier est exprimé par les affréteurs et les transporteurs à l'égard de solutions intermodales combinant le transport routier et ferroviaire et en utilisant également les liaisons de transport via la mer Noire et la mer Caspienne. Les affréteurs et les transporteurs considèrent également le pont de transport terrestre Asie–Europe avec un prolongement vers les États-Unis via l'océan Atlantique comme voie d'évitement de la congestion des voies commerciales maritimes du Pacifique.

### Logistique

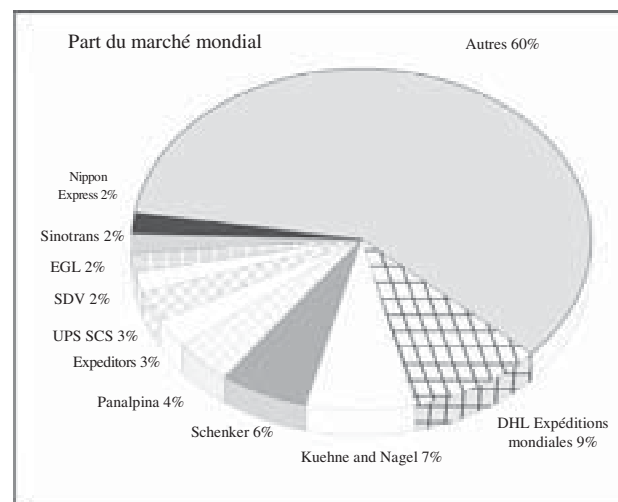
Ces dernières années, un grand nombre d'expéditeurs ont développé leurs activités pour profiter de l'actuelle tendance aux délocalisations et répondre aux demandes des affréteurs pour une logistique et des services de la chaîne de l'offre plus sophistiqués souvent définis comme Third Party Logistics (3PL), particulièrement à l'échelle mondiale. Beaucoup d'importantes sociétés ont adopté comme objectif stratégique de devenir des pourvoyeuses de logistique mondiale intégrée. Ces sociétés ont tenté d'introduire des services à valeur ajoutée aux deux bouts de la chaîne de l'offre, soit organiquement, soit par acquisition. Les données de l'année 2006<sup>34</sup> indiquent que l'Europe est le marché le plus important pour les expéditions de fret et les services logistiques, avec une participation d'un peu plus d'un tiers. La région Asie–Pacifique (29 %) a devancé l'Amérique du Nord (27 %), parce que le marché aussi bien intra-asiatique qu'extra-asiatique continue à se développer rapidement.

La logistique mondiale et le marché des expéditions de fret sont en phase de rationalisation et de consolidation. Il y a actuellement une poignée d'acteurs principaux qui déclarent disposer d'une couverture mondiale. L'expéditeur mondial DHL est le plus important pourvoyeur de logistique, compte tenu des recettes aériennes, maritimes et de courtage douanier. Kuehne & Nagel et Schenker complètent le trio de tête (voir le graphique 15). Un fossé considérable sépare ces sociétés du plus

important expéditeur suivant, Panalpina. Un grand nombre de sociétés, en dehors des trois premières, sont considérées comme cibles éventuelles de rachat, soit par d'autres acheteurs commerciaux inspirés par des considérations d'échelle, soit par des sociétés par actions qui cherchent à profiter d'un marché actif. En termes de part de marché, DHL détient environ 9 % du marché mondial des expéditions de fret et de la logistique. Les 10 premières compagnies ont une part consolidée d'environ 40 % de ce marché. La raison majeure en est le peu d'obstacles à l'entrée et à la sortie du marché, car il faut investir très peu de capitaux pour monter une activité d'expédition.

Figure 15

### Marché total des expéditions de fret : parts de marché



Source: *Transport Intelligence, Global Freight Forwarding, 2007.*

Il y a eu également consolidation parmi d'autres sociétés de logistique telles qu'Agility (combinaison entre PWC Logistics, GeoLogistics et un certain nombre d'autres petites acquisitions); CEVA Logistics (anciennement TNT Logistics), qui en 2007 a fait une offre d'acquisition de EGL Logistics, autre importante société; Geodis, qui a acquis Wilson Logistics; ABX; DSV (précédemment appelée DFDS Transport); C.H. Robinson; Kintetsu, qui a une position particulièrement forte dans le commerce japonais, mais n'a pas de présence majeure ailleurs; et enfin Sinotrans, la pourvoyeuse de logistique chinoise, qui s'est concentrée sur le marché chinois où elle opère également par le biais d'un certain nombre de coentreprises.

En dehors de l'industrie classique d'expédition du fret, aussi bien des compagnies de navigation, par le biais d'entités consacrées telles que Maersk Logistics, que des transporteurs/intégrateurs express tels que Fedex, accèdent également au marché de la logistique. Les niveaux de rentabilité de ce marché, ses perspectives de croissance et le peu d'actifs nécessaires aux expéditeurs de fret et aux sociétés de logistique ont rendu ce secteur très attrayant pour les investisseurs extérieurs.

Bien qu'à un rythme plus lent que l'année précédente, le marché mondial de la logistique et du transport des marchandises s'est davantage développé en 2006, stimulé par une croissance commerciale régulière en Europe et en Asie-Pacifique, alors que l'économie des États-Unis n'a pas ralenti autant qu'on l'avait craint. Le commerce intra-asiatique a été également un moteur essentiel et a orienté les stratégies de développement de beaucoup de sociétés (voir le

tableau 50). Au cours de l'année 2006, des résultats exceptionnels ont été atteints par la plupart des grands fournisseurs de logistique et transporteurs des marchandises. Kuehne & Nagel, basé en Europe, a vu son chiffre d'affaires augmenter de 30 % et ses bénéfices de 52 %. Panalpina a déclaré 43 % d'augmentation de ses bénéfices, avec une augmentation nette de 11 % de ses recettes. DHL Global Forwarding a vu l'impact de sa fusion avec Exel se confirmer. Les recettes de sa division du fret aérien ont fait un bond de presque 70 % et les recettes de son fret maritime de 40 %. Le transporteur de fret des États-Unis, Expeditors, a annoncé une forte croissance toute l'année avec des recettes nettes augmentant de 21 % et un bénéfice net augmentant de 23 %, pour atteindre 235 millions de dollars. Simultanément, UTi Worldwide a vu ses recettes brutes augmenter de 28 %, pour atteindre 3,6 milliards de dollars, avec des recettes nettes totalisant 1,2 milliard de dollars, en hausse de 27 %.

Tableau 50

**Taille du marché du transport mondial des marchandises  
et taux de croissance, 2003-2005**

*(En millions d'euros)*

	2003	2004	2005	2006
<b>Marché mondial</b>	72 530,00	81 211,00	92 862,00	105 317,00
<b>Taux de croissance en pourcentage</b>		12,00	14,30	13,40

*Source: Transport Intelligence, Global Freight Forwarding 2007.*

Sans aucun doute les pourvoyeurs de logistique et les expéditeurs bénéficient d'une période exceptionnelle qui a duré plusieurs années. Cela leur a attiré beaucoup d'attention de la communauté financière dans la perspective des opportunités d'investissement, de fusions et d'acquisitions. Il est prévu que l'année 2007 sera encore une année dynamique pour une industrie qui demeure dans une période ascendante. Cette perspective sera probablement affectée par la sécurité (15,6 %), les exigences technologiques (14,9 %) et d'autres facteurs.

Essentiellement stimulé par la mondialisation, globalement on prévoit que le marché des expéditions de fret poursuive sa croissance à 9,4 % au cours des cinq prochaines années. Il est prévu que d'ici à 2010 ce marché atteindra 150,7 milliards

d'euros. Cette perspective positive est cependant sujette à des risques de recul, y compris le ralentissement de l'économie des États-Unis et son impact éventuel sur le commerce transpacifique et transatlantique. En outre, les expéditeurs de fret sont négativement perçus par certains clients comme étant une ressource à faible valeur ajoutée qui fournit un éventail de services assimilés à des biens marchands et basés sur les coûts.

## **E. AUTRES DÉVELOPPEMENTS**

La CNUCED a récemment mené une étude globale sur l'impact du Code international sur la sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS) qui a imposé des obligations étendues aux gouvernements, aux compagnies maritimes et aux installations portuaires. Un total de

55 questionnaires remplis ont été reçus des ports répondants, qui représentent environ 16 % du débit mondial des cargaisons portuaires (en tonnes), sur la base des chiffres du trafic maritime mondial, et approximativement 24 % du débit mondial des ports de conteneurs (en EVP). Les chiffres de coût initialement indiqués par les ports répondants varient entre un minimum de 3 000 dollars et un maximum de 35 millions de dollars, tandis que les coûts annuels annoncés varient entre 1 000 dollars et 19 millions de dollars.

L'estimation mondiale des coûts pour les ports du Code ISPS varie approximativement entre 1,1 milliard et 2,3 milliards initialement, et approximativement entre 0,4 milliard de dollars et 0,9 milliard de dollars annuellement par la suite. Ces coûts équivalent à une augmentation des paiements internationaux de fret maritime d'environ 1 %, pour les dépenses initiales et de 0,5 % pour les dépenses annuelles. L'étude complète intitulée «Sécurité maritime: application du code ISPS, coûts et financement connexe» peut être téléchargée du site: [http://www.unctad.org/en/docs/sdtet1b2007\\_1\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/sdtet1b2007_1_en.pdf).

### Notes

- <sup>28</sup> Estimations.
- <sup>29</sup> Pour une liste des États membres, se référer au site de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, [www.otif.org](http://www.otif.org).
- <sup>30</sup> Datamonitor, société d'information sur les affaires, a fait une analyse de haut niveau sur le transport routier mondial et le marché de camionnage; <http://www.datamonitor.com/>.
- <sup>31</sup> Rapports Barnes, [www.barnesreports.com](http://www.barnesreports.com).
- <sup>32</sup> Rapport de la Chambre de Commerce des États-Unis: Land Transport Options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study; [www.uschamber.com](http://www.uschamber.com).
- <sup>33</sup> La «répartition modale» décrit le pourcentage des marchandises transportées en utilisant un type de transport particulier par route, par chemin de fer ou par voie maritime.
- <sup>34</sup> Transport Intelligence, *Global Freight Forwarding, 2007*.



## Chapitre 6

# QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DES RÈGLES

*Le présent chapitre informe sur l'évolution juridique récente dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce ainsi que sur l'état des principales conventions maritimes.*

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

Suspendues depuis le milieu de 2006, les négociations sur la facilitation du commerce à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont repris en février 2007, ainsi que les autres négociations qui font partie du Cycle de développement de Doha. Depuis, le Groupe de négociation sur la facilitation du commerce a poursuivi l'examen des questions techniques de facilitation, ainsi que des questions liées au traitement spécial et différencié (S&D), à l'assistance technique et au renforcement des capacités.

Les questions techniques examinées au Groupe de négociation portent sur un large éventail de mesures de facilitation. Des textes ont été proposés pour inclusion éventuelle dans un accord futur de l'OMC sur la facilitation du commerce, notamment sur les sujets suivants liés à l'article VIII du GATT concernant les redevances et les formalités pour l'exportation et l'importation de marchandises, et à l'article X concernant la publication et l'administration des règles commerciales:

- Publication et notification des règles commerciales et des dispositions concernant les pénalités, y compris la diffusion sur Internet et l'établissement de bureaux nationaux uniques pour les enquêtes;
- Intervalle entre la publication et l'entrée en vigueur;
- Décisions préliminaires;
- Droit d'appel et mécanisme d'appel dans une union douanière;
- Paramètres spécifiques pour les redevances et les taxes, leur publication et leur notification, et leur examen périodique;
- Examen périodique des formalités et des prescriptions documentaires, en vue de leur réduction;
- Acceptation des informations accessibles dans le commerce et de copies;
- Guichet unique et soumission ponctuelle;
- Élimination progressive du recours obligatoire à des courtiers en douane;
- Formulaire uniformes, prescriptions documentaires et procédures de dédouanement dans une union douanière;
- Interdiction des redevances consulaires et des prescriptions sur les transactions;
- Coordination des activités et des besoins de tous les postes frontaliers;
- Accélération des expéditions;
- Traitement avant l'arrivée, gestion des risques et audit après dédouanement, et séparation entre la mainlevée et les procédures de dédouanement;
- Négociants autorisés;

- Fixation et publication de délais moyens de mainlevée et de dédouanement;
- Critères objectifs pour la classification des tarifs.

D'autres propositions concernent l'amélioration et la clarification de l'article V sur la liberté de transit. Bien que certaines des questions traitées dans ces propositions soient semblables à celles qui visent à clarifier et améliorer les articles VIII et X, un certain nombre de mesures proposées visent plus précisément à améliorer les systèmes et les opérations de transit. Ce sont les suivantes:

- Promotion d'accords ou d'arrangements régionaux de transit;
- Dédouanement simplifié et préférentiel pour certaines marchandises en transit, et limitation des inspections et des contrôles;
- Régimes et garanties pour le transport sous douane;
- Système international, régional ou national de garantie douanière;
- Régimes de transit hors contingentement.

Les réunions du Groupe de négociation tenues en 2007 ont été largement orientées vers l'élaboration et la discussion de propositions basées sur des textes (ou de «troisième génération») qui pourraient en définitive faire partie de l'accord prévu.

D'autres questions prioritaires de l'ordre du jour du Groupe de négociation sont celles de l'assistance technique et du renforcement des capacités, ainsi que celle du traitement spécial et différencié. Selon les modalités des négociations sur la facilitation du commerce, telles qu'elles sont définies à l'annexe D de l'«ensemble de juillet» approuvé par l'OMC en 2004, les pays en développement ne sont tenus d'appliquer des engagements que s'ils en ont la capacité. L'acquisition de cette capacité est en outre liée à la fourniture d'une assistance technique appropriée ainsi qu'à des dispositions de S&D allant au-delà de l'octroi des traditionnelles périodes de transition pour l'application des engagements.

## B. QUESTIONS JURIDIQUES CONCERNANT LES TRANSPORTS

### Aperçu de l'évolution récente concernant la sécurité maritime et de la chaîne d'approvisionnement

#### 1) Organisation mondiale des douanes

Ainsi que cela a été signalé dans l'*Étude sur les transports maritimes, 2006* de la CNUCED, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (ou Cadre SAFE)<sup>35</sup> a été adopté à l'unanimité par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) en juin 2005. Il esquisse de grands principes primordiaux concernant la sécurité et la facilitation de la chaîne mondiale d'approvisionnement, et il est basé sur deux «piliers» principaux, à savoir la coopération entre administrations douanières et des partenariats entre ces administrations et les entreprises. Il comporte quatre éléments de base:

- Une harmonisation des données préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmises par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit;
- L'élaboration et l'application d'une approche commune de gestion des risques;
- L'utilisation d'un matériel de détection non intrusif pour conduire l'inspection des conteneurs et des marchandises à haut risque;
- La définition des avantages offerts aux entreprises qui respectent les normes minimales et les meilleures pratiques en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

En janvier 2007, 144 membres de l'OMD ont exprimé leur intention d'appliquer le Cadre SAFE. Selon des informations fournies par l'OMD, le programme de renforcement des capacités qui a été lancé en janvier 2006 pour aider à appliquer le nouveau cadre de sûreté (Programme Columbus) a donné de bons résultats jusqu'ici, y compris dans l'évaluation des besoins et dans les activités de renforcement des capacités et d'application des membres de l'OMD, ainsi que dans le suivi de ce programme<sup>36</sup>.

Le cadre SAFE envisage la certification d'opérateurs économiques agréés (OEA) qui sont habilités à participer à des procédures douanières simplifiées et rapides. En juin 2006, les Directives des opérateurs économiques agréés du Cadre SAFE<sup>37</sup> ont été adoptées à l'OMD; elles donnent des instructions techniques pour l'application des programmes des OEA au niveau mondial, et soutiennent l'application effective des normes pertinentes esquissées dans le pilier II (partenariat entre les douanes et les entreprises) du Cadre SAFE. Ces Directives permettent aussi d'inclure des critères facultatifs supplémentaires qui peuvent être requis par toute administration douanière.

Le document des Directives des OEA indique certaines normes identifiées par les douanes comme meilleures normes de sûreté et meilleures pratiques, que les membres de la communauté du commerce et des entreprises qui aspirent au statut d'OEA devraient adopter, sur la base d'une évaluation des risques et de modèles techniques des OEA. Un certain nombre d'éléments à prendre en compte y sont énumérés, chacun étant accompagné de prescriptions spécifiques et détaillées applicables aux OEA et aux douanes, ou aux deux. Il s'agit des éléments suivants:

- Démonstration du respect des prescriptions douanières;
- Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux;
- Viabilité financière;
- Consultation, coopération et communication;
- Éducation, formation et sensibilisation;
- Échange, accès et confidentialité de l'information;
- Sécurité des marchandises;
- Sécurité de l'acheminement;
- Sécurité des locaux;
- Sécurité du personnel;

- Sécurité des partenaires commerciaux;
- Gestion des crises et réparation des incidents;
- Mesures, analyses et améliorations.

En harmonie avec le Cadre SAFE lui-même, les Directives des OEA réaffirment que les administrations des douanes ne devraient pas imposer à la communauté du commerce international le fardeau d'ensembles différents de prescriptions pour sécuriser et faciliter le commerce international. Il devrait y avoir un seul ensemble de normes douanières internationales élaborées par l'OMC, qui ne fassent pas double emploi avec d'autres prescriptions de sécurité intergouvernementales reconnues, ou les contredisent<sup>38</sup>.

Les Directives suggèrent en outre que «le respect vérifiable de prescriptions et de normes de sécurité énoncées par d'autres organisations intergouvernementales telles que l'OMI, la CEE et l'OACI, peut constituer un respect partiel ou complet de meilleures normes de sécurité et de meilleures pratiques identifiées par les douanes et énoncées ci-après dans la mesure où de telles prescriptions sont identiques ou comparables»<sup>39</sup>. Cela tend à suggérer que pour certains transporteurs maritimes et installations portuaires, par exemple, des prescriptions opérationnelles et de sécurité existantes établies dans le Code ISPS peuvent être reconnues aux fins du Cadre SAFE.

L'obtention du statut d'OEA peut notamment avoir les avantages suivants:

- Mesures pour accélérer la mainlevée des marchandises, réduire le temps de transit et diminuer les coûts d'emmagasinement;
- Accès à des informations utiles pour les OEA participants;
- Mesures spéciales pour les périodes de perturbation commerciale ou d'augmentation des niveaux de risque;
- Attention prioritaire à la participation aux nouveaux programmes de traitement des marchandises.

En outre, il existe des avantages globaux que le statut d'OEA peut apporter à plus long terme comme une meilleure sécurité, un environnement de travail plus sûr, une efficacité accrue et de meilleures relations entre les entreprises et les douanes.

Les questions des procédures d'autorisation et de validation devant être suivies par des membres de l'OMC, ainsi que la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA au plan international, sont traitées dans le Cadre SAFE et dans le document des Directives des OEA. En conséquence, la conception de ces procédures, l'octroi d'autorisations et les décisions de reconnaissance mutuelle relèvent de la compétence des membres de l'OMC qui conviennent d'adopter le Cadre SAFE<sup>40</sup>.

Du point de vue des pays en développement, en particulier, il importera que les opérateurs qui obtiennent le statut d'OEA dans un pays soient reconnus ailleurs, afin qu'ils puissent jouir des avantages énoncés dans le Cadre SAFE et participer au commerce international sur un pied d'égalité.

Un système mondial de reconnaissance mutuelle des OEA peut cependant ne pas être aisément réalisable. Même si l'investissement requis des opérateurs privés et des administrations douanières est effectué pour restructurer, moderniser et unifier les procédures et les normes pertinentes, et pour assurer le respect par les OEA des critères de certification pertinents, la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA au niveau international dépendra de la confiance entre les administrations des douanes. L'ensemble de ce processus sera probablement un défi, en particulier pour les pays en développement.

En ce qui concerne la reconnaissance mutuelle, les Directives des OEA spécifient que s'il a été suggéré que le Cadre SAFE soit appliqué d'une manière progressive et par phases, il devrait en être de même pour les attentes concernant l'application future de la reconnaissance mutuelle des systèmes douaniers de contrôle pour les programmes de partenariat. Des initiatives bilatérales, régionales ou sous-régionales sont prises en tant qu'étapes vers ce genre de système mondial<sup>41</sup>.

De plus, selon le Directeur du respect et de la facilitation de l'OMC, chacun comprend que la reconnaissance mutuelle est une évolution plutôt qu'une révolution. Elle se développera dans le

temps, probablement d'abord sur la base d'accords bilatéraux, qui pourront évoluer vers des ensembles multilatéraux ou même des groupes de pactes multilatéraux liés entre eux. En attendant, il incombe à chaque administration de favoriser son propre effectif d'opérateurs économiques agréés. Par l'application peut-être de projets pilotes ou d'autres moyens de leur choix, ces effectifs peuvent être reconnus par d'autres administrations membres<sup>42</sup>.

De toute évidence le progrès sur la question de la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA demeure un défi important et sera critique à plus long terme, particulièrement du point de vue des pays en développement.

## 2) Union européenne<sup>43</sup>

Au niveau de l'Union européenne, un nouveau Règlement de la Commission (CE) n° 1875/2006<sup>44</sup> a été adopté le 18 décembre 2006. À titre d'amendements au Code des douanes de la Communauté, il introduit un certain nombre de mesures visant à accroître la sécurité des expéditions qui entrent dans l'UE ou en sortent, y compris des règles détaillées concernant les OEA. Le certificat d'OEA sera accordé à des opérateurs économiques fiables au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Les conditions et critères principaux pour l'obtention du statut d'OEA, conformément au Règlement n° 1875/2006, sont notamment les suivants:

- Lieu d'établissement dans le territoire douanier de la Communauté. Cependant, une exception s'applique aux compagnies aériennes ou maritimes établies ailleurs mais qui ont un bureau régional dans le territoire douanier de la Communauté européenne, ainsi qu'aux OEA reconnus établis dans un pays tiers avec lequel la Communauté a conclu un accord international de reconnaissance mutuelle<sup>45</sup>;
- Bilan de respect des prescriptions douanières (pas de violation sérieuse de la réglementation douanière par des personnes responsables);
- Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux et le cas échéant des dossiers de transports (système de comptabilité, accès aux dossiers, système logistique développé, système de contrôle interne, traitement des licences,

archivage des dossiers, information des douanes en cas de difficultés de respect, sécurité des informations technologiques);

- Solvabilité financière;
- Prescriptions de sécurité et de sûreté (bâtiments construits en matériaux résistants, mesures appropriées de contrôle de l'accès aux zones d'expéditions et de cargaisons, mesures de protection des cargaisons, traitement des licences d'importation ou d'exportation dans le cas de marchandises interdites ou soumises à des restrictions, identification claire des partenaires commerciaux, examen sélectif des futurs employés à la sécurité et leur participation à des programmes de sensibilisation à la sécurité, etc.)<sup>46</sup>.

D'autres mesures introduites dans le nouveau Règlement sont notamment les suivantes:

- Un cadre de gestion des risques pour une meilleure analyse des risques affectant les marchandises qui franchissent les frontières de l'UE;
- Des règles concernant les données électroniques préliminaires sur les marchandises qui entrent ou sortent de la Communauté européenne, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2009;
- Des règles astreignant les autorités douanières à échanger électroniquement des données sur les exportations entre les bureaux de douane qui interviennent dans les procédures (système de contrôle des exportations). Une pleine application de cette mesure est attendue d'ici le 30 juin 2007.

Comme le Cadre SAFE, le nouveau Règlement prévoit que si le candidat au statut d'OEA est en possession d'un certificat de sécurité et/ou de sûreté internationalement reconnu, délivré conformément à des conventions internationales, d'un certificat de sécurité et/ou de sûreté délivré conformément à la législation de la Communauté, ou à une norme internationale de l'ISO ou à une norme européenne de l'ESO, les critères énoncés au paragraphe 1 seront censés être satisfaits dans la mesure où ces certificats sont identiques ou correspondent à ceux qui sont décrits dans le nouveau Règlement<sup>47</sup>.

Cela indique que des certificats tels que le Certificat international de sécurité des navires émis conformément aux prescriptions du Code ISPS seraient reconnus, mais ne semblent pas avoir d'incidences directes sur la reconnaissance du statut d'OEA conférée par une administration douanière extérieure à la Communauté sur la base du Cadre SAFE, qui n'est pas une convention internationale, il faut se le rappeler. Si la reconnaissance des certificats d'OEA dans tous les États membres de l'UE est expressément envisagée dans le Règlement, la reconnaissance du statut d'OEA conférée par un pays tiers dépendra de l'existence d'un accord entre l'UE et le pays en question. Sur la reconnaissance mutuelle des normes relatives aux OEA avec des pays tiers, la Communauté européenne a entamé des discussions avec certains de ses importants partenaires commerciaux. Un accord sur une coopération renforcée en matière de sécurité a été conclu avec les États-Unis d'Amérique, et des discussions sur la reconnaissance mutuelle des normes sont en cours. Un groupe de travail sur la reconnaissance mutuelle composé d'experts des douanes désignés des deux côtés a été établi en janvier 2007. Ce groupe de travail, avant la mise en vigueur formelle du programme des OEA le 1<sup>er</sup> janvier 2008, doit rédiger une feuille de route sur la reconnaissance mutuelle et s'efforcer d'émettre des recommandations en vue d'un accord EU-UE sur la reconnaissance mutuelle de leurs programmes respectifs de partenariat commercial (programme OEA de l'UE et C-TPAT)<sup>48</sup>.

La Commission européenne a aussi lancé un projet pilote sur des «approches commerciales intelligentes et sûres» avec la Chine, qui impliquent initialement la Commission, l'Administration des douanes de la Chine, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, et qui sont axées sur trois ports, en mettant un accent particulier sur les conteneurs de transport maritime<sup>49</sup>. Lorsqu'elle aura donné de bons résultats cette coopération devra être étendue progressivement à l'ensemble de la Communauté européenne. Les deux parties ont convenu, dans un contexte de coopération pour la sécurité, d'échanger des expériences et d'élaborer de meilleures pratiques afin de mieux comprendre et de préparer l'application du Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Ils ont également convenu de poursuivre les objectifs de la réciprocité et de la reconnaissance mutuelle des mesures de sécurité et de facilitation entre leurs autorités douanières respectives<sup>50</sup>.

Récemment, le Conseil de l'UE a adopté le Programme des douanes 2013 pour la période 2008-2013. Ce programme appuiera notamment de nouvelles initiatives sur la politique de sécurité, la modernisation du Code des douanes et l'élaboration de procédures simplifiées pour les négociants respectueux des règles (OEA)<sup>51</sup>.

### 3) Organisation maritime internationale

L'OMI a commencé à étudier des propositions visant à intégrer des procédures appropriées de sécurité des marchandises sur la base des normes du Cadre SAFE de l'OMC, ou compatibles avec ces normes, dans la législation internationale, notamment la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de 1965, telle qu'amendée, et la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, telle qu'amendée. À cette fin, un groupe de travail conjoint a été instauré par le Comité de la sécurité maritime (CSM) et le Comité de la facilitation (FAL). Ce Groupe de travail CSM/FAL s'est réuni au cours de la quatre-vingt-deuxième session du CSM (29 novembre-8 décembre 2006) pour aborder la question de la sécurité des conteneurs et de la chaîne d'approvisionnement, et il a tenu des discussions initiales sur le besoin d'élaborer tout amendement pertinent aux conventions sur la facilitation et la sauvegarde de la vie humaine. Bien qu'aucune décision spécifique n'ait été prise à ce sujet par le CSM à sa quatre-vingt-deuxième session, les gouvernements et les organisations internationales membres ont été priés d'avoir des consultations avec leurs experts sur tous les aspects de la sécurité et de la facilitation des cargaisons maritimes et de soumettre leurs propositions sur la sécurité et la facilitation du mouvement des unités fermées et des conteneurs de fret à la session suivante du FAL (FAL 34). Un certain nombre de propositions ont été soumises au FAL 34 (26-30 mars 2007). À la suite des discussions, il a été proposé qu'une circulaire conjointe CSM/FAL soit publiée prochainement afin de sensibiliser au Cadre de normes SAFE et aux Directives pour les OEA. Un projet de circulaire conjointe CSM/FAL<sup>52</sup> a été approuvé par le CSM, et des instructions ont été données au secrétariat de la publier une fois approuvée par le CSM à sa quatre-vingt-troisième session (prévue du 3 au 12 octobre 2007). Ce projet de circulaire réaffirme qu'il faut sensibiliser au Cadre SAFE et aux Directives pour les OEA les administrations gouvernementales, les administrations locales et l'industrie navale et

portuaire, et recommande que les États membres, lorsqu'ils élaboreront des orientations sur l'application de la Convention de facilitation, du chapitre XI-2 de la SOLAS et du Code ISPS, dans le contexte du Cadre SAFE, incluent des déclarations à l'effet que:

1. Le chapitre XI-2 de la SOLAS et le Code ISPS établissent des prescriptions pour les navires et les installations portuaires concernant la sécurité et la facilitation du mouvement des unités de cargaison fermées et des conteneurs de fret transportés par des navires, en prenant en compte les références appropriées dans le Code ISPS;
2. L'OMC bénéficie d'une primauté sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, le rôle de l'OMI se limitant aux aspects liés aux navires et aux facilités portuaires;
3. Les installations portuaires et les navires ne sont pas responsables du maintien de l'intégrité physique des unités de cargaison fermées et des conteneurs de fret autres que ceux qui leur sont confiés;
4. Le Cadre de normes SAFE et les Directives OEA, y compris la stratégie de sécurité des cargaisons en fonction des risques qui y est énoncée, doivent être pris en compte dans les politiques et pratiques en rapport avec la Convention FAL, le chapitre XI-2 de la SOLAS et le Code ISPS;
5. Enfin, la communication, la coordination et la coopération aux niveaux national et local, entre navires, installations portuaires, autorités douanières et autres autorités compétentes sont d'une importance primordiale.

Une proposition<sup>53</sup> a comparé les Directives OEA de l'OMC au Code ISPS et à la Convention FAL, et suggéré de mettre l'accent sur des domaines où des éléments individuels des Directives, s'appliquant à un navire ou à une installation portuaire, peuvent être pris en compte dans les instruments de l'OMI. Après un débat, le Groupe de travail conjoint CSM/FAL a convenu qu'il n'était pas nécessaire d'amender la Convention FAL, le chapitre XI-2 de SOLAS ou les parties A et B du Code ISPS. Toutefois, il a décelé une lacune dans la connaissance et la compréhension des relations entre le Code ISPS, la Convention FAL et le Cadre de normes SAFE et les Directives OEA, et il a reconnu qu'il serait utile de combler cette lacune.

Dans ce contexte, le Groupe de travail a mis l'accent en particulier sur l'importance de la communication entre les navires, les installations portuaires, les autorités douanières et les autres autorités compétentes<sup>54</sup>.

Le Comité FAL a également noté que les États-Unis avaient catalogué, sur la base de larges validations et de nombreuses visites de sites, des meilleures pratiques de sécurité des ports et de la chaîne d'approvisionnement, et mis les catalogues à disposition en ligne<sup>55</sup>.

Selon une présentation faite par un observateur de l'OMD à la réunion FAL 34, le Cadre SAFE, le programme sur l'intégrité des phoques et les Directives OEA devraient être examinés par le Conseil de l'OMD en juillet 2007; il était prévu de les intégrer dans un seul document<sup>56</sup>.

Il convient également de noter que plusieurs amendements importants (juillet 2005) à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) sont entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> novembre 2006. Ces amendements comprennent de nouvelles pratiques recommandées en vue d'encourager l'utilisation de systèmes électroniques pour échanger des données, et d'une manière générale simplifier les procédures afin d'améliorer la facilitation du commerce. Les nouvelles pratiques recommandées comprennent la transmission des données exigées à l'arrivée, durant le séjour et au départ des navires, des personnes et des cargaisons vers un point unique (selon le concept de «guichet unique») et l'utilisation de données avant l'arrivée pour libérer ensuite les passagers et dédouaner les cargaisons.

Les amendements à la Convention SOLAS, adoptés par l'OMI en 2002, y compris en particulier le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, continuent de constituer la réglementation internationale la plus importante pour la sûreté des navires et des installations portuaires<sup>57</sup>. Ces nouvelles règles imposent des obligations étendues aux gouvernements, aux compagnies maritimes et aux installations portuaires. Presque trois ans après sa mise en vigueur, le Code ISPS s'est révélé être moins perturbant par ses mesures de contrôle qu'on l'avait craint.

Le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI a publié régulièrement un certain nombre de circulaires d'orientation pour aider à l'application et au respect des prescriptions du Code ISPS<sup>58</sup>. Plus récemment, à sa quatre-vingt-deuxième session, en décembre 2006, il a notamment:

- Adopté une circulaire d'orientation intitulée «Orientation intérimaire sur l'auto-évaluation facultative par les compagnies et leurs agents de sécurité en matière de sécurité des navires» (CSM.1/Circ.1217);
- Examiné des questions relatives aux aspects de sécurité des opérations des navires qui ne s'inscrivent pas dans le cadre du chapitre XI-2 de la SOLAS et dans le Code ISPS, notamment des cargos de moins de 500 tjb naviguant sur des itinéraires internationaux. Il a été convenu notamment que toute directive élaborée devrait être non astreignante. De plus, le CSM a décidé de recommander l'inclusion, comme activité de haut niveau dans la période biennale 2008-2009, de l'élaboration d'une législation modèle sur la sécurité maritime<sup>59</sup>;
- Approuvé les recommandations révisées sur le transport sécurisé de marchandises dangereuses et les activités connexes dans les zones portuaires (CSM.1/Circ.1216), qui contiennent des dispositions sur la sécurité du transport maritime de marchandises dangereuses;
- Approuvé des amendements aux Directives OMI/OIT/CEE pour l'emballage des unités de transport de marchandises (CSM/Circ.787) afin de répondre au besoin de procédures de sécurité devant être élaborées et suivies par tous ceux qui sont concernés. Ces directives seront transmises à l'OIT et à la CEE pour examen et acceptation;
- Progressé dans l'élaboration des caractéristiques techniques des composantes du Système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) notamment des caractéristiques techniques pour l'Échange international de données du LRIT et le Centre international de données du LRIT et pour communiquer avec le réseau du Système LRIT; des protocoles sur les essais du Système LRIT et l'essai d'intégration au système des nouveaux centres de données du LRIT; et d'orientations pour mettre sur pied et entretenir le Plan de distribution des données<sup>60</sup>;

- Poursuivi ses efforts pour incorporer des dispositions sur la sécurité dans d'autres instruments juridiques, comme la Convention internationale et le Code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille<sup>61</sup>.

Des instruments pertinents de l'OMI dans le contexte de la Stratégie mondiale des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme comprennent les amendements à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime (Convention RAI) et son protocole<sup>62</sup> de 1988 adopté sous la forme de deux protocoles en octobre 2005. Les amendements introduits par le Protocole de 2005 à la Convention RAI et la Convention RAI de 1988 ont inclus ce qui suit:

- Allongement de la liste des infractions pour inclure l'utilisation du navire lui-même pour tuer ou blesser gravement ou causer des dégâts ainsi que pour le transport d'armes ou d'équipements qui pourraient être utilisés comme armes de destruction massive, et inclusion de nouvelles procédures sur le transport d'armes de destruction massive (art. 3 *bis*);
- Introduction de dispositions permettant d'arraisonner des navires lorsqu'il y a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire ou une personne à son bord ont été impliqués ou sont sur le point d'être impliqués dans une infraction prévue dans la Convention RAI de 1988 (art. 8 *bis*);
- Une nouvelle définition du «transport» à l'effet que ce mot «désigne le fait d'entreprendre, d'arranger et d'exercer un contrôle effectif, y compris une autorité décisionnelle, sur le mouvement d'une personne ou d'une marchandise» (art. 1 1) b)).

Des amendements introduits par le Protocole de 2005 à la Convention RAI de 1988 ont étendu la portée de ses dispositions à de nouvelles infractions affectant le cas échéant les plates-formes fixes du plateau continental<sup>63</sup>.

Lorsque ces amendements seront appliqués, en particulier en cas d'arraisonnement, les États parties devraient se conformer à d'importantes sauvegardes, de façon à éviter des conséquences éventuelles graves. Il s'agit notamment de ne pas

mettre en danger la sécurité de la vie en mer; d'assurer que toutes les personnes à bord soient traitées d'une manière qui préserve la dignité humaine et dans le respect des droits de l'homme; de prendre en compte la sûreté et la sécurité du navire et de sa cargaison; d'assurer que les mesures prises soient écologiquement rationnelles; et de veiller raisonnablement à ce qu'un navire ne soit pas indûment retenu ou retardé<sup>64</sup>.

Les protocoles ont été ouverts à la signature du 14 février 2006 au 13 février 2007. Ensuite, ils resteront ouverts à l'adhésion. Au 13 février 2007, 18 États avaient signé, sous réserve de ratification, d'approbation ou d'acceptation des protocoles de 2005 à la RAI. Au 23 mars 2007, un seul État avait déposé un instrument d'adhésion auprès du secrétariat général de l'OMI<sup>65</sup>. Ainsi que cela a été souligné au cours de la réunion FAL 34, en mars 2007, l'élaboration d'une législation nationale pour mettre en application les protocoles de 2005 est quelque peu complexe car cela touche à toutes les conventions de lutte contre le terrorisme et nécessite une harmonisation avec les législations nationales et internationales, en particulier le droit des droits de l'homme, le droit des réfugiés et le droit humanitaire; l'OMI devrait continuer à aider les États à appliquer la législation appropriée<sup>66</sup>.

#### 4) CNUCED

La CNUCED s'est consacrée, dans le cadre de son mandat, au suivi de l'évolution dans le domaine de la sécurité du transport et a diffusé, ces dernières années, des données qui entrent dans son *Étude sur les transports maritimes*, ainsi que sous forme de rapports<sup>67</sup>.

En ce qui concerne le Code ISPS, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, il convient de rappeler que le secrétariat de la CNUCED a conduit une étude mondiale sur la base d'un ensemble de questionnaires destinés à obtenir des informations de première main de toutes les parties intéressées. L'objectif principal était d'établir la portée et l'ampleur des dépenses liées au Code ISPS effectuées de 2003 à 2005, et d'avoir une idée des mécanismes de financement adoptés ou envisagés. En outre, cette étude a visé à éclaircir des questions ayant trait au processus de mise en œuvre, au niveau du respect et d'autres impacts moins aisément quantifiables. Un rapport donnant le détail des résultats de l'enquête a été depuis publié (*Sécurité maritime: Code ISPS, application, coûts*



et financement, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), accessible sur le site Web de la CNUCED<sup>68</sup>.

D'une manière générale, les réponses reçues donnent une vue globale utile du processus d'application du Code ISPS à la lumière de l'expérience des gouvernements et des ports dans les régions à la fois développées et en développement. Tout un ensemble de données ont ainsi été obtenues sur les coûts du respect du Code ISPS, ses effets indirects et ses mécanismes de financement. On espère que ces résultats contribueront à informer le débat sur les mesures de sécurité liées au transport et aideront à mieux comprendre quelques-unes de leurs incidences économiques. Toutefois, de plus amples travaux de recherche devraient être menés dans ce domaine.

##### 5) Organisation internationale de normalisation

Il convient de noter que l'Organisation internationale de normalisation (ISO) a mis au point des procédures pour renforcer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, conformément au Code ISPS et au Cadre de normes de l'OMI. Son Comité technique ISO/TC 8 «Navires et technologie marine» a élaboré un certain nombre de spécifications accessibles au public (PAS) sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement qui, après des essais sur le marché, pourraient évoluer pour devenir des normes ISO. Ces spécifications sont notamment les suivantes:

- ISO/PAS 20858:2004 – Navires et technologie maritime – Évaluations de la sécurité maritime dans les installations portuaires et élaboration de plans de sécurité. Publiée le 1<sup>er</sup> juillet 2004, elle est destinée à aider à une application uniforme du Code ISPS;
- ISO/PAS 28000:2005 – Spécification pour des systèmes de gestion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Publiée le 15 novembre 2005, elle prescrit les conditions permettant à une organisation d'établir, appliquer, entretenir et améliorer un système de gestion de la sécurité. Les aspects d'ISO/PAS 28000 comprennent, sans être exhaustif, le financement, la fabrication, la gestion des données et les installations pour l'emballage, le stockage et le transfert des marchandises entre modes et sites de transport;

- ISO/PAS 28001:2006 – Systèmes de gestion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement – Meilleures pratiques pour la mise en application de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement – Évaluations et plans. Publiée en 2006, cette spécification est destinée à aider l'industrie à appliquer des meilleures pratiques indiquées dans le Cadre SAFE, et à fournir une orientation et des prescriptions pour établir et documenter un niveau de sécurité, conduire des évaluations de vulnérabilité de la sécurité, et aider à répondre aux critères OEA applicables, évoqués dans le Cadre SAFE, et à exécuter des programmes nationaux de sécurité de la chaîne d'approvisionnement;
- ISO/PAS 28003:2006 – Systèmes de gestion de la sécurité pour la chaîne d'approvisionnement – Instructions pour des organismes fournissant des services d'audit et de certification des systèmes de gestion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Publiée en 2006, cette spécification donne une orientation en ce qui concerne l'accréditation des organismes de certification compétents pour certifier les prescriptions d'ISO/PAS 28000 ou des prescriptions similaires. Elle apporte aux clients les informations et la confiance nécessaires sur la manière dont la certification de leurs fournisseurs a été octroyée;
- ISO/PAS 28004:2006 – Systèmes de gestion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement – Directives pour l'application d'ISO/PAS 28000. Spécification publiée en 2006, qui donne des directives pour la mise en application d'ISO/PAS 28000;
- ISO 28005 – Opérations portuaires assistées par des systèmes électroniques. En cours de mise au point, elle permettra une transmission de données d'ordinateur à ordinateur en utilisant la technologie XML. L'approche est à un seul guichet pour faire rapport sur les activités de contrôle au moment où un navire entre dans un port ou sort d'un port ou d'une zone portuaire publique, et sur la communication de leurs résultats<sup>69</sup>.

Les normes ISO sont facultatives, mais elles sont élaborées pour répondre à la demande du marché, et se basent sur un consensus entre parties intéressées.

Pour assurer ce consensus dans la durée, l'ISO réexamine ses normes, au moins tous les cinq ans, pour décider si elles doivent être maintenues, réactualisées ou retirées. En matière de sécurité de la chaîne d'approvisionnement, les normes ISO peuvent aider à atteindre certains objectifs du Cadre SAFE de l'OMD, comme la reconnaissance mutuelle des programmes nationaux liés à la sécurité et l'application par les administrations des douanes de mesures similaires aux compagnies opérant tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

### **Instruments juridiques et autres évolutions en rapport avec l'environnement et les changements climatiques**

Compte tenu des préoccupations grandissantes inspirées par les changements climatiques dans le monde, les considérations environnementales émergent comme un élément de plus en plus important à l'ordre du jour international. Parmi une large gamme de questions environnementales dans le domaine maritime, débattues actuellement sous les auspices de l'OMI, plusieurs peuvent être mentionnées sur lesquelles des progrès significatifs ont été réalisés au cours de l'année écoulée. Il s'agit notamment de l'enlèvement des épaves et du recyclage des navires, à propos desquels des instruments juridiques ont été, soit adoptés, soit à un stade avancé d'élaboration. D'autres questions importantes à l'OMI qu'il convient de mentionner sont la prévention de la pollution atmosphérique par les navires et la surveillance du soufre, étroitement liées l'une et l'autre à la question des changements climatiques.

La Convention internationale sur l'enlèvement des épaves de 2007 a été adoptée lors d'une conférence diplomatique tenue à Nairobi du 14 au 18 mai 2007. Cette convention traite d'un certain nombre de questions ayant trait à l'enlèvement prompt et efficace des épaves de navires. Selon l'OMI, le nombre d'épaves abandonnées, estimé à près de 1 300 à travers le monde, s'est accru en même temps que les problèmes que ces épaves posent aux États côtiers et au transport maritime en général. Les épaves abandonnées peuvent constituer des dangers pour la navigation et, selon la nature des cargaisons et le soutage à bord, elles peuvent causer des dégâts substantiels au milieu marin et côtier. La localisation et l'enlèvement des épaves dangereuses entraînent des coûts. La nouvelle Convention:

- S'applique aux épaves dans la zone économique exclusive d'un État partie, ou si cette zone n'a pas été établie par cet État partie dans un périmètre extérieur ou adjacent à la mer territoriale de cet État, sans s'étendre à plus de 200 milles nautiques des lignes de base (art. 3 1) et art. 1);
- Comprend une clause facultative permettant aux États parties d'appliquer certaines dispositions à leur territoire, y compris leur mer territoriale (art. 3 2));
- Ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, de 1969, telle qu'amendée, ou du Protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution de la mer par des substances autres que les hydrocarbures, de 1973, tel qu'amendé (art. 4 1));
- Contient une disposition relative aux obligations en matière de communication de données du capitaine ou de l'exploitant d'un navire de faire rapport à l'État affecté en cas de dommage maritime ayant pour résultat une épave. Ce rapport fournira des informations sur le propriétaire enregistré du navire et toutes les données pertinentes pour l'État affecté, afin de déterminer si l'épave crée un danger, y compris a) l'emplacement précis de l'épave; b) la taille, le type et la construction de l'épave; c) la nature des dégâts et la condition de l'épave; d) la nature et la quantité de la cargaison, y compris toute substance dangereuse et nocive; et e) le volume et les types de pétrole, y compris le pétrole de soutage et l'huile lubrifiante à bord (art. 5);
- Donne la liste des critères pour déterminer si l'épave crée un danger. Ces critères comprennent les caractéristiques et conditions de l'épave et de la cargaison, ainsi que celles de la mer ou de la zone portuaire où l'épave est située, y compris des critères d'environnement comme des dégâts susceptibles de résulter du déversement dans le milieu marin de marchandises ou de pétrole (art. 6);
- Contient des dispositions concernant la notification aux marins et aux États concernés de la nature et de la localisation de l'épave et de son marquage (art. 7 et 8);

- Couvre des mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves, y compris les droits et obligations en matière d'enlèvement des épaves dangereuses. Elle spécifie lorsque le propriétaire du navire est responsable de l'enlèvement de l'épave et lorsque l'État affecté peut intervenir. Dans toute mesure prise par l'État affecté – c'est-à-dire pour énoncer les conditions de l'enlèvement de l'épave, «des considérations de sécurité et de protection du milieu marin» sont prises en compte (art. 9);
- Contient des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire pour les coûts de localisation, de marquage et d'enlèvement de l'épave (art. 10);
- Demande aux propriétaires enregistrés de navires de 300 tjb de capacité et au-dessus de maintenir l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière, comme une garantie d'une banque ou d'une institution analogue, pour assumer leur responsabilité en vertu de la Convention. Une attestation prouvant que cette garantie existe conformément aux dispositions de la Convention sera délivrée à chacun de ces navires par l'autorité compétente de l'État où le navire est immatriculé. Un exemplaire de cette attestation se trouvera normalement à bord du navire et un autre exemplaire sera déposé auprès des autorités compétentes (art. 12);
- Les droits de recouvrement des coûts en vertu de la Convention seront prescrits à moins qu'une action soit intentée «dans les trois ans suivant la date à laquelle le dommage a été déterminé conformément à la Convention. Cependant, en aucun cas une action ne sera intentée plus de six ans après la date où un accident en mer a été à l'origine de l'épave.» (art. 13);
- La Convention sera ouverte à la signature du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et sera ensuite ouverte à la ratification, à l'adhésion ou à l'acceptation. Elle entrera en vigueur dix-huit mois après la date à laquelle 10 États, soit l'auront signée sans réserve quant à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation, soit auront déposé des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI (art. 17 et 18)<sup>70</sup>.

L'intérêt continu porté par l'OMI à l'environnement est démontré par l'approbation donnée par son Conseil, lors de sa dernière session en novembre 2006, à une demande du Comité de la protection du milieu marin (CPMM) pour qu'une conférence diplomatique de cinq jours sur le recyclage des navires soit prévue au cours de la période biennale 2008-2009, en vue de l'adoption d'un projet de convention internationale sur le recyclage sécurisé et écologiquement rationnel des navires, sur laquelle des travaux sont déjà à un stade avancé.

Les navires qui arrivent en fin de vie sont régulièrement vendus à la ferraille et démolis. Le recyclage demeure le moyen le plus favorable à l'environnement d'en disposer tout en permettant la réutilisation de leurs pièces. Cependant, les normes environnementales et les méthodes de travail dans les lieux de recyclage de certaines parties du monde souvent laissent trop à désirer. Une autre raison qui accroît la nécessité de réglementer le recyclage des navires est l'élimination progressive des pétroliers à coque unique, conformément à la réglementation MARPOL, déjà introduite. Certains de ces navires seront convertis à la double coque, pour se conformer aux nouvelles règles. Beaucoup d'autres seront inévitablement éliminés et démolis. La première catégorie de pétroliers à coque unique a été éliminée au 5 avril 2005 et le processus se poursuit<sup>71</sup>.

L'élaboration de la Convention sur le recyclage des navires est toujours en cours; cependant, il est utile de noter comment quelques-unes des principales questions ont été abordées. Le projet de convention vise à présenter une réglementation juridiquement contraignante et internationalement acceptable pour le transport maritime international et les installations de recyclage. Il comprend un certain nombre d'articles et une annexe contenant le projet de réglementation divisée en quatre sections (A à D) et comportant respectivement des dispositions générales, des prescriptions pour les navires, des prescriptions pour les installations de recyclage et des obligations en matière de soumission de rapports. En vertu du projet de convention<sup>72</sup>:

- Il sera exigé des navires qu'ils aient un inventaire des matières dangereuses, qui devra être approuvé par l'administration de l'État de

pavillon, en tenant compte des directives qui seront élaborées par l'OMI. Cet inventaire comprendra trois parties, traitant respectivement: 1) des matières contenues dans la structure et l'équipement du navire; 2) des déchets générés par les opérations; et 3) des stocks. Une liste de matières dangereuses dont l'utilisation est interdite ou restreinte sera annexée à la convention (projet de règle B-I-4);

- Dans un contrôle final, l'inventaire du navire et le plan de recyclage à établir par l'installation de recyclage doivent être vérifiés par un inspecteur représentant l'État du pavillon (projet de règle B-III-1). Si ce contrôle est satisfaisant un certificat «Prêt pour le recyclage» sera délivré au navire (projet de règle B-III-2);
- Les installations de recyclage des navires devront aussi être autorisées par des autorités nationales conformément à la réglementation énoncée dans l'annexe du projet de convention (art. 6);
- Des prescriptions concernant les installations de recyclage des navires et les conditions de travail dans ces installations font l'objet de neuf règles spéciales (C-1 à C-9) figurant dans l'annexe du projet de convention. Ces règles portent sur des questions telles que le contrôle et l'autorisation des installations de recyclage des navires et diverses exigences en rapport avec le plan de gestion des installations de recyclage, ainsi que sur la prévention des accidents, l'enlèvement sécurisé et écologiquement rationnel et la gestion des matières dangereuses. La réglementation porte également sur des questions telles que la préparation et la réaction en cas d'urgence, la sécurité et la formation des travailleurs, les rapports en cas d'incidents et les effets chroniques. Elle impose des obligations spécifiques aux parties à la convention, habilitant les mécanismes et infrastructures qui sont compétents dans tous les domaines pertinents;
- De plus, une série de *directives* sont en cours d'élaboration pour spécifier plus en détail les moyens par lesquels les obligations imposées par la réglementation peuvent être remplies<sup>73</sup>.

Dans le contexte de l'action contre le réchauffement planétaire et les effets adverses des changements climatiques, un des domaines sur lesquels l'OMI porte son attention est la prévention

de la *pollution atmosphérique des navires*. Selon un rapport du Conseil de l'OMI<sup>74</sup>, le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL 73/78, qui contient l'annexe VI de cette convention «Réglementation de la prévention de la pollution atmosphérique par les navires» comptait, au 26 juin 2006, 36 Parties, représentant approximativement 70 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, ce qui représente un accroissement significatif du nombre des États et du tonnage depuis le CPMM 54 (mars 2006)<sup>75</sup>. Le CPMM a noté que les changements climatiques causés par les émissions de gaz à effet de serre provenant de la combustion de combustibles fossiles sont une préoccupation grandissante pour la plupart des pays, et que les scientifiques ont trouvé de plus en plus de preuves d'une telle relation. Il a également fait observer que si le transport maritime est un mode de transport relativement favorable à l'environnement et efficace d'un point de vue énergétique, il faut que l'industrie prenne des mesures contre les gaz à effet de serre. Le Comité a approuvé un plan de travail<sup>76</sup> pour identifier et mettre au point les mécanismes nécessaires pour réaliser la réduction de ces gaz, surtout des émissions de dioxyde de carbone des navires, accompagné d'un calendrier. Il a convenu aussi que l'actualisation d'une étude de l'OMI sur les émissions des gaz à effet de serre, publiée en 2000 (MEPC 45/8), était nécessaire pour mieux étayer les décisions futures. Dans cette étude il a été estimé que les navires contribuent pour environ 1,8 % au total des émissions des gaz à effet de serre, et conclu qu'à ce moment il n'y avait pas de mode de transport donnant de meilleurs résultats en ce qui concerne les émissions du CO<sub>2</sub> en termes de tonnes/kilomètres<sup>77</sup>.

À propos d'autres questions concernant la pollution de l'air, le CPMM 55:

- A partagé plusieurs interprétations harmonisées de l'annexe VI de la Convention MARPOL ainsi que sur le Code technique NO<sub>x</sub> et des questions connexes d'application<sup>78</sup>;
- A approuvé le formulaire normalisé du certificat de conformité des zones de contrôle des émissions de soufre<sup>79</sup>;
- A convenu qu'il était nécessaire de coopérer avec d'autres instances concernées des Nations Unies dans l'examen des questions des émissions de gaz à effet de serre causées par le transport maritime international<sup>80</sup>;

- A convenu, sur la question du contrôle du soufre, d'allouer le financement nécessaire afin que le secrétariat de l'OMI reprenne et poursuive à partir de 2006 et au-delà le projet sur le contrôle de la teneur moyenne en soufre des résidus de carburants dans le monde, qui a été exécuté à titre expérimentale pendant de nombreuses années, avec les Pays-Bas comme chef de file<sup>81</sup>;
- A approuvé, sur la question du contrôle du soufre, que le budget nécessaire soit alloué afin que le secrétariat de l'OMI reprenne et poursuive à partir de 2006 et au-delà, le projet de contrôle de la moyenne mondiale de teneur en soufre des résidus de carburants, qui a été exécuté à titre expérimental pendant un certain nombre d'années, avec les Pays-Bas comme chef de file;
- A rappelé que les Directives concernant les systèmes de nettoyage des gaz d'échappement, adoptées par le CPMM 53, stipulent que les déchets émanant de tels équipements ne devront pas être déversés dans des ports fermés à moins que des preuves écrites attestent que cela n'a pas d'impact négatif sur les écosystèmes de ces eaux. Le Comité a aussi demandé l'élaboration de nouvelles directives énonçant des critères et des recommandations plus spécifiques et pertinents<sup>82</sup>.

### Les gens de mer

Comme cela ressort de l'*Étude sur les transports maritimes, 2006* de la CNUCED, une nouvelle Convention sur le travail maritime, globale, a été adoptée à l'OIT en février 2006. Elle constitue un instrument juridique majeur unifiant plus de 65 normes internationales de travail concernant les gens de mer, adoptées au cours des quatre-vingts dernières années, qui énoncent leurs responsabilités

et leurs droits en matière de travail et de questions sociales dans le secteur maritime. Elle a été conçue comme une contribution importante à l'industrie du transport maritime, représentant le «quatrième pilier» de la réglementation maritime internationale, après les trois conventions clefs de l'OMI, à savoir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). La Convention sur le travail maritime entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par 30 États membres de l'OIT ayant une part totale d'au moins 33 % du tonnage mondial<sup>83</sup>. Selon des informations données par l'OIT en juillet 2007, seul un État, le Libéria, avait déposé son instrument de ratification.

### C. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités commerciales et techniques du transport maritime. L'encadré 1 donne l'état des conventions maritimes internationales adoptées sous les auspices de la CNUCED au 30 septembre 2007. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions ainsi que sur d'autres conventions pertinentes sont disponibles sur le site Web de l'ONU ([www.un.org/law](http://www.un.org/law)). Ce site établit également des liens avec, entre autres, les sites d'un certain nombre d'organisations qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles: l'Organisation maritime internationale ([www.imo.org/home.html](http://www.imo.org/home.html)), l'Organisation internationale du travail ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).

## Encadré 1

## États parties à certaines conventions sur les transports maritimes, au 30 septembre 2007

Titre de convention	Date ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
<b>Convention des Nations Unies sur un Code de conduite pour les conférences maritimes, 1974</b>	Entrée en vigueur 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, 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, Libéria, Madagascar, Malaisie, Mali, Mauritanie, Maurice, Mexique, Monténégro, Maroc, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Sri Lanka, Soudan, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Zambie  (81)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)</b>	Entrée en vigueur 1 <sup>er</sup> novembre 1992	Albanie, Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Libéria, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, Paraguay, République arabe syrienne, République dominicaine, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Zambie  (33)
<b>Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993</b>	Entrée en vigueur 5 septembre 2004	Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Monaco, Nigéria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu  (12)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport international multimodal de marchandises, 1980</b>	Pas encore en vigueur – 30 Parties contractantes nécessaires	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie  (11)
<b>Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986</b>	Pas encore en vigueur – il faut 40 Parties contractantes avec au moins 25 % du tonnage mondial conformément à l'annexe III de la Convention	Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Mexique, Oman, République arabe syrienne  (14)

Source: Pour des précisions sur le statut officiel, voir [www.un.org/law](http://www.un.org/law).

## Notes

- 35 Voir [www.unctad.org/rmt2006](http://www.unctad.org/rmt2006); et pour plus d'informations et le texte du Cadre SAFE voir le site Web de l'OMD, [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).
- 36 «Programme Columbus de renforcement des capacités», *WCO News*, n° 53, juin 2007. Il a été signalé qu'au 1<sup>er</sup> juin 2007 l'OMD et ses partenaires ont achevé des missions de diagnostic auprès de 60 administrations des douanes membres de l'OMD. Selon un article récent intitulé «WCO Columbus Programme: One Year On», *WCO News*, n° 52, février 2007, 100 missions ont été programmées pour être terminées en juillet 2007. Pour la phase 2 du programme Columbus, l'OMD a étroitement travaillé avec les pays diagnostiqués, et a estimé que 23 pays ont atteint la phase de mise en application. Pour la phase 3, 98 pays ont soumis le rapport de matrice de contrôle SAFE.
- 37 Le texte du Cadre de normes SAFE de l'OMD, et des Directives des OEA est accessible sur le site Web de l'OMD, [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).
- 38 *Cadre de normes OMD/SAFE, Directives OEA*, chap. 1, p. 4.
- 39 Ibid.
- 40 Le Cadre SAFE, pilier 2, norme 3 (partenariat douanes-entreprises) stipule que l'administration des douanes, conjointement avec les représentants des entreprises, concevra des processus de validation ou des procédures d'accréditation des qualités (autorisations) qui apporteront des incitations aux entreprises grâce à leur statut d'opérateurs économiques agréés. Pour plus d'informations sur l'autorisation, la validation et la reconnaissance mutuelle, voir les définitions à la page 3 du document de Directives, ainsi que d'autres informations pertinentes aux pages 18 à 25.
- 41 Voir *Cadre de normes SAFE, Directives OEA*, p. 24
- 42 «Let's talk about the Framework of Standards», interview avec le Directeur de la conformité et de la facilitation de l'OMD, *WCO News*, n° 52, février 2007 ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)).
- 43 D'autres informations sur les questions de sécurité du transport, notamment un certain nombre de documents et de rapports, se trouvent sur le site Web de la Commission européenne [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/security/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/index_en.htm).
- 44 Cette règle est entrée en vigueur fin décembre 2006; pour le texte voir le *Journal officiel de l'Union européenne*, OJ L 360, 19.12.2006, p. 64.
- 45 D'autres prescriptions sont stipulées à l'article 14 k 2), notamment la nécessité d'un certificat de sécurité et/ou de sûreté internationalement reconnu, délivré conformément à toute convention internationale pertinente. Ceci inclut le certificat international de sécurité des navires en vertu du Code ISPS.
- 46 Voir la règle de la Commission (CE) n° 1875/2006, sect. 3.
- 47 Ibid., art. 14 k 4).
- 48 Termes de référence, UE-EU JCCC Groupe de travail sur la reconnaissance mutuelle, site Web Commission européenne, <http://ec.europa.eu>.
- 49 Voir le communiqué de presse de l'UE IP/06/1206 du 19 septembre 2006.
- 50 Pour plus d'informations, voir le site Web de la Commission européenne, <http://ec.europa.eu>.
- 51 Voir «Modernisation des procédures douanières: La Commission européenne accueille l'adoption du Programme des douanes 2013 par le Conseil», Communiqué de presse IP/07/531 du 19 avril 2007.
- 52 Pour le texte du projet de circulaire voir le rapport du Groupe de travail conjoint CSM/FAL sur la sécurité et la facilitation du mouvement des unités fermées de transport de marchandises et des conteneurs de fret transportés par des navires, FAL 34/WP.5, annexe.
- 53 FAL 34/10/5.
- 54 FAL 34/WP.5, par. 8 à 10 et annexe.
- 55 Voir le rapport du FAL sur sa trente-quatrième session, FAL 34/19, p. 39. Adresses des sites Web: <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mp/xfags.html>. [http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial\\_enforcement/ctpat/ctpat\\_best\\_practices.ctt/ctpat\\_best\\_practices.pdf](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf).
- 56 FAL 34/WP.5, par. 5.
- 57 Pour un aperçu des responsabilités des gouvernements, des installations portuaires et des sociétés propriétaires de navires ou de gérance des opérations de navires en vertu du Code ISPS, voir le rapport de la CNUCED «Sécurité des conteneurs, principales initiatives et développements connexes au plan international», UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, par. 80 à 86. Voir aussi CNUCED *Étude sur les transports maritimes 2005*, p. 84.
- 58 Les circulaires du CSM sont disponibles sur le site Web de l'OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org). Pour plus d'informations sur les circulaires adoptées récemment, voir CNUCED, *Étude sur les transports maritimes, 2006*.
- 59 Pour plus d'informations, voir le rapport du CSM sur sa quatre-vingt-deuxième session, MSC 82/24, 18 décembre 2006, p. 43.
- 60 MSC.1/Circ. 1219, *Interim LRIT Technical Specifications and Other Matters*. Ensemble de nouvelles règles sur les systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT), à inclure au chapitre V de la Convention SOLAS sur la sécurité de la navigation, avec des normes techniques et des prescriptions fonctionnelles connexes, a été adopté à la quatre-vingt-unième session du CSM, en mai 2006; voir les résolutions MSC.202(81), MSC. 210(81) et MSC.211(81). Le LRIT a été introduit pour accroître sensiblement les capacités de suivi des gouvernements contractants de la Convention SOLAS. Pour une information de base et une description du LRIT voir l'*Étude sur les transports maritimes, 2006*.
- 61 Pour une vue d'ensemble des autres amendements à la Convention SOLAS et des codes et directives obligatoires adoptés par le CSM à sa quatre-vingt-deuxième session, en décembre 2006, voir le site Web de l'OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org).
- 62 Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, 1988 (Protocole RAI).
- 63 Art. 1 1); art. 2 1) d), 2); art. 2 bis; art. 2 ter; art. 3 1), 3), 4).

- 64 Les textes des protocoles RAI de 2005 figurent dans les documents de l'OMI LEG/CONF.15/21 et LEG/CONF.15/22. Pour de plus amples renseignements consulter le site Web de l'OMI [www.imo.org](http://www.imo.org). Voir aussi CNUCED, *Étude sur les transports maritimes, 2006*.
- 65 Voir le rapport du Comité de la facilitation sur sa trente-quatrième session, FAL 34/19, par. 7.8 (4), p. 28. Les protocoles ne sont pas encore entrés en vigueur. Le Protocole de 2005 portant amendement de la Convention RAI doit être adopté par 12 États membres pour entrer en vigueur. Le Protocole de 2005 au Protocole RAI doit être adopté par trois États seulement, mais son entrée en vigueur dépend de l'entrée en vigueur des amendements à la Convention RAI.
- 66 FAL 34/WP.5.
- 67 Tous ces documents sont accessibles sur le site [www.unctad.org/ttl](http://www.unctad.org/ttl).
- 68 [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal).
- 69 Pour de plus amples renseignements voir le document FAL.34/INF.6, présenté par l'ISO à la dernière session du Comité FAL. Consulter également le site Web <http://www.iso.org>. On trouvera un certain nombre d'articles sur les travaux récents de l'ISO concernant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement dans *ISO Focus*, juillet-août 2006.
- 70 Voir LEG/CONF.16/3, du 13 novembre 2006, *Examen d'un projet de convention sur l'enlèvement des épaves*.
- 71 Pour de plus amples renseignements, voir «Double or quits», *Lloyds Shipping Economist*, novembre 2006.
- 72 Pour le texte du projet de convention et la réglementation voir le document de l'OMI *Recycling of ships, Report of the Correspondence Group*, MEPC 55/3/2. Pour de plus amples renseignements voir le rapport du CPMM sur sa cinquante-cinquième session, MEPC 55/23, p. 19-28. Voir également «Draft new ship-recycling convention reaches advanced stages», *IMO News*, n° 4, 2006 ([www.imo.org](http://www.imo.org)).
- 73 Parmi elles figurent les Directives pour l'homologation des installations de recyclage des navires, les Directives pour le recyclage rationnel et respectueux de l'environnement des navires et les Directives pour l'élaboration d'un plan de recyclage des navires.
- 74 Rapport sur l'état des conventions et autres instruments multilatéraux en vertu desquels l'organisation exerce ses fonctions, C 97/15/Add.1.
- 75 Au 27 octobre 2007 il y avait 37 Parties signalées; voir le rapport du Conseil de l'OMI C 97/15/Add.1.
- 76 Voir le rapport du CPMM sur sa cinquante-cinquième session, MEPC 55/23, annexe 9.
- 77 MEPC 45/8.
- 78 Ibid., annexe 8.
- 79 Ibid., annexe 10.
- 80 Ibid., p. 33.
- 81 Ibid., p. 29.
- 82 Ibid.
- 83 Art. 8 3) de la Convention.



## Chapitre 7

### EXAMEN DE L'ÉVOLUTION AU NIVEAU RÉGIONAL: ASIE

*Le présent chapitre propose un examen et une analyse du trafic mondial et intrarégional en Asie depuis 2004. Il traite aussi du contexte démographique de la région, du trafic conteneurisé, des exploitants de terminaux asiatiques et des Clubs P&I, et il contient un rapport spécial sur l'évolution des ports au Viet Nam. Les exportations de marchandises de la région se sont accrues dans la proportion remarquable de 18 % tandis que ses importations ont augmenté de 11 %. Les économies en développement d'Asie ont connu une croissance d'environ 7,6 % en 2006. Les pays en développement de la région ont continué à augmenter leurs réserves de devises déjà considérables, pour atteindre le montant sans précédent de 2,5 trillions de dollars. Les exploitants de terminaux mondiaux qui ont leur siège en Asie ont un débit de 220 millions d'EVP et environ la moitié du débit mondial total de conteneurs. Parmi la flotte mondiale de navires de plus de 100 tjb, 21 % sont enregistrés en Asie.*

#### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Les pays d'Asie ont une population totale d'environ 4 milliards de personnes, soit les deux tiers de la population mondiale. Les pays en développement d'Asie ont connu une croissance d'environ 7,6 % en 2006, et leur moyenne de 1995 à 2005 a été de 4,7 % (voir le tableau 51). En dépit de cours élevés et instables du pétrole en 2006, l'inflation dans ces pays a été maîtrisée à environ 4,7 %, comme l'année précédente. Les pays en développement de la région ont continué à augmenter leurs réserves de devises déjà considérables pour atteindre le montant sans précédent de 2,5 trillions de dollars, dont un trillion pour la Chine, à la fin de 2006. Les exportations de la région se sont accrues dans la proportion remarquable de 17 %, en bénéficiant d'une forte demande mondiale. Le tableau 51 indique les taux de croissance annuels du PIB de certains pays de la région. À un extrême, l'Azerbaïdjan, aidé par ses exportations de pétrole, a enregistré le taux de croissance le plus élevé, à 31 %. À l'autre extrême, le Timor-Leste a connu un taux de croissance négatif de -1,6 %.

Une forte croissance économique a continué en Asie du Sud et du Sud-Ouest, avec l'industrie et les services comme principaux facteurs. L'économie de l'Inde en 2006, stimulée par une croissance des services et une accélération de la production industrielle, a eu une croissance estimative de

9,2 %. La République islamique d'Iran, le seul exportateur net de pétrole dans la sous-région, a eu une croissance de 5,3 %. On prévoit que la croissance de la Chine atteindra 9,9 % en 2007, moins que sa croissance de 10,7 % en 2006. La projection pour la Fédération de Russie est de 6,4 % en 2007.

Du fait de l'accroissement des importations de pétrole, les balances des comptes courants dans la région ont diminué pour égaler leurs niveaux de 2004, en dépit de gains importants en 2005 (voir le tableau 52). À un extrême, les Maldives ont enregistré un déficit de 36,2 % de son PIB, tandis qu'à l'autre Singapour a enregistré un excédent de 25,9 %. Les exportations substantielles de beaucoup de pays ont compensé les effets de l'augmentation des prix du pétrole.

Les exportations de marchandises de l'Asie ont augmenté en moyenne de 13,3 % tandis que les importations ont augmenté de 11 % (voir le tableau 53). L'Azerbaïdjan a enregistré la plus forte hausse des exportations avec une moyenne de 35,2 %, suivi par le Kazakhstan (25,2 %), le Viet Nam (21,4 %), le Cambodge (21,2 %) et la Chine (19,6 %). Les importations de marchandises ont été les plus fortes au Tadjikistan (21,3 %), suivi de près par la Chine (19,7 %), la Géorgie (19,6 %), l'Afghanistan (19,3 %) et l'Inde (18,2 %). Globalement, ces taux d'accroissement élevés ont montré le dynamisme du commerce en Asie.

Tableau 51

**Taux réels d'accroissement du PIB dans certaines économies asiatiques, 1994-2006**  
(Pourcentage)

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Économies en développement: Asie</b>	7,5	7,3	5,5	1,7	5,4	6,6	3,7	6,0	6,6	7,6	7,0	7,6
<b>Asie de l'Est</b>	9,0	8,0	7,1	2,5	7,5	8,0	5,0	7,4	7,0	8,2	7,4	8,4
Chine	10,9	10,0	9,3	7,8	7,6	8,4	8,3	9,1	10,0	10,1	9,9	10,7
Hong Kong (Chine)	3,9	4,2	5,1	-5,5	4,0	10,0	0,6	1,8	3,1	8,2	4,6	6,8
Macao (Chine)	3,3	-0,4	-0,3	-4,6	-2,4	5,7	2,9	10,1	14,2	28,6	2,5	2,5
Mongolie	6,3	2,4	4,0	3,5	3,2	1,1	1,0	4,0	5,6	10,7	7,0	8,4
République de Corée	9,2	7,0	4,7	-6,9	9,5	8,5	3,8	7,0	3,1	4,7	4,0	5,0
République populaire démocratique de Corée	-4,1	-3,6	-6,3	-1,1	6,2	1,3	3,7	1,2	1,8	0,0	0,9	0,9
Taiwan (province chinoise)	6,4	6,1	6,4	4,5	5,7	5,8	-2,2	4,2	3,4	6,1	3,8	4,6
<b>Asie du Sud</b>	6,2	6,4	3,5	5,3	5,9	4,1	4,7	4,8	8,0	6,8	7,9	8,1
Afghanistan	5,0	9,0	10,1	11,9	-5,9	-33,6	-9,4	29,7	18,6	8,0	13,8	8,0
Bangladesh	4,6	5,4	5,2	4,9	5,9	5,3	4,4	5,3	6,3	5,4	5,5	6,7
Bhoutan	7,3	5,8	4,2	5,8	7,8	9,5	8,6	7,1	6,8	8,7	8,8	13,7
Inde	7,6	7,4	4,5	6,0	7,1	3,9	5,1	4,1	8,6	7,1	8,7	9,2
Iran (République islamique d')	2,9	6,2	-0,5	3,7	2,7	5,9	5,4	7,8	8,0	6,5	5,9	5,3
Maldives	7,1	8,8	11,5	9,3	7,8	4,4	3,3	6,1	9,2	9,6	-0,2	16,1
Népal	3,5	5,3	5,3	2,9	4,5	6,1	5,6	-0,6	3,4	3,4	2,5	1,9
Pakistan	4,8	1,0	2,6	3,7	4,3	2,7	1,9	3,2	5,0	6,4	7,8	6,2
Sri Lanka	5,5	3,8	6,4	4,7	4,3	6,0	-1,4	4,0	5,9	5,4	6,2	7,5
Turquie	7,2	7,0	7,5	3,1	-4,7	7,4	-7,5	7,9	5,8	8,9	7,4	5,5
<b>Asie du Sud-Est</b>	8,3	7,4	4,1	-8,3	3,8	6,3	2,2	4,8	5,4	6,2	5,4	5,9
Brunéi Darussalam	3,0	1,0	3,6	-4,0	2,6	2,8	3,0	2,8	3,8	1,7	3,0	3,8
Cambodge	5,9	4,6	5,7	5,0	12,6	8,4	5,5	5,2	7,0	7,7	7,0	9,5
Indonésie	8,2	7,8	4,7	-13,1	0,8	4,9	3,8	4,4	4,7	5,1	5,6	5,5
Malaisie	9,8	10,0	7,3	-7,4	6,1	8,9	0,3	4,4	5,4	7,1	5,3	5,9
Myanmar	6,9	6,4	5,7	5,8	10,9	13,7	11,3	12,0	13,8	5,0	4,5	7,0
Philippines	4,7	5,8	5,2	-0,6	3,4	4,7	3,0	4,4	4,5	6,0	5,1	5,4
République démocratique populaire lao	7,5	6,9	6,9	4,0	7,3	5,8	5,8	5,9	5,8	6,9	7,3	7,6
Singapour	8,0	8,2	8,3	-1,4	7,2	10,0	-2,3	4,0	2,9	8,7	6,4	7,9
Thaïlande	9,2	5,9	-1,4	-10,5	4,4	4,8	2,2	5,3	7,0	6,2	4,5	5,0
Timor-Leste	9,5	10,8	4,1	-2,1	-35,5	13,7	16,5	-6,7	-6,2	1,8	3,2	-1,6
Viet Nam	9,5	9,3	8,2	5,8	4,8	6,8	6,9	7,1	7,3	7,8	8,4	8,2

Tableau 51 (suite)

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Économies en transition: Asie</b>	-5,5	1,7	3,9	2,1	4,3	7,1	9,0	7,3	8,1	8,7	9,4	11,5
Arménie	6,9	5,9	3,3	7,3	3,3	5,9	9,6	13,2	14,0	10,1	13,9	13,4
Azerbaïdjan	-11,8	1,3	15,8	10,0	7,4	11,1	9,9	10,6	11,2	10,2	24,3	31,0
Fédération de Russie	-4,1	-3,6	1,4	-5,3	6,4	10,0	5,1	4,7	7,3	7,1	6,4	6,7
Géorgie	2,6	10,5	10,5	3,1	2,9	1,8	4,8	5,5	11,1	6,3	9,3	9,0
Kazakhstan	-8,2	0,5	1,7	-1,9	2,7	9,8	13,5	9,8	9,3	9,6	9,4	10,6
Kirghizistan	-5,4	7,1	9,9	2,1	3,7	5,4	5,3	0,0	7,0	7,0	-0,6	2,7
Ouzbékistan	-0,9	1,7	5,2	4,4	4,4	4,0	4,3	4,2	4,5	7,7	5,0	7,2
Tadjikistan	-12,5	-16,7	1,7	5,3	3,7	8,3	10,2	9,5	10,2	10,6	7,5	7,0
Turkménistan	-7,2	6,7	-11,4	7,1	16,5	5,5	4,3	0,3	3,3	5,0	9,6	9,0

Source: Secrétariat de la CNUCED.

### Contexte démographique

L'évolution démographique de l'Asie a varié selon les pays, bien que des tendances semblables de cette évolution soient apparues. Les taux moyens de fécondité atteignaient six enfants par femme dans la période 1950-1955 et sont tombés à 2,4 en 2000-2005. Cela signifie que dans certains pays, particulièrement en Asie du Nord et du Nord-Est, où en 1970 le pourcentage de la population active s'établissait à 57 %, d'ici à 2010 il sera passé à 72 %. Avec davantage de travailleurs participant à l'économie et moins de personnes à leur charge, cela peut avoir un important avantage de productivité, à condition que ces travailleurs soient bien utilisés. L'effectif de la main-d'œuvre au nord et au centre de l'Asie devrait plafonner autour de 2010, puis décliner fortement; au sud et au sud-est, il devrait plafonner autour de 2025, tandis qu'en Asie du Sud, il devrait atteindre une longue période de stabilité.

## B. CONTENEURISATION

### Direction du trafic conteneurisé

La Conférence de l'Extrême-Orient sur le fret, groupe de 16 lignes maritimes, qui détient environ les deux tiers de la capacité de porte-conteneurs sur l'itinéraire Asie-Europe, a signalé une

augmentation des volumes de trafic dans les deux sens en 2007. Elle a indiqué que les volumes de trafic vers l'ouest avaient atteint au total 731 360 EVP en janvier 2007, soit une augmentation de 16,4 % par rapport à la même période de l'année précédente. Pour février, le même itinéraire a marqué une augmentation de 50 % des volumes de trafic par rapport à l'année précédente, avec un total de 697 910 EVP. En mars, le volume de trafic s'est établi à 684 550 EVP, soit une augmentation de 3,4 % par rapport à la même période de l'année précédente. Au cours du premier trimestre de 2007, 2,12 millions d'EVP ont été expédiés vers l'ouest, dont 1,4 million vers l'Europe du Nord et 724 890 vers la Méditerranée. Le trafic destiné à l'Europe du Nord s'est accru de 49,1 % année pour année en février, tandis que les volumes destinés à la Méditerranée ont augmenté de 52,1 % par rapport à 2006. Ces augmentations de la demande de marchandises asiatiques ont, en juillet 2007, amené la Conférence de l'Extrême-Orient à annoncer une augmentation de 300 dollars du coût du fret par EVP pour les marchandises acheminées de l'Asie vers l'Europe. Cela représente une augmentation de 19 % du prix moyen de 1 550 dollars au premier trimestre, la plus forte augmentation trimestrielle de la décennie écoulée. Cependant, cela doit être rapporté à la réduction de 15 % des taux enregistrée au premier trimestre de 2006.

Tableau 52

**Balances des opérations courantes de certaines économies asiatiques, 1995-2006**  
(En pourcentage du PIB)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Arménie	-17,0	-18,2	-18,7	-22,1	-16,6	-14,6	-9,4	-6,2	-6,7	-4,5	-3,9	-5,6
Azerbaïdjan	-16,6	-29,3	-23,1	-30,7	-13,1	-3,2	-0,9	-12,3	-27,8	-30,4	1,3	11,2
Bangladesh	-1,8	-3,2	-1,3	-11,7	-1,1	-1,0	-2,5	0,3	0,3	0,3	-0,9	0,9
Bhoutan	-11,6	-11,9	-7,6	10,6	2,2	5,4	-5,4	-8,9	-10,7	-7,6	-22,0	-15,1
Brunéi Darussalam	46,6	41,9	56,0	..	..	..	69,7	59,3	68,5	68,7	68,4	..
Cambodge	-3,2	-3,1	0,6	-5,8	-5,1	-2,8	-1,1	-1,5	-3,7	-2,3	-4,3	-5,5
Chine	0,2	0,9	4,1	3,3	2,1	1,9	1,5	2,7	3,1	3,5	7,2	7,1
Fédération de Russie	2,2	2,8	0,0	0,1	12,6	18,0	11,1	8,4	8,2	9,9	10,9	10,0
Géorgie	-19,1	-18,7	-14,4	-7,6	-7,1	-8,8	-6,5	-6,5	-9,4	-8,3	-11,7	-10,0
Hong Kong (Chine)	..	..	-4,5	1,5	6,4	4,1	5,9	7,6	10,4	9,5	11,1	10,1
Inde	-1,7	-1,2	-1,4	-1,0	-1,0	-0,6	0,7	1,3	2,4	-0,8	-1,1	-1,6
Indonésie	-3,2	-3,4	-2,4	4,3	4,1	4,8	4,2	3,9	3,4	0,6	0,3	0,8
Iran (République islamique d')	3,9	1,4	-	1,1	12,0	17,5	7,1	3,1	0,6	0,9	7,5	7,4
Kazakhstan	-1,2	-3,7	-3,8	-5,8	-1,0	2,0	-6,3	-4,2	-0,9	1,1	-0,9	0,2
Kirghizistan	-15,7	-23,3	-7,8	-25,1	-20,2	-9,1	-3,7	-5,0	-5,2	-4,6	-8,4	-12,8
Malaisie	-9,8	-4,4	-5,9	13,2	15,9	9,4	8,3	8,4	12,8	12,6	15,7	13,2
Maldives	-4,6	-1,6	-6,8	-4,1	-13,4	-8,2	-9,4	-5,6	-4,5	-15,8	-33,6	-36,2
Mongolie	-6,8	-5,8	-5,5	-7,8	-6,7	-5,7	-7,6	-9,6	-7,5	3,9	5,5	..
Myanmar	-0,2	-0,2	0,0	-	0,2	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Népal	-8,1	-8,7	-8,0	-1,5	0,1	4,5	4,9	4,3	2,6	2,9	2,2	2,4
Ouzbékistan	-0,2	-7,0	-3,9	-0,6	-0,8	1,6	-1,0	1,2	8,7	9,7	11,6	10,7
Pakistan	-3,7	-7,4	-6,0	-2,9	-3,1	-0,3	0,5	3,7	4,9	1,9	-1,4	-3,9
Philippines	-4,4	-4,8	-5,3	2,4	9,5	8,2	1,9	5,5	4,4	2,4	2,5	2,4
République de Corée	-1,7	-4,1	-1,6	11,7	5,5	2,4	1,7	1,0	2,0	4,1	2,1	0,4
République démocratique populaire lao	-19,5	-18,5	-17,5	-11,7	-8,3	-0,5	-4,7	0,3	-2,0	-7,7	-6,7	-10,0
Singapour	17,5	15,0	15,6	22,3	17,4	11,6	13,7	13,4	24,1	24,5	28,5	25,9
Sri Lanka	-6,1	-4,9	-2,6	-1,4	-3,6	-6,5	-1,4	-1,4	-0,4	-3,2	-2,8	-5,3
Tadjikistan	-16,9	-7,2	-5,4	-9,1	-3,1	-6,8	-6,7	-1,4	-0,3	-2,7	-0,8	2,6
Thaïlande	-7,9	-7,9	-2,1	12,8	10,2	7,6	5,4	5,5	5,6	4,2	-2,1	1,2
Timor-Leste	..	..	..	-	5,4	2,2	11,7	12,5	7,6	5,1	35,1	..
Turquie	-1,4	-1,3	-1,4	1,0	-0,7	-4,9	2,3	-0,8	-3,4	-5,2	-6,4	-7,9
Turkménistan	0,2	0,1	-21,6	-34,5	-20,5	6,4	0,2	1,7	0,7	-4,4	1,9	2,6
Viet Nam	-9,0	-8,2	-5,7	-3,9	4,1	3,6	2,1	-1,7	-4,7	-2,0	0,4	0,9

Source: CESAP, *Étude économique et sociale sur l'Asie et le Pacifique 2007*, appendice, tableau 6.

Tableau 53

**Taux de croissance du trafic de marchandises en Asie**  
(Pourcentage)

Économies en développement de la CESAP	Exportations			Moyenne arithmétique 1997-2006	Importations			Moyenne arithmétique 1997-2006
	2004	2005	2006		2004	2005	2006	
Afghanistan <sup>a</sup>	-13,3	-2,6	7,9	13,9	2,3	9,0	10,1	19,3
Arménie	6,0	36,2	-1,1 <sup>b</sup>	15,1	5,8	33,2	19,7 <sup>b</sup>	11,3
Azerbaïdjan	42,6	104,4	94,1 <sup>b</sup>	35,2	31,5	21,4	17,2 <sup>b</sup>	15,8
Bangladesh <sup>c</sup>	16,1	13,8	21,6	10,9	12,9	20,6	12,2	8,1
Bhoutan <sup>c</sup>	39,7	18,0	25,3 <sup>d</sup>	12,5	29,2	67,6	18,0 <sup>d</sup>	17,3
Brunéi Darussalam	2,0	26,6	18,0 <sup>e</sup>	8,8	22,4	0,3	25,5 <sup>e</sup>	-2,6
Cambodge	24,1	12,4 <sup>d</sup>	22,2 <sup>f</sup>	21,2	22,5 <sup>g</sup>	20,2 <sup>d, g</sup>	22,1 <sup>a, g</sup>	15,7
Chine	35,4	28,4	27,2	19,6	36,0	17,6	20,0	19,7
Fédération de Russie	34,8	32,9	28,7 <sup>b</sup>	15,0	28,0	28,7	36,2 <sup>b</sup>	11,9
Géorgie	31,4	34,8	20,7 <sup>b</sup>	19,3	36,7	33,8	56,3 <sup>b</sup>	19,6
Hong Kong (Chine)	15,9	11,6	9,7	6,7	16,9	10,5	11,6	5,8
Inde <sup>c</sup>	28,5	23,4	30,0 <sup>f</sup>	15,3	48,6	32,0	31,5 <sup>f</sup>	18,2
Indonésie	12,6	20,1	16,2 <sup>f</sup>	7,7	28,0 <sup>g</sup>	26,2 <sup>g</sup>	15,6 <sup>f, g</sup>	7,1
Iran (République islamique d') <sup>c</sup>	29,0	36,9	38,0 <sup>h</sup>	15,8	29,2 <sup>g</sup>	7,3 <sup>g</sup>	30,6 <sup>g, h</sup>	14,5
Kazakhstan	55,7	37,4	39,0 <sup>b</sup>	25,2	44,6	30,1	32,0 <sup>b</sup>	15,0
Kirghizistan	24,2	33,3	16,3 <sup>b</sup>	11,7	24,9	98,7	47,0 <sup>b</sup>	17,8
Macao (Chine)	9,0	-12,0	3,0	2,9	26,3	12,5	16,3	8,9
Malaisie	20,8	11,0	13,4 <sup>i</sup>	9,6	26,4	8,5	14,1 <sup>i</sup>	6,4
Maldives	19,1	-10,7	39,7 <sup>d</sup>	10,4	36,3	16,1	26,5 <sup>d</sup>	12,7
Mongolie	41,2	22,4	43,6	15,8	27,5	16,0	25,7	13,0
Myanmar	14,1	14,5	9,4 <sup>e</sup>	12,3	7,1	1,5	11,9 <sup>e</sup>	4,5
Népal <sup>c</sup>	8,9	14,8	-1,1 <sup>d</sup>	6,9	10,6	15,6	11,2 <sup>d</sup>	6,1
Ouzbékistan	32,4	14,9	11,8 <sup>d</sup>	8,2	27,2	13,1	15,3 <sup>d</sup>	0,5
Pakistan <sup>c</sup>	10,3	16,9	14,3	8,0	27,6	32,1	38,8	10,6
Philippines	9,5	4,0	15,5 <sup>i</sup>	11,7	8,8 <sup>g</sup>	7,7 <sup>g</sup>	9,0 <sup>b, g</sup>	5,2
République de Corée	31,0	12,0	14,4	11,4	25,5	16,4	18,4	9,7
République démocratique populaire lao	8,3	52,2	29,5 <sup>d</sup>	9,8	54,2	23,8	36,1 <sup>d</sup>	7,7
Singapour	24,2	15,7	21,2 <sup>b</sup>	10,1	27,4	15,3	21,6 <sup>b</sup>	7,7
Sri Lanka	12,2	10,2	9,1 <sup>f</sup>	7,0	19,9	10,8	18,9 <sup>f</sup>	7,5
Tadjikistan	14,8	15,9	55,8 <sup>b</sup>	12,7	56,1	97,0	28,9 <sup>b</sup>	21,3
Thaïlande	20,6	14,9	16,8 <sup>i</sup>	9,6	25,7	25,9	7,1 <sup>i</sup>	7,9
Timor-Leste	14,3 <sup>d</sup>	25,0 <sup>f</sup>	0,0 <sup>f</sup>	14,3	-8,6 <sup>d</sup>	5,9 <sup>f</sup>	1,9 <sup>f</sup>	-1,1

Tableau 53 (suite)

Économies en développement de la CESAP	Exportations			Moyenne arithmétique 1997-2006	Importations			Moyenne arithmétique 1997-2006
	2004	2005	2006		2004	2005	2006	
<b>Turquie</b>	33,7	16,3	13,4 <sup>b</sup>	14,0	40,7	19,7	17,8 <sup>b</sup>	14,2
<b>Turkménistan</b>	6,6	27,6	9,6 <sup>d</sup>	16,3	32,2	9,6	5,3 <sup>d</sup>	15,8
<b>Viet Nam</b>	31,4	22,4	21,9 <sup>d</sup>	21,4	26,7	15,7	20,1 <sup>d</sup>	15,4
<b>Moyenne arithmétique de 35 pays</b>	21,3	21,6	21,6	13,3	26,2	23,4	21,4	11,1

Source: Adapté par la CNUCED de l'Étude économique et sociale sur l'Asie et le Pacifique 2007 de la CESAP, appendice, tableaux 8 et 9.

<sup>a</sup> Tous les chiffres sont des estimations, sauf les chiffres pour 2006, qui sont des projections. Les chiffres excluent l'opium et les flux associés aux activités de l'armée des États-Unis et de la plupart des forces d'assistance internationales en matière de sécurité.

<sup>b</sup> Concerne les neuf premiers mois de 2006.

<sup>c</sup> Données sur l'exercice fiscal.

<sup>d</sup> Estimation.

<sup>e</sup> Concerne les trois premiers mois de 2006.

<sup>f</sup> Projection.

<sup>g</sup> Valeur f.a.b.

<sup>h</sup> Concerne les six premiers mois de 2006.

<sup>i</sup> Concerne les 10 premiers mois de 2006.

Sur l'itinéraire vers l'est, les volumes de la Conférence de l'Extrême-Orient sur le fret ont atteint 272 941 EVP en janvier 2007, en augmentation de 21,7 % par rapport à l'année précédente. À la fin du premier trimestre 2007, le trafic vers l'est entre l'Europe et l'Asie avait augmenté de 9,6 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 815 173 EVP. Le volume du trafic de l'Europe du Nord vers l'Asie avait augmenté de 7 % pour atteindre 661 569 EVP.

Les volumes totaux du trafic entre l'Asie et les États-Unis ont atteint 1,1 million d'EVP en février, soit une augmentation de 19,5 % par rapport à la même période de 2006. Les volumes de la Chine vers les États-Unis ont atteint 771 849 EVP en février 2007, en augmentation de 31,6 %. Le trafic du Viet Nam vers les États-Unis s'est accru de 49 % en février par rapport à la même période de 2006 pour atteindre 28 431 EVP. Les exportations asiatiques vers les États-Unis ont diminué légèrement, alors que le trafic intrarégional s'est accru<sup>84</sup>. La croissance annuelle du trafic conteneurisé transpacifique entre l'Asie et les États-Unis a ralenti ces dernières années pour tomber de 17,3 % en 2004 à 14,1 % en 2005, puis à 10,8 % en 2006. Simultanément, le taux de fret entre l'Asie et les États-Unis a diminué par rapport

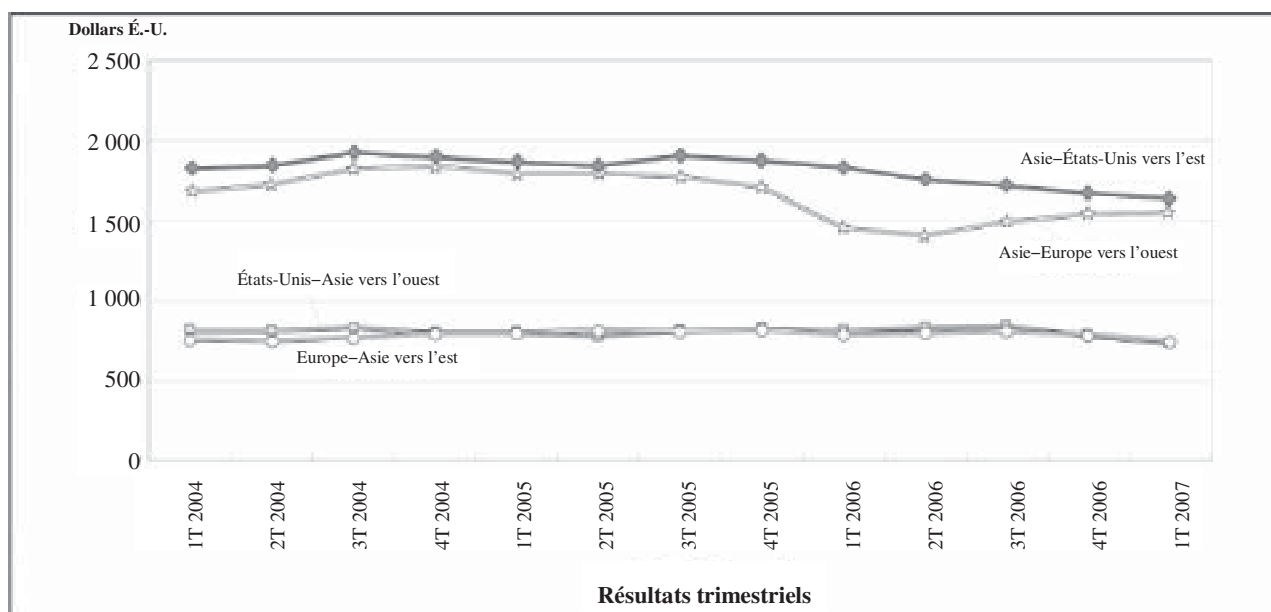
à son plafond de 2 203 dollars atteint au troisième trimestre de 1999 pour tomber à 1 643 dollars au premier trimestre de 2007. Le trafic conteneurisé des ports d'éclatement asiatiques dépend largement du trafic intrarégional, avec plus de la moitié de ce trafic concentrée sur les ports de Busan, Hong Kong (Chine) et Yokohama à destination de la région. Entre 2001 et 2005, un échantillon de 60 grands ports asiatiques de toute la région ont accru leur trafic de 10 % par an.

Les volumes de commerce intra-asiatique du Japon vers la Chine ont atteint au total 74 122 EVP en avril 2007, soit 5,7 % de moins par rapport à la même période de 2006. Les volumes de la Chine vers le Japon ont aussi diminué en avril, de 1,3 % par rapport à la même période de 2006, pour s'établir à 191 012 EVP.

La figure 16 indique la tendance des taux de fret à destination et en provenance de l'Asie pour la période 2004-2007. Au cours de cette période, les taux de fret sont généralement restés constants sauf sur l'itinéraire de l'Asie vers l'Europe, qui a connu une diminution de 15 % au premier trimestre de 2006. Les taux des cargaisons expédiées de l'Europe et des États-Unis vers l'Asie sont demeurés largement parallèles. Les taux de fret pour

Figure 16

## Taux de fret à destination et en provenance de l'Asie, 2004-2007



Source: [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

les cargaisons expédiées de l'Europe vers l'Asie ont varié entre 51 et 58 % du coût de l'expédition de marchandises dans la direction opposée. Les taux de fret entre les États-Unis et l'Asie ont varié un peu plus, entre 43 et 58 % du coût des expéditions dans la direction opposée.

#### Trafic des ports de conteneurs

Les 50 principaux ports de conteneurs d'Asie par le débit en EVP sont énumérés dans le tableau 54. Ils sont semblables aux principaux ports de conteneurs du monde en raison du volume élevé de marchandises conteneurisées exportées de la région. Les plus performants en 2006 par rapport à 2005 sont les ports de Yantai avec une augmentation de débit de 112 %, suivi de Yingkou avec 59 % et Guangzhou avec 40 %. En moyenne les ports de la Chine continentale ont eu une croissance de 35 % en 2006, contre 29 % en 2005 par rapport à l'année précédente. Les ports d'autres pays en développement qui ont eu une progression à deux chiffres sont Colombo (25 %), Jawaharlal (23 %), Gwangyang (22 %), Ambarli (21 %), Incheon et Hô Chi Minh-Ville (19 %), Doubaï (17 %), Tanjung Pelepas (14 %), Port Klang (14 %), Chittagong (12 %), Laem Chabang (11 %) et Karachi et Bangkok (10 %).

Le tableau 55 indique le trafic conteneurisé dans 25 pays asiatiques choisis. La progression moyenne des ports dans ces pays a été de 11,6 %, proche des 11,4 % pour la période 2004-2005. La Chine constitue le pays où le débit en EVP est le plus élevé, à environ 81 millions. Cela représente une augmentation de 23 % par rapport à l'année précédente, qui avait également enregistré une augmentation voisine de 22 % par rapport à 2004.

#### Exploitants de terminaux de conteneurs asiatiques

Les exploitants de terminaux mondiaux de conteneurs basés en Asie sont notamment Cosco Pacific, DP World, Evergreen, Hanjing, Hutchison Port Holdings (HPH), ICTSI, NYK/Ceres et PSA International. Ensemble, ils ont un débit de plus de 220 millions d'EVP et environ la moitié du débit mondial total de conteneurs. Un autre exploitant de terminal basé en Asie, mais sans portefeuille portuaire mondial, est China Merchants Holdings International (CMHI), qui a des intérêts dans les opérations portuaires à Hong Kong (Chine), Ningbo, Qingdao, Shenzhen, Shanghai, Tianjin et le long du delta du Yangtze et de la bande économique de Bohai. Au début de 2007, CMHI a acheté à DP World des intérêts dans son terminal de Shenzhen. CHMI a également une part de 30 % dans le Groupe

Tableau 54

**Trafic des 50 principaux ports de conteneurs asiatiques – 2004, 2005 et 2006**  
(EVP)

Nom du port	Pays/territoire	2004	2005	2006 <sup>a</sup>
<b>Singapour</b>	Singapour	21 329 100	23 192 200	24 796 000
<b>Hong Kong</b>	Hong Kong (Chine)	21 984 000	22 427 000	23 539 000
<b>Shanghai</b>	Chine	14 557 200	18 084 000	21 710 000
<b>Shenzhen</b>	Chine	13 655 500	16 197 173	18 468 900
<b>Busan</b>	République de Corée	11 491 968	11 843 151	12 030 000
<b>Kaohsiung</b>	Taiwan (province chinoise)	9 714 115	9 471 056	9 774 670
<b>Doubaï</b>	Émirats arabes unis	6 428 883	7 619 219	8 923 465
<b>Qingdao</b>	Chine	5 139 700	6 307 000	7 702 000
<b>Ningbo</b>	Chine	4 005 500	5 208 000	7 068 000
<b>Guangzhou</b>	Chine	3 304 000	4 685 000	6 600 000
<b>Port Klang</b>	Malaisie	5 243 593	5 543 527	6 326 000
<b>Tianjin</b>	Chine	3 814 000	4 801 000	5 900 000
<b>Tanjung Pelepas</b>	Malaisie	4 020 421	4 177 121	4 770 000
<b>Laem Chabang</b>	Thaïlande	3 529 000	3 765 967	4 215 817
<b>Xiamen</b>	Chine	2 871 700	3 342 300	4 018 700
<b>Tokyo</b>	Japon	3 358 257	3 597 588	3 695 892
<b>Tanjung Priok</b>	Indonésie	3 170 000	3 281 580	3 347 000
<b>Jawaharlal Nehru</b>	Inde	2 371 338	2 666 703	3 298 328
<b>Dalian</b>	Chine	2 211 200	2 655 000	3 212 000
<b>Yokohama</b>	Japon	2 717 631	2 873 277	3 199 882
<b>Colombo</b>	Sri Lanka	2 220 525	2 455 297	3 079 132
<b>Jeddah</b>	Arabie saoudite	2 425 930	2 835 539	2 963 548
<b>Nagoya</b>	Japon	2 303 541	2 491 198	2 751 677
<b>Manille</b>	Philippines	2 696 878	2 625 000	2 638 471
<b>Hô Chin Minh-Ville (Saigon)</b>	Viet Nam	1 868 000	2 122 000	2 532 000
<b>Kobe</b>	Japon	2 176 830	2 262 066	2 413 000
<b>Salalah</b>	Oman	2 228 546	2 491 741	2 390 000
<b>Osaka</b>	Japon	1 725 565	2 094 277	2 231 630
<b>Keelung</b>	Taiwan (province chinoise)	2 070 192	2 091 458	2 123 000
<b>Tanjung Perak/Surabaya</b>	Indonésie	1 667 868	1 850 000	1 943 000
<b>Gwangyang</b>	République de Corée	1 321 862	1 441 261	1 760 000
<b>Khor Fakkan</b>	Émirats arabes unis	1 819 431	1 929 729	1 730 758
<b>Bangkok</b>	Thaïlande	1 318 000	1 349 246	1 485 328



Tableau 54 (suite)

Nom du port	Pays/territoire	2004	2005	2006 <sup>a</sup>
<b>Ambarli</b>	Turquie	1 078 406	1 185 768	1 445 000
<b>Shahid Rajaee</b>	Iran (République islamique d')	1 142 659	1 292 962	1 408 067
<b>Incheon</b>	République de Corée	934 941	1 153 465	1 380 000
<b>Lianyungang</b>	Chine	502 300	1 005 300	1 302 300
<b>Taichung</b>	Taiwan (province chinoise)	1 245 185	1 228 915	1 204 200
<b>Zhongshan</b>	Chine	921 500	1 075 900	1 173 400
<b>Yantai</b>	Chine	290 000	551 000	1 169 000
<b>Karachi</b>	Pakistan	911 933	1 024 000	1 127 456
<b>Fuzhou</b>	Chine	707 900	750 000	1 030 000
<b>Yingkou</b>	Chine	1 040 438	633 600	1 010 000
<b>Damman</b>	Arabie saoudite	743 457	894 809	941 828
<b>Chittagong</b>	Bangladesh	688 771	783 353	882 411
<b>Pasir Gudang</b>	Malaisie	805 689	836 754	880 611
<b>Penang</b>	Malaisie	772 024	795 289	849 730
<b>Izmir</b>	Turquie	804 563	784 377	847 926
<b>Chennai</b>	Inde	617 000	735 000	797 832
<b>Hakata</b>	Japon	611 184	666 846	710 000

Sources: D'après des données figurant dans le *Containerisation International Yearbook 2007*, diverses publications de Dynamar B.V. et des données obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des autorités de terminaux et de ports.

<sup>a</sup> Aucun effort n'est épargné pour obtenir des données à jour, mais les chiffres pour 2006 sont dans certains cas des estimations. Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête effectuée.

international du port de Shanghai, qui a construit et exploite le port en eau profonde de Yangshan à Shanghai. Plus récemment, CHMI s'est diversifié outre-mer avec un investissement dans le port de Ben Dinh Sao Mai, au sud du Viet Nam.

Il y a des signes d'une plus grande consolidation dans les opérations des terminaux mondiaux du fait d'échéances sur les marchés suite à la multiplication des appels d'offres pour des concessions de terminaux au cours des années 80 et 90. Cependant, en dépit de cela, le marché demeure très fragmenté, avec de nombreux acteurs plus petits, généralement liés à des compagnies maritimes régulières. Ces deux dernières années, il y a eu un mouvement dans

le sens de l'achat de ports par des fonds privés, qui a fait disparaître des ports des listes des bourses mondiales. Les ports P&O ont été acquis par DP World, filiale qui appartient totalement au Gouvernement de Dubaï. Les Associated British Ports du Royaume-Uni ont été achetés par Admiral Acquisitions, société privée par actions. MDHC, du même pays, a été acheté par Peel Holdings, société privée (détenue maintenant à 49 % par la Deutsche Bank). Orient Overseas Container Line, compagnie maritime inscrite de Hong Kong (Chine), a vendu l'intégralité de ses opérations de terminaux (à l'exclusion de Long Beach et de Kaohsiung) au Conseil de la Caisse de pensions des enseignants de l'Ontario en 2006. Parmi d'autres compagnies

Tableau 55

**Trafic des ports de conteneurs de 25 pays d'Asie – 2004, 2005 et 2006**  
(EVP)

Pays/territoire	2004	2005	Chiffres préliminaires pour 2006 <sup>a</sup>	Variation en % 2004-2005	Variation en % 2005-2006
<b>Chine</b>	54 517 667	66 520 473	81 927 000	22,02	23,16
<b>Singapour</b>	21 329 100	23 192 200	24 796 000	8,74	6,92
<b>Hong Kong (Chine)</b>	21 984 000	22 427 000	23 539 000	2,02	4,96
<b>Japon</b>	13 930 340	14 903 311	16 126 573	6,98	8,21
<b>République de Corée</b>	14 028 256	14 753 613	15 521 072	5,17	5,20
<b>Malaisie</b>	11 249 482	11 762 654	13 295 393	4,56	13,03
<b>Taiwan (province chinoise)</b>	13 029 492	12 791 429	13 101 870	-1,83	2,43
<b>Émirats arabes unis</b>	8 432 503	9 777 118	10 936 305	15,95	11,86
<b>Thaïlande</b>	4 847 000	5 115 213	5 701 145	5,53	11,45
<b>Inde</b>	4 228 111	4 721 321	5 625 268	11,67	19,15
<b>Indonésie</b>	5 111 899	5 413 654	5 599 500	5,90	3,43
<b>Arabie saoudite</b>	3 169 387	3 730 348	3 905 376	17,70	4,69
<b>Philippines</b>	3 255 851	3 167 486	3 556 195	-2,71	12,27
<b>Turquie</b>	2 732 950	2 907 063	3 336 742	6,37	14,78
<b>Sri Lanka</b>	2 220 525	2 455 297	3 079 132	10,57	25,41
<b>Oman</b>	2 515 546	2 727 341	2 543 284	8,42	-6,75
<b>Viet Nam</b>	1 868 000	2 122 000	2 532 000	13,60	19,32
<b>Pakistan</b>	1 405 306	1 564 827	1 760 956	11,35	12,53
<b>Iran (République islamique d')</b>	1 177 265	1 325 643	1 528 518	12,60	15,30
<b>Bangladesh</b>	688 771	783 353	882 411	13,73	12,65
<b>Koweït</b>	379 596	673 472	750 000	77,42	11,36
<b>Liban</b>	389 876	464 976	594 601	19,26	27,88
<b>Yémen</b>	491 171	508 085	590 981	3,44	16,32
<b>Jordanie</b>	358 723	392 177	430 000	9,33	9,64
<b>Cambodge</b>	213 916	211 141	221 490	-1,30	4,90
	193 554 733	214 411 195	241 880 812	11,46	11,60

Sources: D'après des données figurant dans le *Containerisation International Yearbook 2007*, diverses publications de Dynamar B.V. et des données obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'autorités de terminaux et de ports.

<sup>a</sup> Aucun effort n'est épargné pour obtenir des données à jour, mais les chiffres pour 2006 sont dans certains cas des estimations. Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête effectuée. Une croissance négative ou faible peut être imputable à l'omission de données sur certains ports.

propriétaires de ports (non inscrites), on peut mentionner PSA International en Asie, Eurogate, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Mediterranean Shipping Company (MSC) et Terminal de Contenidores de Barcelona (TCB) en Europe, ainsi que Stevedoring Services of America (SSA) en Amérique du Nord.

Les ports encore inscrits dans les bourses asiatiques sont notamment CHMI, Cosco Pacific et HPH (par le biais de sa société mère Hutchison Whampoa), tous inscrits à Hong Kong (Chine). ICTSI est inscrite à Manille, Hanjin à Séoul (bien que Macquarie Bank ait une part de 40 % de l'activité des terminaux), APL à Singapour (par le biais de sa société mère NOL). Evergreen est inscrit à Taiwan (province chinoise) et NYK à Tokyo.

Le coût de l'achat de terminaux a augmenté ces dernières années. Lorsque DP World a acheté le terminal CSX en 2005, le ratio prix-recettes était 14; lorsque Admiral Acquisitions a acheté Associated British Ports, ce ratio était 15; et lorsque Deutsche Bank a acheté une part de Peel Ports le ratio était 16. Cependant, lorsque DP World a acheté P&O Ports moins d'un an après l'achat de CSX Terminals, le ratio avait atteint 19. Le ratio pour Forth Ports au Royaume-Uni, dernière société portuaire de ce pays encore inscrite en bourse, était environ 20 au milieu de 2007. Au même moment, il était à 25 pour ICTSI et 36 pour CMHI. Le ratio plus élevé pour CMHI reflète le sentiment que les investisseurs ont pour le secteur portuaire chinois, activité dans laquelle CMHI a une part d'environ 35 %. Les ports attirent de plus en plus l'intérêt des investisseurs, et ainsi pour les pays en développement la grande question n'est plus comment financer de nouveaux projets d'infrastructure, mais quel partenaire choisir.

#### *Fabrication des conteneurs*

La fabrication de conteneurs reste dominée par les deux producteurs les plus importants, tous deux chinois, China International Marine Containers (CIMC) et Singamas, qui à eux deux contrôlent plus de 90 % du marché. CIMC a une capacité annuelle de production de 2 millions d'EVP et Singamas une capacité de 1,25 million. D'autres fabricants de

conteneurs sont le Groupe CXIC (de Chine, avec une part de 25 % détenue par Zim d'Israël), Jindo Corp et Hyundai Mobis (l'un et l'autre de la République de Corée). De plus amples détails sont donnés au chapitre 5.

### **C. DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE ASIATIQUE**

#### *Flotte marchande asiatique*

Le tableau 56 indique la composition de la flotte asiatique par pavillon d'immatriculation et catégorie de navires. De loin, les plus importants registres sont ceux de Hong Kong (Chine) et de Singapour, avec chacun environ 32 millions de tjb immatriculés. Ensuite vient la Chine continentale, avec 23 millions de tjb, la République de Corée avec 10 millions, l'Inde avec 8 millions, la Malaisie avec 6 millions, suivie par l'Indonésie, la République islamique d'Iran et les Philippines avec environ 5 millions chacun. Environ un quart des vauquiers du monde sont sous un pavillon asiatique, de même qu'un quart des navires de charge classique. Environ 21 % de la flotte mondiale de navires de plus de 100 tjb sont immatriculés en Asie.

Le tableau 57 présente une ventilation de la croissance de la flotte marchande pour 37 pays choisis en Asie. La Jordanie a connu la plus forte augmentation de sa flotte marchande, avec un pourcentage remarquable de 145 %; pour le nombre de navires, sa flotte s'est accrue de 325 unités. Le Kazakhstan a enregistré un accroissement de 70 %, bien que cela représente seulement 33 navires supplémentaires. Le Viet Nam a enregistré une progression respectable de 27 %, et l'Indonésie et Oman chacun une progression de 20 %. D'autres pays qui ont enregistré une croissance à deux chiffres sont le Qatar (17 %), la République de Corée (15 %), le Turkménistan (15 %) et la Malaisie (11 %). La composition par âge de la flotte marchande asiatique apparaît au tableau 58. Le Qatar avait une des flottes nationales les plus jeunes, avec un âge moyen de 8 ans, qui s'explique par sa flotte récente de pétroliers et de transporteurs de GNL (gaz naturel liquéfié) (voir le chapitre 1).

Tableau 56

**Flotte marchande asiatique, par pavillon d'immatriculation et catégorie de navires<sup>a</sup>**  
(Tonnage brut)

Pavillon	Vraquiers	Porte-conteneurs	Charge classique	Pétroliers	Autres catégories	Total général
Arabie saoudite		149 368	304 335	424 182	143 960	1 021 845
Azerbaïdjan			99 247	226 453	367 191	692 891
Bahreïn	58 148	96 308	2 847	81 314	89 733	328 350
Bangladesh	51 632	45 193	255 697	58 805	33 033	444 360
Brunéi Darussalam			1 667	1 066	475 742	478 475
Cambodge	452 600	38 479	1 290 451	79 943	89 909	1 951 382
Chine	9 227 147	3 246 674	4 808 133	4 575 902	1 630 571	23 488 427
Émirats arabes unis	86 531	214 436	94 902	293 913	180 544	870 326
Géorgie	390 319	17 298	497 585	107 301	116 808	1 129 311
Hong Kong (Chine)	17 909 201	5 069 200	2 037 974	7 190 661	477 816	32 684 852
Inde	2 099 520	126 538	258 364	4 883 338	1 013 425	8 381 185
Indonésie	485 630	349 412	1 993 281	1 288 170	1 170 655	5 287 148
Iran (République islamique d')	993 343	275 113	508 893	3 266 402	163 525	5 207 276
Iraq			40 380	30 308	71 537	142 225
Jordanie	32 182	26 318	112 843	138 967	76 009	386 319
Kazakhstan			2 804	36 663	25 465	64 932
Koweït	53 793	214 436	98 283	1 525 861	264 463	2 156 836
Liban	50 328		96 214	842	9 573	156 957
Macao (Chine)					2 321	2 321
Malaisie	343 041	689 664	517 308	2 511 211	2 327 776	6 389 000
Maldives			82 237	8 126	9 568	99 931
Mongolie	137 144		247 732	25 364	16 912	427 152
Myanmar	208 206		156 740	2 935	29 382	397 263
Oman			1 585	412	18 336	20 333
Pakistan	36 098	18 012	129 768	214 822	15 920	414 620
Philippines	2 459 287	165 744	1 373 766	403 210	669 997	5 072 004
Qatar	15 071	184 168	39 176	327 918	85 947	652 280
République arabe syrienne	45 042	7 572	331 699	1 461	2 907	388 681
République de Corée	5 845 155	1 224 068	1 142 086	1 275 509	990 300	10 477 118
République démocratique populaire lao			2 853			2 853
République populaire démocratique de Corée	160 551	174 436	725 968	60 046	88 625	1 052 626
Singapour	6 492 161	4 639 269	3 058 171	16 119 713	1 864 608	32 173 922
Sri Lanka	7 170	24 531	113 995	8 467	19 921	174 084
Taiwan (province chinoise)	1 198 656	475 449	112 344	821 129	178 133	2 785 711
Thaïlande	918 540	258 839	1 143 269	370 270	191 785	2 882 703
Turquie	2 101 113	253 873	1 312 381	859 520	321 952	4 848 839
Turkménistan	2 613		16 966	6 156	27 680	53 415
Viet Nam	267 291	71 260	1 152 869	370 803	191 590	2 053 813
Yémen			5 461	10 710	12 998	29 169
Sous-total	52 127 513	17 898 658	24 170 274	47 607 873	13 466 617	155 270 935
Inconnus	667 015	43 233	1 322 496	509 128	1 457 687	3 999 559
<b>Total général de la flotte mondiale</b>	<b>204 552 682</b>	<b>110 686 630</b>	<b>98 213 506</b>	<b>213 748 432</b>	<b>93 587 606</b>	<b>720 788 856</b>
<b>Pourcentage asiatique dans la flotte mondiale</b>	<b>25,48 %</b>	<b>16,17 %</b>	<b>24,61 %</b>	<b>22,27 %</b>	<b>14,39 %</b>	<b>21,54 %</b>

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Transporteurs de 100 tjb et au-dessus.

Tableau 57

**Flotte marchande, par pavillon d'immatriculation, pour 37 pays/territoires choisis d'Asie<sup>a</sup>**  
(En milliers de *tpl*)<sup>b</sup>

	1 <sup>er</sup> janvier 2005	1 <sup>er</sup> janvier 2006	1 <sup>er</sup> janvier 2007	Variation en % 2005-2006	Variation en % 2006-2007
Arabie saoudite	2 581	1 278	1 229	-50	-4
Azerbaïdjan	551	568	602	3	6
Bahreïn	380	396	410	4	4
Bangladesh	626	664	618	6	-7
Brunéi	422	421	421	0	0
Cambodge	-	-	2 700	-	-
Chine	29 793	32 774	34 924	10	7
Géorgie	1 340	1 502	1 605	12	7
Hong Kong (Chine)	43 957	50 443	54 341	15	8
Inde	12 347	13 295	14 190	8	7
Indonésie	5 038	5 308	6 392	5	20
Iran (République islamique d')	9 115	9 009	8 953	-1	-1
Iraq	210	175	176	-17	0
Japon	16 013	15 100	15 083	-6	0
Jordanie	211	225	550	7	145
Kazakhstan	20	47	80	135	70
Koweït	3 811	3 706	3 442	-3	-7
Macao (Chine)	-	-	2	-	-
Malaisie	8 708	7 755	8 571	-11	11
Mongolie	-	-	629	-	-
Myanmar	656	645	574	-2	-11
Oman	10	11	13	10	20
Pakistan	472	652	673	38	3
Philippines	7 008	7 129	6 704	2	-6
Qatar	793	795	933	0	17
République de Corée	12 017	14 347	16 540	19	15
République démocratique populaire lao	-	-	5	-	-
République populaire démocratique de Corée	1 531	1 733	1 419	13	-18
Seychelles	70	136	145	94	7
Singapour	40 943	48 562	51 043	19	5
Sri Lanka	196	222	224	13	1
Taiwan (province chinoise)	-	-	4 398	-	-
Thaïlande	4 383	4 591	4 320	5	-6
Turquie	7 048	7 621	7 223	8	-5
Turkménistan	36	42	48	17	15
Viet Nam	2 127	2 479	3 144	17	27
Yémen	-	-	26	-	-
<b>Total mondial en <i>tpl</i></b>	<b>895 843</b>	<b>959 964</b>	<b>1 042 351</b>	<b>7</b>	<b>9</b>
<b>Asie <i>tpl</i></b>	<b>212 413</b>	<b>231 631</b>	<b>252 361</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Part de l'Asie dans le marché mondial en <i>tpl</i></b>	<b>23,71 %</b>	<b>24,13 %</b>	<b>24,21 %</b>	<b>0,42 %</b>	<b>0,08 %</b>

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Transporteurs de 100 tjb et au-dessus.

<sup>b</sup> Chiffres arrondis au millier le plus proche.

Tableau 58

Répartition par âge de la flotte marchande<sup>a</sup> pour 34 pays choisis d'Asie

Pays/territoire ou groupement	Catégorie	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen <sup>b</sup>
<b>Flotte mondiale</b>	Vraquiers	21,6	19,0	19,1	9,0	31,3	12,9
	Porte-conteneurs	34,7	25,7	18,6	8,0	13,0	9,1
	Charge classique	10,1	12,6	10,9	9,6	56,8	17,4
	Pétroliers	30,3	25,0	16,4	14,6	13,6	10,0
	Autres catégories	19,6	14,4	10,7	9,1	46,3	15,1
	Ensemble	25,1	21,0	16,7	10,9	26,2	12,0
<b>Arabie saoudite</b>	Porte-conteneurs	0,0	64,1	0,0	0,0	35,9	12,9
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	17,0	0,0	0,0	0,5	82,5	19,8
	Autres catégories	3,0	35,0	7,4	1,1	53,6	16,2
	Ensemble	7,5	15,5	1,6	0,4	75,0	19,1
<b>Bahreïn</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	0,0	99,5	0,0	0,0	0,5	7,1
	Autres catégories	36,0	14,3	6,4	3,1	40,2	12,5
	Ensemble	5,9	64,0	1,0	0,5	28,6	11,5
<b>Bangladesh</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	0,0	0,1	0,0	14,0	85,9	22,6
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	5,6	94,4	23,1
	Autres catégories	0,9	4,6	1,1	31,2	62,3	20,4
	Ensemble	0,0	0,2	0,0	9,9	89,8	22,8
<b>Brunéi Darussalam</b>	Charge classique	0,0	0,0	53,0	0,0	47,0	17,4
	Pétroliers	0,0	48,1	0,0	51,9	0,0	12,2
	Autres catégories	0,0	17,4	0,3	0,1	82,2	20,6
	Ensemble	0,0	17,4	0,5	0,2	81,9	20,6
<b>Cambodge</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,9	1,1	98,1	23,3
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	6,6	0,3	0,9	3,4	88,9	21,7
	Pétroliers	0,0	0,0	5,3	2,2	92,5	22,7
	Autres catégories	0,0	0,0	4,3	8,2	87,5	22,5
	Ensemble	4,2	0,2	1,1	2,8	91,7	22,3
<b>Chine</b>	Vraquiers	10,1	7,5	9,8	14,8	57,8	18,0
	Porte-conteneurs	48,8	3,3	16,8	8,5	22,6	10,0
	Charge classique	2,4	6,3	3,9	6,2	81,1	21,1
	Pétroliers	39,8	8,2	15,0	7,0	30,1	11,4
	Autres catégories	15,2	8,3	10,7	9,2	56,6	17,0
	Ensemble	19,7	7,0	10,7	10,6	52,0	16,2
<b>Émirats arabes unis</b>	Vraquiers	37,9	38,0	12,9	10,8	0,5	6,9
	Porte-conteneurs	0,0	44,0	0,0	0,0	56,0	16,2
	Charge classique	6,1	2,9	12,6	2,1	76,3	20,1
	Pétroliers	21,6	9,8	7,3	3,4	58,0	16,2
	Autres catégories	7,5	7,3	3,5	11,5	70,2	19,5
	Ensemble	15,9	19,3	6,5	4,6	53,7	15,9
<b>Hong Kong (Chine)</b>	Vraquiers	30,5	23,1	19,5	9,0	18,0	10,3
	Porte-conteneurs	46,9	17,3	18,0	6,2	11,6	8,1
	Charge classique	16,9	16,2	27,8	13,2	25,8	13,1
	Pétroliers	35,2	17,3	23,3	23,5	0,7	8,9
	Autres catégories	61,1	2,1	20,0	2,6	14,1	7,5
	Ensemble	33,0	20,5	20,7	12,3	13,6	9,8

Tableau 58 (suite)

Pays/territoire ou groupement	Catégorie	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen <sup>b</sup>
<b>Inde</b>	Vraquiers	1,6	7,9	15,2	5,3	70,0	19,8
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	52,0	25,1	23,0	15,9
	Charge classique	5,9	12,6	18,8	17,1	45,7	16,9
	Pétroliers	31,6	8,4	15,6	15,5	28,9	12,5
	Autres catégories	3,3	5,8	1,1	26,3	63,5	20,0
	Ensemble	20,5	8,0	14,7	14,0	42,8	15,2
<b>Indonésie</b>	Vraquiers	3,5	0,0	8,8	11,8	75,9	21,0
	Porte-conteneurs	2,8	22,4	4,2	5,6	65,0	18,3
	Charge classique	2,5	0,7	4,5	4,7	87,6	22,0
	Pétroliers	2,4	2,2	12,3	3,5	79,5	21,0
	Autres catégories	4,2	5,0	14,6	11,7	64,5	19,3
	Ensemble	2,8	3,1	8,3	5,8	80,1	21,1
<b>Iran (République islamique d')</b>	Vraquiers	0,0	21,2	0,0	0,1	78,7	20,0
	Porte-conteneurs	60,5	36,1	2,8	0,0	0,5	4,2
	Charge classique	1,8	37,3	15,0	4,4	41,6	15,0
	Pétroliers	36,5	36,3	24,7	0,0	2,5	6,8
	Autres catégories	1,9	0,5	2,7	4,0	90,8	22,4
	Ensemble	27,1	32,8	18,0	0,4	21,6	10,1
<b>Iraq</b>	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres catégories	0,0	0,6	4,9	0,0	94,5	22,8
	Ensemble	0,0	0,2	1,9	0,0	97,8	23,2
<b>Jordanie</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	24,9	75,1	21,9
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres catégories	1,3	0,0	0,0	1,2	97,5	23,2
	Ensemble	0,0	0,0	0,0	6,6	93,3	23,1
<b>Koweït</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	44,0	0,0	0,0	56,0	16,2
	Charge classique	0,4	0,0	0,5	0,0	99,1	23,4
	Pétroliers	15,2	22,4	0,0	54,9	7,5	13,0
	Autres catégories	0,7	0,8	38,1	0,3	60,0	18,8
	Ensemble	12,4	21,0	2,9	44,3	19,5	14,2
<b>Liban</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	0,0	0,0	53,7	0,0	46,3	17,3
	Autres catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Ensemble	0,0	0,0	0,4	0,0	99,6	23,5
<b>Macao (Chine)</b>	Autres catégories	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Ensemble	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Malaisie</b>	Vraquiers	14,7	32,6	25,5	6,8	20,4	11,6
	Porte-conteneurs	14,1	30,0	18,8	19,0	18,0	12,1
	Charge classique	3,8	3,1	11,4	6,4	75,4	20,5
	Pétroliers	41,6	22,1	9,9	14,7	11,6	8,8
	Autres catégories	28,7	11,0	20,7	3,4	36,1	12,9
	Ensemble	31,0	19,4	14,8	11,0	23,8	11,2

Tableau 58 (suite)

Pays/territoire ou groupement	Catégorie	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen <sup>b</sup>
<b>Maldives</b>	Charge classique	0,0	0,0	0,1	1,3	98,6	23,4
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres catégories	0,0	1,1	0,3	0,0	98,6	23,3
	Ensemble	0,0	0,0	0,1	1,1	98,8	23,4
<b>Myanmar</b>	Vraquiers	0,0	60,7	13,7	19,0	6,6	10,7
	Charge classique	0,7	12,4	16,4	17,4	53,0	18,3
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres catégories	0,0	38,1	0,0	25,5	36,5	15,6
<b>Oman</b>	Ensemble	0,2	43,4	14,2	18,5	23,7	13,5
	Charge classique	0,0	38,1	0,0	0,0	61,9	17,2
	Autres catégories	6,5	14,2	15,2	2,8	61,3	17,8
<b>Pakistan</b>	Ensemble	5,7	17,2	13,3	2,4	61,4	17,8
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Philippines</b>	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	0,0	0,0	0,1	0,2	99,7	23,5
	Autres catégories	6,8	18,3	0,0	0,0	75,0	19,0
	Ensemble	0,1	0,4	0,0	0,1	99,3	23,4
	Vraquiers	15,4	32,1	25,2	5,1	22,2	11,7
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	95,2	0,0	4,8	12,6
	Charge classique	2,7	4,8	10,7	7,2	74,6	20,4
<b>Qatar</b>	Pétroliers	49,1	3,1	10,9	5,6	31,2	10,8
	Autres catégories	36,6	2,7	0,1	5,5	55,1	14,8
	Ensemble	15,8	20,7	20,9	5,5	37,0	13,9
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	9,0	55,7	0,0	0,0	35,3	12,4
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	73,6	0,0	26,3	0,0	0,1	4,6
<b>République arabe syrienne</b>	Autres catégories	71,0	8,5	0,0	0,0	20,5	6,8
	Ensemble	53,6	12,7	16,4	0,0	17,3	8,0
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	17,0
	Charge classique	2,5	0,1	1,8	2,8	92,8	22,5
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>République de Corée</b>	Autres catégories	13,6	0,0	0,0	0,0	86,4	20,6
	Ensemble	2,2	0,1	1,5	3,9	92,3	22,6
	Vraquiers	0,9	2,2	29,3	40,2	27,4	17,0
	Porte-conteneurs	4,5	9,5	63,2	6,9	15,9	13,2
	Charge classique	2,3	1,8	13,7	31,9	50,3	19,1
	Pétroliers	8,9	11,1	52,9	7,6	19,5	13,2
	Autres catégories	3,6	3,1	8,8	25,5	59,0	19,5
<b>République démocratique populaire lao</b>	Ensemble	2,5	4,0	33,0	31,6	28,9	16,5
	Charge classique	0,0	0,0	66,6	0,0	33,4	15,8
<b>République populaire démocratique de Corée</b>	Ensemble	0,0	0,0	66,6	0,0	33,4	15,8
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,4	99,6	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	1,1	0,3	0,7	2,0	95,9	23,0
	Pétroliers	0,0	0,7	1,1	5,2	93,0	22,9
	Autres catégories	0,0	0,0	3,5	6,9	89,6	22,6
	Ensemble	0,8	0,2	0,7	2,1	96,2	23,1



Tableau 58 (suite)

Pays/territoire ou groupement	Catégorie	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen <sup>b</sup>
<b>Singapour</b>	Vraquiers	26,5	22,1	28,2	16,5	6,7	9,8
	Porte-conteneurs	22,0	27,9	29,2	11,0	9,8	10,1
	Charge classique	20,6	14,4	14,7	3,7	46,7	14,8
	Pétroliers	20,2	14,9	18,0	30,3	16,7	12,7
	Autres catégories	32,5	15,3	9,6	8,5	34,2	12,3
	Ensemble	22,5	18,0	21,1	22,5	15,9	11,8
<b>Sri Lanka</b>	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Charge classique	0,0	0,0	0,0	11,4	88,6	22,8
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	9,2	90,8	22,9
	Autres catégories	5,4	20,9	2,0	11,3	60,4	17,9
	Ensemble	0,4	1,4	0,1	9,0	89,1	22,6
<b>Taiwan (province chinoise)</b>	Vraquiers	0,6	43,0	34,7	4,7	16,9	12,0
	Porte-conteneurs	3,8	15,8	19,1	22,8	38,4	16,4
	Charge classique	0,0	5,6	0,8	8,6	85,0	21,9
	Pétroliers	0,0	0,5	20,2	61,7	17,6	17,1
	Autres catégories	0,4	0,7	9,7	62,6	26,6	18,1
	Ensemble	0,8	23,9	26,3	26,3	22,7	14,6
<b>Thaïlande</b>	Vraquiers	0,0	8,3	21,9	6,6	63,2	19,2
	Porte-conteneurs	35,8	9,4	41,8	4,4	8,6	9,2
	Charge classique	0,3	5,9	11,0	7,4	75,3	20,7
	Pétroliers	1,5	0,0	2,9	13,7	81,9	21,9
	Autres catégories	0,8	2,3	5,7	7,7	83,5	21,8
	Ensemble	3,3	6,0	15,9	7,8	67,0	19,5
<b>Turquie</b>	Vraquiers	10,8	15,4	5,8	0,0	68,0	18,0
	Porte-conteneurs	40,4	32,0	3,9	3,1	20,6	8,9
	Charge classique	10,9	8,8	7,1	8,3	64,9	18,4
	Pétroliers	45,3	35,8	0,5	0,5	17,9	7,8
	Autres catégories	10,9	3,4	4,9	11,6	69,1	19,3
	Ensemble	19,1	18,3	4,9	2,5	55,2	15,6
<b>Viet Nam</b>	Vraquiers	0,0	4,2	20,7	23,7	51,4	18,9
	Porte-conteneurs	31,3	11,4	17,0	0,0	40,3	12,9
	Charge classique	33,5	7,4	8,6	13,9	36,6	13,2
	Pétroliers	19,5	7,2	37,6	15,5	20,3	12,8
	Autres catégories	1,4	6,6	3,1	5,6	83,2	21,4
	Ensemble	23,8	7,0	15,7	14,6	38,9	14,5
<b>Yémen</b>	Charge classique	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Pétroliers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres catégories	0,0	3,0	19,6	18,8	58,6	19,5
	Ensemble	0,0	0,7	4,8	4,6	90,0	22,5

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED d'après des données fournies par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb et au-dessus.

<sup>b</sup> Pour estimer l'âge moyen, il a été supposé que l'âge des navires est réparti également entre les limites supérieure et inférieure de chaque groupe d'âge. Pour le groupe de 20 ans et plus, il a été supposé que le chiffre moyen est de 23 ans et demi.

## D. CAS D'UN PAYS

L'encadré 2 contient un exposé détaillé des travaux portuaires récents et en cours au Viet Nam, qui a adhéré récemment à l'OMC.

## E. AUTRES FAITS NOUVEAUX

### *Fabrication de grues de quai*

La société Zhenhua Port Machinery Co. Ltd (ZPMC) de Shanghai a une part de 70 % du marché international de la machinerie portuaire, qu'elle domine depuis 1999. Elle emploie environ 30 000 personnes et sa production a augmenté à une moyenne supérieure à 50 % entre 2001 et 2006, pour atteindre en 2006 une valeur de 2,2 milliards de dollars. En 2006, cette société a livré 240 grues de quai, ainsi que 450 portiques roulants sur pneus en caoutchouc.

### *Sociétés de classification*

Il y a plus de 50 sociétés de classification dans le monde; en Asie, les plus importantes sont le Registre coréen des transports maritimes, qui rassemble environ 2 100 navires représentant environ 25 millions de tjb; Nippon Kaiji Kyokai ou ClassNK, avec environ 6 600 navires pour un tonnage total de 147 millions de tjb; et la Société chinoise de classification, avec environ 1 700 navires pour 18,5 millions de tjb. Les membres de leurs registres contrôlent

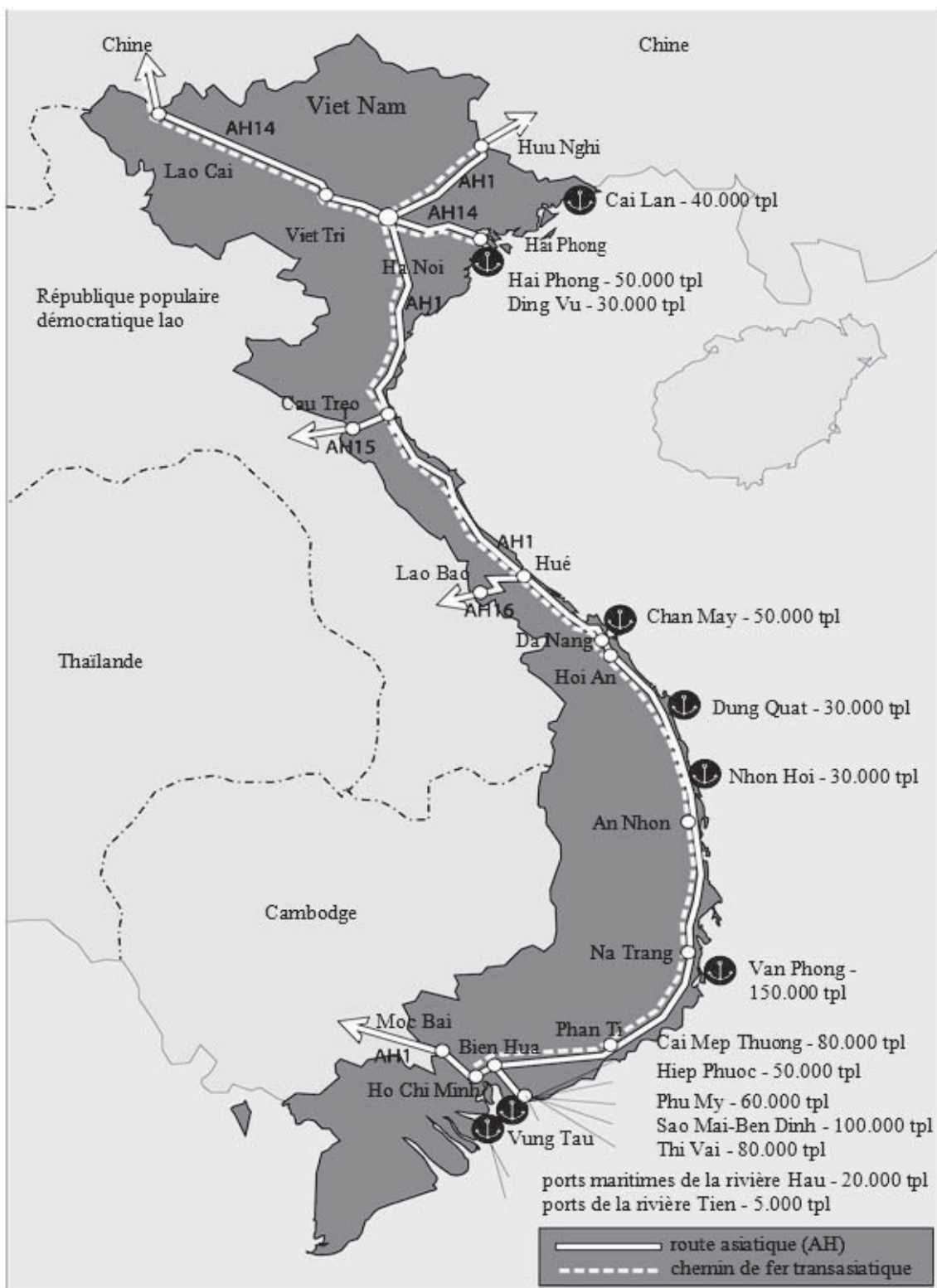
principalement leur propre tonnage national – par exemple, le Registre indien des transports maritimes compte 95 % de membres indiens.

### *Associations de protection et d'indemnisation*

Le groupe international des clubs de protection et d'indemnisation (P&I) concerne environ 90 % du tonnage maritime mondial. Il existe un seul club P&I asiatique, le Club P&I japonais. En dehors de ce groupe, il existe un certain nombre de clubs spécialisés plus petits qui s'adressent aux propriétaires nationaux de navires, comme le Club P&I chinois. Cependant, le Britannia Club, basé à Londres, est en fait devenu un club P&I asiatique, car plus de 50 % de ses membres sont asiatiques. L'American Club, basé à New York, compte environ 27 % de membres asiatiques, tandis que le SKULD P&I Club, basé à Oslo, a aussi un nombre important de membres asiatiques, dont 22 % de la seule Chine. La plupart des clubs P&I ont des bureaux dans les régions ciblées pour desservir la flotte asiatique en expansion. Les primes P&I pour 2006 ont accusé une tendance continue à des augmentations de leurs tarifs généraux, qui vont de 0 à 12,5 %. Cependant, en moyenne les propriétaires de navires ont subi une augmentation de tarifs généraux de 7,11 %. Un club a réduit ses reports de primes, ce qui a entraîné une réduction par rapport à l'année précédente de 2,5 %. L'augmentation des tarifs généraux pour 2007 a été comprise entre 2,5 et 10 %, avec une moyenne de 6,65 %.

Figure 17

Carte du Viet Nam



Source: Secrétariat de la CNUCED.

Note: Capacité de manutention estimative au quai d'accostage en tpl.

## Encadré 2

**Cas d'un pays: le programme de développement des ports du Viet Nam**

Le Viet Nam est bordé par la Chine au nord, la mer de Chine du sud à l'est et la République démocratique populaire lao et le Cambodge à l'ouest. Le pays compte 64 provinces relevant d'une administration centrale qui a son siège dans la capitale, Hanoi, située au nord et desservie par le port de Hai Phong. La plus grande ville du Viet Nam, Hô Chi Minh-Ville, appelée auparavant Saigon, est située au sud. La langue la plus couramment parlée par sa population de 85 millions d'habitants est le vietnamien (86 %) tandis que le reste de la population appartient à 53 groupes ethniques différents. Le Viet Nam est un grand exportateur de riz et d'autres produits agricoles, y compris le café et le caoutchouc. La pêche a également accru son importance ces dernières années.

Le Viet Nam compte approximativement, sur sa côte de 3 260 km, 114 ports maritimes administrés par ses 23 autorités portuaires. Cependant, la plus grande partie de ces ports sont en eau peu profonde, d'une capacité restreinte et avec des connexions médiocres vers leur arrière-pays. Selon une étude récente sur l'expédition de cargaisons homogènes de divers ports asiatiques vers les ports de la côte ouest des États-Unis d'Amérique<sup>a</sup>, le Viet Nam était 16 % plus cher que Shanghai, Ningbo et Shenzhen, et 28 % plus cher que Hong Kong (Chine). Cela peut être directement imputable au fait que le Viet Nam manque d'installations d'accostage en eau profonde, ce qui impose le transbordement de marchandises par un port d'éclatement. Actuellement, les porte-conteneurs les plus grands qui accostent au Viet Nam ont une capacité de 1 500 tpb ou 25 000 tjb. Bien que le trafic conteneurisé ait augmenté en moyenne de 19 % au cours de la décennie écoulée, une croissance accrue serait envisageable s'il y avait davantage de ports en eau profonde pouvant accueillir de plus grands navires. La ligne nationale de transport maritime du Viet Nam, Vinalines, est le plus grand transporteur national avec 104 navires, représentant environ 1,2 million de tonnes, qui en 2006 ont transporté 20,2 millions de tonnes de fret. En 2006, le Viet Nam a manutentionné 2,8 millions de tpb, dont plus de 70 % dans des ports situés près de Hô Chi Minh-Ville.

**Nord du Viet Nam**

Des travaux ont débuté à Hai Phong en 2004 pour exécuter la deuxième phase d'un plan d'expansion devant permettre de porter la longueur du quai à conteneurs de 150 à 500 m afin de recevoir des navires de 50 000 tonnes et 500 000 tpb annuellement. Ailleurs à Hai Phong, le port de Dinh Vu, proche de la zone industrielle de Dinh Vu, peut recevoir des navires jusqu'à 30 000 tonnes et 14 millions de tonnes de fret annuellement. Il a une profondeur naturelle de 8,7 m et sera dragué pour atteindre la profondeur de 10,2 m. En mai 2007, a également commencé la construction d'un dépôt de GPL.

En 2007, le port en eau profonde de Cai Lan dans la province de Quang Ninh, à l'est de Hai Phong et limitrophe de la province chinoise de Guangxi, a achevé sa première phase d'expansion. D'une profondeur de 13 m, ce port peut desservir des navires de 30 000-40 000 tpb, et d'ici à 2010 il pourra porter sa capacité à 16-17 millions de tonnes annuelles. Des travaux doivent encore être exécutés pour relier ce port au réseau routier et au réseau ferroviaire nationaux. Les terminaux de conteneurs seront développés et exploités par une coentreprise avec le port de Quang Ninh, SSA Marine et Vinalines.

Il est prévu qu'en 2015 le port en eau profonde de Lach Huyen, d'un coût de 1,6 milliard de dollars, à Do Son près de Hai Phong, doit devenir opérationnel et capable de recevoir des navires de 60 000-80 000 tpb. Sa capacité se situera autour de 50-60 millions de tonnes de fret.

**Viet Nam central**

Le port en eau profonde de Chan May, dans la province de Thua Thien-Huê est devenu opérationnel en 2003; il est situé à proximité de la zone économique et commerciale de Chan May, à 55 km au sud de la ville de Hué et à 45 km au nord de Da Nang, près de la route asiatique n° 1 et du système ferroviaire nord-sud. Le Corridor économique est-ouest, le long de la route asiatique n° 16, relie la région centrale du Viet Nam à la République populaire démocratique lao, à la Thaïlande et au Myanmar. Le port de Chan May a actuellement un poste d'accostage de 130 m capable de recevoir des navires de 50 000 tpb. D'ici à 2010, on prévoit que Chan May pourra recevoir 2,7 à 3,1 millions de tonnes de fret par an.

Dans le port maritime en eau profonde de Dung Quat, dans la province de Quang Ngai, a commencé la construction d'un second poste d'accostage capable de recevoir des navires de 50 000 tpl, avec un investissement de 21,7 millions de dollars. La première société privée vietnamienne, la société par actions du port international Gemadept-Dung Quat, a entamé l'exécution d'un projet de 36,9 millions de dollars au port de Dung Quat. La première phase, d'un an, d'un coût de 25,3 millions de dollars, a été mise en chantier en juillet 2006. À l'achèvement de ces travaux, des navires pourront être reçus jusqu'à 30 000 tpl. Basée près de la zone économique de Dung Quat, la société Vinashin édifie un chantier de constructions navales de 100 000 tpl dans la région.

Le port de Ky Ha a été agrandi pour recevoir des navires de 10 000 tpl et des plans supplémentaires ont été élaborés pour draguer la zone afin d'obtenir une profondeur d'accostage de 8,2 m. Cela aussi fait partie du projet d'infrastructure globale pour la zone économique de Dung Quat.

Le port de Nhon Hoi dans la province de Binh Dinh devrait avoir une capacité annuelle de 2 millions de tonnes d'ici à 2010, qui sera portée à 10 millions de tonnes d'ici à 2020. Des navires de 30 000 tpl pourront y accoster. Comme la plupart des autres ports vietnamiens, ce port sera assorti d'une zone économique.

La construction d'un port de transbordement a été approuvée en mai 2006 au port militaire existant de Van Phong, dans la province de Khanh Hoa. Connu comme port de transbordement international de Van Phong, il est situé au point le plus à l'est du Viet Nam, à 130 km seulement des voies maritimes internationales. Le canal d'accès a une largeur de 400 m à 6 km et une profondeur de 22 m. La baie a une superficie d'environ 43 500 ha, avec des profondeurs comprises entre 14 et 41 m; elle peut recevoir des navires jusqu'à 350 000 tpl. Elle est déjà utilisée comme zone de transbordement de navire à navire pour des pétroliers de plus de 100 000 tpl. La première phase portera sur 50 ha et, avec deux postes d'accostage d'une longueur totale de 700 m, elle sera capable de recevoir des navires jusqu'à 6 000 EVP. La deuxième phase, entre 2010 et 2015, couvrira 120 ha, avec une longueur de quais totale de 1 700 à 2 300 m. Viendra ensuite une troisième et dernière phase, sur 400 ha (2015-2020) et avec une longueur de quais de 4 500 à 5 700 m. L'achèvement de la première phase à deux postes d'accostage est prévu pour 2010, à un coût estimatif de 183 millions de dollars.

### **Sud du Viet Nam**

Le port de Saigon est entré dans un certain nombre de coentreprises pour établir des terminaux de conteneurs à Ba Ria dans la province de Vung Tau, au sud-est de Hô Chi Minh-Ville.

La société du port de Saigon et APM Terminals (qui en possède 49 %) ont convenu de construire un nouveau terminal de conteneurs avec un tirant d'eau en charge de 14 m à Cai Mep Thuong, à 15 milles au sud de Hô Chi Minh-Ville et situé parmi huit parcs industriels, à un coût de 186 millions de dollars. Il est situé en amont du terminal international de conteneurs de Cai Mep (qui est une coentreprise avec SSA Marine). La longueur totale des quais sera de 600 m, avec une capacité d'un million de tpl et de recevoir des navires de 80 000 tpl. La construction du premier quai de 300 m a commencé au début de 2007 et devrait être achevée à la fin de l'année. La deuxième phase, concernant la construction du second terminal, devrait être achevée en 2010.

La société du port de Saigon et SSA Marine (qui en possède 49 %) vont construire le port de Thi Vai, à Ba Ria, dans la province de Vung Tau, en aval du port international général de Thi Vai, et exécuter le projet de Hiep Phuoc à Hô Chi Minh-Ville, qui doit devenir opérationnel en 2010. La première phase du projet coûtera 165 millions de dollars et la deuxième phase en coûtera encore 137 millions et sera achevée d'ici à 2010. L'ensemble du projet comportera quatre postes d'accostage d'une capacité annuelle de 1,5 million de tpl, et pouvant recevoir des navires de 80 000 tpl.

La société du port de Saigon et SSA Marine (qui en possède 49 %) doivent construire le terminal international de conteneurs SP-SSA, situé à Cai Mep. Ce projet de 160 millions de dollars comportera deux emplacements d'accostage de 600 m au total. Le débit annuel sera d'environ 1,35 million d'EVP et il est prévu que le terminal sera opérationnel d'ici à 2009.

Hutchison Port Holdings et la Société d'investissement pour la construction et le commerce de Saigon ont signé une concession de cinquante ans pour convertir ensemble le site de Ba Ria dans la province de Vung Tau au Viet Nam en un nouveau terminal de conteneurs. La zone de Cai Mep et Thi Vai à Ba Ria dans la province de Vung Tau est destinée à devenir un port en eau profonde dans le cadre du Plan directeur détaillé du Gouvernement vietnamien. Il est prévu que le nouveau terminal sera opérationnel en 2011 et aura une longueur de quais de 730 m, une profondeur au bord du quai de 14 m, une superficie totale d'installations de 33 ha et une capacité totale de 1,1 million de tpl.

La Société de promotion industrielle de Tan Thuan et DP World (qui en possède 80 %) sont dans une coentreprise pour construire, équiper et exploiter une nouvelle installation de 230 millions de dollars à Hiep Phuoc. Ce nouveau terminal de conteneurs est situé sur un site qui longe la rive ouest de la rivière Soa Rap dans le parc industriel de Hiep Phuoc. Le nouveau terminal, appelé Premier terminal de conteneurs de Saigon, devrait être opérationnel au cours du second semestre de 2008. Lorsqu'il sera achevé, il aura quatre emplacements d'accostage de 950 m au total, avec une capacité annuelle de 1,5 million d'EVP.

Le port général de Phu My, situé sur la rivière Thi Vai, a un canal naturel qui peut recevoir des navires de 80 000 tpl, et il sera assorti d'un parc industriel de 33,7 ha. Le port lui-même pourra recevoir des navires jusqu'à 60 000 tpl. Un quai de 730 m de long, un CFS et d'autres installations de stockage seront construits à un coût de 191,7 millions de dollars.

Le port de Sao Mai-Ben Dinh et le complexe de services pétroliers situés à Ba Ria, dans la province de Vung Tau, sont une coentreprise vietnamienne entre Vinalines et PetroVietnam (compagnie pétrolière et gazière du Viet Nam) qui comportera un approvisionnement en pétrole et en gaz, un dépôt pétrolier, un ou plusieurs chantiers navals, des installations d'assemblage de plates-formes pétrolières et des services de manutention de conteneurs. Le port aura une capacité annuelle de 50 millions de tonnes et pourra recevoir des navires jusqu'à 100 000 tpl. China Merchants Holdings (International) a un intérêt dans les six nouveaux emplacements d'accostage pour conteneurs.

Un certain nombre de projets sont prévus le long du Mékong. Les ports maritimes de la rivière Tien (Cao Lanh-Sa Dec, My Tho, Vinh Thai et Ham Luong) vont recevoir des navires jusqu'à 5 000 tpl. Les ports maritimes de la rivière Hau (Can Tho, Hoang Dieu, Cai Cui, Tra Noc, My Thoi, Dai Ngai et Tra Cu) doivent recevoir des navires jusqu'à 20 000 tpl.

Le long de la péninsule de Ca Mau, la construction du complexe portuaire de Con Dao est prévue entre 2010 et 2020. Un port commercial sera construit sur la baie de Ben Dam.

## Conclusion

Le développement des ports au Viet Nam fait l'objet d'une haute priorité du Gouvernement, avec de nombreux projets proposés ou lancés. Les compétences étrangères apportées par des exploitants mondiaux de terminaux sont limitées à une poignée de projets dans le sud. Relier l'infrastructure routière et ferroviaire entre les ports et l'arrière-pays demeure une préoccupation, et l'utilisation de zones économiques peut être une démarche initiale utile pour attirer les investissements étrangers directs. Le développement des ports, cependant, dépendra à court terme du fret importé et exporté, qui devrait augmenter avec l'adhésion du Viet Nam à l'OMC. De plus, l'achèvement du Corridor économique est-ouest peut profiter au port de Da Nang. Le transbordement du fret ne sera pas important avant que le port de Van Phong, dans le Viet Nam central, devienne opérationnel.

Sources: Tiré de *Emerging Maritime Nations Report: Vietnam*, Dynamar B.V. (2007), et de diverses autres sources auxquelles le secrétariat de la CNUCED a eu accès.

<sup>a</sup> Voir C.W. Runckel (2006), Ports in Viet Nam stunting amid economic development, [www.business-in-asia.com/ports-in-vietnam.html](http://www.business-in-asia.com/ports-in-vietnam.html), visité le 16 août 2007.

## Note

<sup>84</sup> En 2004, le commerce intrarégional en Asie a représenté 29,5 % du commerce mondial, alors que le commerce intrarégional européen en représentait 8 %.

## Annexe I

Classification des pays et territoires<sup>a, b, c, d</sup>

## I. Pays développés

<b>Code 1</b>	Bermudes Canada États-Unis d'Amérique	Groenland Saint-Pierre-et-Miquelon
<b>Code 2</b>	Allemagne Autriche Belgique Bulgarie Chypre Danemark Espagne Estonie Finlande France Gibraltar Grèce Guadeloupe Guyane française Hongrie Îles Féroé Irlande Islande Italie	Lettonie Lituanie Luxembourg Malte Martinique Monaco Norvège Pays-Bas Pologne Portugal République tchèque Réunion Roumanie Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Slovaquie Slovénie Suède Suisse
<b>Code 3</b>	Israël	Japon
<b>Code 4</b>	Australie	Nouvelle-Zélande

## II. Économies en transition

<b>Code 5.1</b> <b>En Europe</b>	Albanie Bélarus Bosnie-Herzégovine Croatie Ex-République yougoslave de Macédoine	Ukraine Fédération de Russie Monténégro République de Moldova Serbie
<b>Code 5.2</b> <b>En Asie</b>	Arménie Azerbaïdjan Géorgie Kazakhstan	Kirghizistan Ouzbékistan Tadjikistan Turkménistan

### III. Pays en développement

<b>Code 6.1</b> <b>Afrique du Nord</b>	Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie
<b>Code 6.2</b> <b>Afrique de l'Ouest</b>	Bénin Burkina Faso Cap-Vert Côte d'Ivoire Gambie Ghana Guinée Guinée-Bissau Libéria	Mali Mauritanie Niger Nigéria Sainte-Hélène Sénégal Sierra Leone Togo
<b>Code 6.3</b> <b>Afrique de l'Est</b>	Burundi Comores Djibouti Érythrée Éthiopie Kenya Madagascar Malawi Maurice	Mozambique Ouganda République-Unie de Tanzanie Rwanda Seychelles Somalie Soudan Zambie Zimbabwe
<b>Code 6.4</b> <b>Afrique centrale</b>	Angola Cameroun Congo Gabon Guinée équatoriale	République centrafricaine République démocratique du Congo Sao Tomé-et-Principe Tchad
<b>Code 6.5</b> <b>Afrique australe</b>	Afrique du Sud Botswana Lesotho	Namibie Swaziland
<b>Code 7.1</b> <b>Caraïbes</b>	Anguilla Antigua-et-Barbuda Antilles néerlandaises Aruba Bahamas Barbade Cuba Dominique Grenade Haïti Îles Caïmanes	Îles Turques et Caïques Îles Vierges américaines Îles Vierges britanniques Jamaïque Montserrat République dominicaine Sainte-Lucie Saint-Kitts-et-Nevis Saint-Vincent-et-les Grenadines Trinité-et-Tobago



<b>Code 7.2</b> <b>Amérique centrale</b>	Belize Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras Mexique Nicaragua Panama
<b>Code 7.3</b> <b>Amérique du Sud</b> <b>Zone côtière nord</b>	Guyana Venezuela	Suriname
<b>Code 7.4</b> <b>Amérique du Sud</b> <b>Zone côtière ouest</b>	Chili Colombie	Équateur Pérou
<b>Code 7.5</b> <b>Amérique du Sud</b> <b>Zone côtière est</b>	Argentine Bolivie Brésil	Îles Falkland (Malvinas) <sup>e</sup> Paraguay Uruguay
<b>Code 8.1</b> <b>Asie occidentale</b>	Arabie saoudite Bahreïn Émirats arabes unis Iraq Jordanie Koweït	Liban Oman Qatar République arabe syrienne Turquie Yémen
<b>Code 8.2</b> <b>Asie du Sud</b>	Afghanistan Bangladesh Bhoutan Inde Iran (République islamique d')	Maldives Népal Pakistan Sri Lanka
<b>Code 8.3</b> <b>Asie de l'Est</b>	Chine Hong Kong (Chine) Macao (Chine) Mongolie	République de Corée République populaire démocratique de Corée Taiwan (province chinoise)
<b>Code 8.4</b> <b>Asie du Sud-Est</b>	Brunéi Darussalam Cambodge Indonésie Malaisie Myanmar Philippines	République démocratique populaire lao Singapour Thaïlande Timor-Leste Viet Nam
<b>Code 9</b> <b>Océanie</b>	Fidji Guam Île Christmas (Australie) Île de Wake Îles Marshall Îles Salomon Kiribati Nauru	Nouvelle-Calédonie Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

---

### Notes de l'annexe I

- <sup>a</sup> Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.
- <sup>b</sup> Les pays ou territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette étude se répartissent selon les groupes suivants:  
**Pays et territoires développés:** codes 1, 2, 3 et 4  
**Économies en transition:** codes 5.1 et 5.2  
**Pays et territoires en développement:** codes 6, 7, 8 et 9  
*Dont:* En Afrique: codes 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 et 6.5  
En Amérique: codes 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 et 7.5  
En Asie: codes 8.1, 8.2, 8.3 et 8.4  
En Océanie: code 9.
- <sup>c</sup> Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct.
- <sup>d</sup> Les statistiques de trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports: c'est pourquoi les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.
- <sup>e</sup> Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

## Annexe II

**Trafic maritime mondial par groupes de pays, 2006**  
*(En millions de tonnes)*

Groupe <sup>a</sup>	Marchandises chargées			Total marchandises chargées	Marchandises déchargées			Total marchandises déchargées
	Pétrole		Vrac		Pétrole		Vrac	
	Brut	Dérivés <sup>b</sup>	Sec		Brut	Dérivés <sup>b</sup>	Sec	
<b>Pays développés</b>								
Amérique du Nord	22,6	77,1	443,5	543,2	532,9	164,0	459,6	1 156,5
Europe	66,5	101,5	1 105,9	1 273,9	446,9	138,8	1 628,0	2 213,7
Japon et Israël	-	4,8	195,7	200,5	202,0	39,2	623,4	864,6
Australie et Nouvelle-Zélande	10,9	3,9	650,7	665,5	25,6	7,6	55,0	88,2
<b>Sous-total: Pays développés</b>	100,0	187,3	2 395,8	2 683,1	1 207,4	349,6	2 766,0	4 323,0
<b>Économies en transition</b>	108,4	43,3	50,9	202,6	4,3	2,8	43,1	50,2
<b>Pays et territoires en développement</b>								
Afrique du Nord	133,8	36,0	59,3	229,1	20,7	10,9	98,8	130,4
Afrique de l'Ouest	221,0	8,8	38,2	268,0	5,8	12,2	54,1	72,1
Afrique de l'Est	12,8	1,1	20,0	33,9	2,4	7,4	26,7	36,5
Afrique centrale	109,8	5,5	5,6	120,9	-	0,9	9,0	9,9
Afrique australe	-	1,7	138,1	139,8	25,6	2,1	29,3	57,0
<b>Sous-total: Pays en développement d'Afrique</b>	477,4	53,1	261,2	791,7	54,5	33,5	217,9	305,9
<b>Caraïbes et Amérique centrale</b>	120,9	24,1	71,7	216,7	28,2	35,9	82,0	146,1
<b>Amérique du Sud: Zone côtière nord et est</b>	133,9	68,3	471,3	673,5	32,3	9,4	65,3	107,0
<b>Amérique du Sud: Zone côtière ouest</b>	29,2	9,7	123,4	162,3	10,8	7,1	40,6	58,5
<b>Sous-total: Pays en développement d'Amérique</b>	284,0	102,1	666,4	1 052,5	71,3	52,4	187,9	311,6
<b>Asie occidentale</b>	897,2	112,8	162,6	1 172,6	37,7	30,5	343,5	411,7
<b>Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)</b>	35,6	81,6	814,6	931,8	439,4	110,3	1 060,6	1 610,3
<b>Asie du Sud-Est</b>	83,9	102,7	387,8	574,4	126,3	97,9	211,2	435,4
<b>Sous-total: Pays en développement d'Asie</b>	1 016,7	297,1	1 365,0	2 678,8	603,4	238,7	1 615,3	2 457,4
<b>Pays en développement d'Océanie (n.d.a.)</b>	4,3	0,1	2,2	6,6	-	6,5	5,8	12,3
<b>Sous-total: Pays en développement</b>	1 782,4	452,4	2 294,8	4 529,6	729,2	331,1	2 026,9	3 087,2
<b>Total mondial</b>	1 990,8	683,0	4 741,7	7 415,5	1 940,9	683,5	4 836,0	7 460,4

Sources: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays répondants, des sources spécialisées et des sites Web des ports.

<sup>a</sup> Voir l'annexe I pour la composition des groupes.

<sup>b</sup> Y compris le GNL, le GPL, la naphte, l'essence, le kérosène, les huiles légères, les huiles lourdes pour moteurs, etc.



## Annexe III a)

**Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation<sup>a</sup>, par groupes de pays  
et par catégories de navires<sup>b</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2007**  
(En milliers de tjb)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE</b>						
Afrique du Sud	173	6	0	0	27	139
Algérie	764	16	140	64	0	544
Angola	56	5	0	10	0	41
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	55	39	0	2	0	14
Cap-Vert	30	3	0	9	0	17
Comores	727	140	131	369	4	83
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	5	0	0	1	0	4
Égypte	1 142	203	448	286	48	157
Érythrée	21	2	0	17	0	3
Éthiopie	100	0	0	100	0	0
Gabon	14	1	0	4	0	9
Gambie	35	4	0	27	0	4
Ghana	116	3	0	12	0	101
Guinée	18	0	0	1	0	18
Guinée-Bissau	7	0	0	1	0	5
Guinée équatoriale	29	0	0	3	0	26
Jamahiriya arabe libyenne	105	8	0	55	0	42
Kenya	18	5	0	3	0	10
Madagascar	34	5	0	15	0	14
Maroc	527	78	0	55	86	308
Maurice	69	0	6	17	0	46
Mauritanie	52	0	0	1	0	51
Mozambique	36	0	0	6	0	31
Namibie	103	0	0	2	0	101
Nigéria	363	223	10	19	0	112
République démocratique du Congo	14	1	0	0	0	12
République-Unie de Tanzanie	37	8	0	20	0	10
Sainte-Hélène	2	0	0	0	0	2
Sao Tomé-et-Principe	33	1	4	24	0	4
Sénégal	43	0	0	1	0	41
Seychelles	116	68	0	4	0	43
Sierra Leone	294	58	6	170	3	58
Somalie	10	1	0	5	0	5
Soudan	26	1	0	22	0	3
Togo	18	0	0	4	0	14
Tunisie	168	44	17	3	0	104
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total</b>	<b>5 374</b>	<b>922</b>	<b>761</b>	<b>1 333</b>	<b>168</b>	<b>2 189</b>

## Annexe III a) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE</b>						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	1 412	37	159	689	295	231
Argentine	838	365	103	81	13	276
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade	607	156	189	176	0	86
Belize	1 438	38	222	847	16	314
Bolivie	107	47	4	33	0	23
Brésil	2 281	1 040	480	244	195	321
Chili	936	291	194	149	17	285
Colombie	96	8	0	45	0	43
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	65	20	6	8	0	30
Dominique	614	268	204	97	5	40
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Équateur	281	168	0	2	0	110
Grenade	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	37	5	0	20	0	13
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	735	154	62	261	2	256
Îles Caïmanes	2 890	1 318	1 029	423	0	119
Îles Falkland <sup>d</sup>	52	0	0	1	0	51
Îles Turques et Caïques	1	0	0	0	0	1
Îles Vierges britanniques	17	0	0	1	0	15
Jamaïque	121	2	77	38	0	4
Mexique	1 162	628	19	78	0	437
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	36	1	5
Pérou	235	15	0	25	0	195
République dominicaine	10	0	0	5	0	5
Saint-Kitts-et-Nevis	473	128	67	261	0	16
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinité-et-Tobago	39	4	0	3	0	32
Uruguay	97	9	0	7	0	81
Venezuela	1 034	496	164	36	3	335
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE Total</b>	<b>15 653</b>	<b>5 204</b>	<b>2 980</b>	<b>3 574</b>	<b>546</b>	<b>3 349</b>

## Annexe III a) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE</b>						
Arabie saoudite	1 022	424	0	304	149	144
Bahreïn	328	81	58	3	96	90
Bangladesh	444	59	52	256	45	33
Brunéi Darussalam	478	1	0	2	0	476
Cambodge	1 951	80	453	1 290	38	90
Chine	23 488	4 576	9 227	4 808	3 247	1 631
Émirats arabes unis	870	294	87	95	214	181
Hong Kong (Chine)	32 685	7 191	17 909	2 038	5 069	478
Inde	8 381	4 883	2 100	258	127	1 013
Indonésie	5 287	1 288	486	1 993	349	1 171
Iran (République islamique d')	5 207	3 266	993	509	275	164
Iraq	142	30	0	40	0	72
Jordanie	386	139	32	113	26	76
Koweït	2 157	1 526	54	98	214	264
Liban	157	1	50	96	0	10
Macao (Chine)	2	0	0	0	0	2
Malaisie	6 389	2 511	343	517	690	2 328
Maldives	100	8	0	82	0	10
Mongolie	427	25	137	248	0	17
Myanmar	397	3	208	157	0	29
Oman	20	0	0	2	0	18
Pakistan	415	215	36	130	18	16
Philippines	5 072	403	2 459	1 374	166	670
Qatar	652	328	15	39	184	86
République arabe syrienne	389	1	45	332	8	3
République de Corée	10 477	1 276	5 845	1 142	1 224	990
République démocratique populaire lao	3	0	0	3	0	0
République populaire démocratique de Corée	1 053	60	161	726	17	89
Singapour	32 174	16 120	6 492	3 058	4 639	1 865
Sri Lanka	174	8	7	114	25	20
Taiwan (province de Chine)	2 786	821	1 199	112	475	178
Thaïlande	2 883	370	919	1 143	259	192
Turquie	4 849	860	2 101	1 312	254	322
Viet Nam	2 054	371	267	1 153	71	192
Yémen	29	11	0	5	0	13
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total</b>	<b>153 330</b>	<b>47 231</b>	<b>51 735</b>	<b>23 554</b>	<b>17 881</b>	<b>12 929</b>

## Annexe III a) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'Océanie</b>						
Fidji	32	0	0	9	0	23
Guam	3	0	0	0	0	3
Îles Salomon	10	0	0	2	0	8
Kiribati	28	0	16	10	0	1
Nouvelle Calédonie	9	0	0	2	0	7
Papouasie-Nouvelle-Guinée	85	2	6	62	0	14
Polynésie française	46	0	0	21	0	26
Samoa	10	0	0	8	0	2
Samoa américaines	4	0	0	0	0	4
Tonga	79	1	6	57	0	15
Tuvalu	359	101	53	143	9	53
Vanuatu	1 969	95	875	361	25	613
<i>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'Océanie Total</i>	2 635	200	956	676	35	769
<i>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT Total</i>	176 993	53 557	56 432	29 137	18 631	19 236
<b>PAYS ET TERRITOIRES DÉVELOPPÉS</b>						
Allemagne	11 364	456	156	313	9 787	652
Australie	1 853	240	463	141	7	1 001
Autriche	34	0	0	30	4	0
Belgique	4 313	1 440	1 513	102	302	955
Bulgarie	875	21	615	126	66	47
Canada	2 788	508	1 135	130	16	998
Danemark	8 777	1 837	335	455	4 973	1 176
Espagne	3 005	608	27	341	264	1 766
Estonie	417	10	0	25	0	381
États-Unis	11 209	2 703	1 216	1 453	2 928	2 909
Finlande	1 423	255	54	416	10	687
France	6 096	2 483	176	129	1 606	1 702
Grèce	32 048	17 511	10 034	388	2 330	1 785
Guadeloupe	8	0	0	1	0	7
Guyane française	1	0	0	0	0	0
Îles Vierges américaines	2	0	0	0	0	2
Irlande	193	13	0	90	5	86
Islande	184	0	0	1	0	182
Israël	764	2	0	4	748	9
Italie	12 571	3 357	2 132	2 366	973	3 743
Japon	12 798	2 539	2 561	2 013	425	5 261
Lettonie	333	143	0	47	0	143
Lituanie	449	3	60	200	3	182
Luxembourg	780	170	205	114	80	212



## Annexe III a) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
Martinique	1	0	0	0	0	0
Norvège	18 222	6 666	2 575	3 959	167	4 855
Nouvelle-Zélande	338	54	12	124	0	148
Pays-Bas	5 818	336	3	2 236	1 341	1 902
Pologne	193	9	0	46	0	138
Portugal	1 224	452	100	283	38	351
Réunion	3	0	0	0	0	3
Roumanie	272	32	0	85	0	156
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	13 448	1 401	1 194	2 099	5 868	2 887
Saint-Pierre-et-Miquelon	1	0	0	0	0	1
Slovaquie	233	3	52	177	0	1
Slovénie	2	0	0	0	0	2
Suède	3 876	639	33	2 149	0	1 055
Suisse	510	21	252	64	169	4
<i>PAYS/TERRITOIRES DÉVELOPPÉS Total</i>	156 426	43 913	24 901	20 110	32 112	35 390
<b>PAYS EN TRANSITION</b>						
Albanie	75	0	0	73	0	1
Croatie	1 157	316	590	119	0	132
Fédération de Russie	8 046	1 334	692	2 977	115	2 927
Géorgie	1 129	107	390	498	17	117
Kazakhstan	65	37	0	3	0	25
Moldova	16	0	0	16	0	0
Monténégro	11	0	0	9	0	1
Turkménistan	53	6	3	17	0	28
Ukraine	1 136	31	100	601	29	376
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	11 688	1 831	1 775	4 314	160	3 608
<b>DIX PRINCIPAUX REGISTRES LIBRES ET INTERNATIONAUX</b>						
Antigua-et-Barbuda	7 947	23	742	2 507	4 586	89
Bahamas	40 831	14 442	7 986	6 383	1 962	10 058
Bermudes	8 413	1 072	1 852	199	782	4 508
Chypre	19 032	3 520	9 709	1 892	3 300	611
Île de Man	8 632	5 005	1 673	503	239	1 211
Îles Marshall	32 840	18 747	6 591	1 384	4 133	1 986
Libéria	68 405	29 522	11 722	3 626	19 480	4 055
Malte	24 850	7 740	11 900	3 275	1 224	710
Panama	154 965	33 971	66 248	20 701	23 937	10 107
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 107	164	2 519	2 798	98	529
<i>DIX PRINCIPAUX REGISTRES OUVERT ET INTERNATIONAUX Total</i>	372 022	114 207	120 942	43 267	59 743	33 864
Pavillon inconnu	4 000	509	667	1 322	43	1 458
<b>TOTAL MONDIAL<sup>e</sup></b>	721 130	214 018	204 717	98 151	110 689	93 555



## Annexe III b)

**Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation<sup>a</sup>, par groupes de pays  
et par catégories de navires<sup>b</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2007**  
(En milliers de tpl)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte- conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE</b>						
Afrique du Sud	110	10	0	0	30	70
Algérie	777	26	234	75	0	442
Angola	47	8	0	12	0	26
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	79	69	0	3	0	6
Cap-Vert	23	4	0	13	0	6
Comores	1 010	243	224	480	5	57
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	4	0	0	3	0	1
Égypte	1 646	345	778	332	58	134
Érythrée	25	3	0	19	0	3
Éthiopie	125	0	0	125	0	0
Gabon	8	1	0	4	0	3
Gambie	12	5	0	5	0	2
Ghana	87	5	0	15	0	67
Guinée	9	0	0	0	0	9
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinée équatoriale	19	1	0	6	0	13
Jamahiriya arabe libyenne	99	13	0	62	0	24
Kenya	16	8	0	2	0	6
Madagascar	32	7	0	18	0	6
Maroc	365	113	0	41	90	122
Maurice	66	0	8	15	0	43
Mauritanie	25	0	0	1	0	24
Mozambique	27	0	0	11	0	17
Namibie	56	0	0	4	0	52
Nigéria	524	384	13	28	0	99
République démocratique du Congo	17	2	0	1	0	14
République-Unie de Tanzanie	39	14	0	23	0	2
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
Sao Tomé-et-Principe	42	1	7	32	0	2
Sénégal	18	0	0	2	0	17
Seychelles	145	111	0	4	0	30
Sierra Leone	372	105	7	232	5	23
Somalie	10	2	0	5	0	4
Soudan	29	1	0	26	0	1
Togo	12	0	0	4	0	8
Tunisie	122	67	26	3	0	25
<i>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total</i>	6 007	1 548	1 299	1 606	187	1 367

## Annexe III b) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte- conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE</b>						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	1 850	56	299	838	367	289
Argentine	1 163	627	170	116	18	232
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade	850	242	314	218	0	76
Belize	1 694	54	340	1 040	15	245
Bolivie	144	78	7	48	0	11
Brésil	3 315	1 663	820	286	227	319
Chili	1 148	498	324	96	21	208
Colombie	121	13	0	64	0	44
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	82	32	9	10	0	31
Dominique	1 030	486	387	123	6	28
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	355	291	0	3	0	61
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	37	7	0	23	0	7
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	838	281	108	348	2	99
Îles Caïmanes	4 666	2 237	1 801	489	0	139
Îles Falkland <sup>d</sup>	37	0	0	0	0	37
Îles Turques et Caïques	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges britanniques	11	0	0	1	0	10
Jamaïque	172	3	131	37	0	0
Mexique	1 501	1 026	28	67	0	381
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	51	4	0	43	2	1
Pérou	151	27	0	37	0	87
République dominicaine	7	0	0	6	0	1
Saint-Kitts-et-Nevis	678	206	107	351	0	13
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinité-et-Tobago	15	4	0	0	0	11
Uruguay	66	14	0	9	0	44
Venezuela	1 554	862,927	274,037	47,011	3,39	366,932
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE Total</b>	<b>21 555</b>	<b>8 719</b>	<b>5 120</b>	<b>4 307</b>	<b>663</b>	<b>2 746</b>

## Annexe III b) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE</b>						
Arabie saoudite	1 244	699	0	320	156	69
Bahreïn	410	154	85	4	100	67
Bangladesh	618	103	89	347	61	18
Brunéi Darussalam	421	2	0	2	0	417
Cambodge	2 699	129	736	1 730	49	55
Chine	34 781	7 716	15 779	6 331	3 873	1 082
Émirats arabes unis	1 119	491	142	101	227	158
Hong Kong (Chine)	54 734	13 095	32 689	2 679	5 778	492
Inde	13 904	8 767	3 572	295	167	1 104
Indonésie	6 268	2 052	788	2 535	462	431
Iran (République islamique d')	8 953	6 082	1 708	693	348	121
Iraq	176	51	0	55	0	70
Jordanie	543	293	53	144	34	20
Koweït	3 443	2 776	93	86	227	261
Liban	191	1	80	102	0	8
Macao (Chine)	2	0	0	0	0	2
Malaisie	8 571	4 459	593	590	843	2 086
Maldives	133	18	0	110	0	5
Mongolie	627	45	230	337	0	15
Myanmar	574	5	362	194	0	14
Oman	13	1	0	2	0	10
Pakistan	673	388	66	184	21	14
Philippines	6 698	647	4 008	1 584	183	276
Qatar	933	581	22	52	202	76
République arabe syrienne	569	2	71	486	8	2
République de Corée	16 456	2 287	10 690	1 352	1 420	707
République démocratique populaire lao	5	0	0	5	0	0
République populaire démocratique de Corée	1 445	101	265	1 005	23	51
Singapour	50 981	28 934	12 028	2 594	5 576	1 848
Sri Lanka	224	15	12	153	32	12
Taiwan (province chinoise)	4 378	1 404	2 182	154	579	59
Thaïlande	4 318	656	1 514	1 655	348	145
Turquie	7 254	1 544	3 605	1 654	316	135
Viet Nam	3 144	613	432	1 795	80	223
Yémen	26	17	0	2	0	6
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total</b>	<b>236 527</b>	<b>84 127</b>	<b>91 894</b>	<b>29 329</b>	<b>21 114</b>	<b>10 062</b>

## Annexe III b) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
<b>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'Océanie</b>						
Fidji	15	0	0	7	0	9
Guam	2	0	0	0	0	2
Îles Salomon	5	0	0	2	0	4
Kiribati	41	1	27	12	0	1
Nouvelle Calédonie	5	0	0	3	0	2
Papouasie-Nouvelle-Guinée	98	3	9	79	0	7
Polynésie française	31	0	0	24	0	7
Samoa	10	0	0	9	0	1
Samoa américaines	1	0	0	0	0	1
Tonga	88	1	7	72	0	9
Tuvalu	519	173	87	222	13	25
Vanuatu	2 490	191	1 454	235	29	581
<i>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'Océanie Total</i>	3 306	370	1 584	665	41	647
<i>PAYS/TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT Total</i>	267 395	94 764	99 896	35 908	22 006	14 822
<b>PAYS/TERRITOIRES DÉVELOPPÉS</b>						
Allemagne	13 264	756	324	404	11 453	327
Australie	2 125	357	717	130	10	911
Autriche	44	0	0	38	6	0
Belgique	6 982	2 746	2 953	48	311	924
Bulgarie	1 248	31	984	136	78	20
Canada	3 235	848	1 735	125	17	510
Danemark	10 436	3 155	647	400	5 681	554
Espagne	2 689	1 089	43	219	332	1 006
Estonie	126	16	0	27	0	84
États-Unis	12 410	4 694	2 323	866	3 102	1 425
Finlande	1 010	417	85	346	14	147
France	7 627	4 478	346	68	1 779	956
Grèce	54 613	32 262	18 701	446	2 576	628
Guadeloupe	5	0	0	2	0	4
Guyane française	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges américaines	1	0	0	0	0	1
Irlande	184	18	0	123	7	35
Islande	78	0	1	1	0	76
Israël	894	4	0	5	880	5
Italie	13 279	5 533	3 950	1 473	1 067	1 256
Japon	15 096	4 729	4 584	2 185	439	3 158
Lettonie	379	245	0	47	0	87
Lituanie	415	6	87	243	4	75
Luxembourg	1 052	266	364	59	96	267

## Annexe III b) (suite)

	Flotte totale	Pétroliers	Vraquiers	Charge classique <sup>c</sup>	Porte-conteneurs	Autres catégories
Martinique	1	0	0	1	0	0
Norvège	23 950	11 616	4 674	3 274	199	4 187
Nouvelle-Zélande	285	89	17	131	0	48
Pays-Bas	5 828	529	6	2 782	1 496	1 015
Pologne	126	13	0	41	0	72
Portugal	1 413	826	170	217	44	156
Réunion	2	0	0	0	0	2
Roumanie	277	51	0	103	0	123
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	14 493	2 229	2 275	1 829	6 647	1 512
Saint-Pierre-et-Miquelon	0	0	0	0	0	0
Slovaquie	330	4	76	249	0	1
Slovénie	0	0	0	0	0	0
Suède	2 484	979	47	1 193	0	265
Suisse	810	29	451	90	236	5
<i>PAYS/TERRITOIRES DÉVELOPPÉS Total</i>	197 194	78 016	45 562	17 302	36 476	19 839
<b>PAYS EN TRANSITION</b>						
Albanie	107	0	0	106	0	1
Azerbaïdjan	602	315	0	112	0	175
Croatie	1 793	596	1 028	136	0	33
Fédération de Russie	7 723	1 956	985	3 321	115	1 346
Géorgie	1 605	180	641	696	25	63
Kazakhstan	80	62	0	2	0	16
Moldova	17	0	0	17	0	0
Monténégro	11	0	0	10	0	1
Turkménistan	48	8	3	15	0	21
Ukraine	1 131	51	160	685	27	207
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	13 118	3 168	2 818	5 101	167	1 864
<b>DIX PRINCIPAUX REGISTRES LIBRES ET INTERNATIONAUX</b>						
Antigua-et-Barbuda	10 468	35	1 198	3 264	5 861	109
Bahamas	55 395	26 447	14 133	6 675	2 263	5 878
Bermudes	9 361	2 052	3 579	191	803	2 736
Chypre	30 068	6 252	17 248	2 337	4 034	197
Île de Man	14 222	8 869	3 179	585	297	1 293
Îles Marshall	54 278	34 205	11 903	1 597	4 944	1 630
Libéria	105 182	53 202	21 134	3 288	23 054	4 503
Malte	40 440	13 627	21 105	3 680	1 520	509
Panama	231 993	61 200	120 256	15 807	26 726	8 005
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8 527	281	4 449	3 317	121	360
<i>DIX PRINCIPAUX REGISTRES LIBRES ET INTERNATIONAUX Total</i>	559 936	206 170	218 184	40 741	69 622	25 219
Pavillon inconnu	4 686	858	1 084	1 882	51	811
<b>TOTAL MONDIAL<sup>e</sup></b>	1 042 328	382 975	367 542	100 934	128 321	62 554

**Notes de l'annexe III**

Source: Lloyd's Register – Fairplay.

- <sup>a</sup> Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.
- <sup>b</sup> Navires de 100 tjb ou plus, non comprises les flottes des États-Unis et du Canada sur les Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.
- <sup>c</sup> Y compris les cargos mixtes.
- <sup>d</sup> Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la souveraineté des îles Falkland (Malvinas).
- <sup>e</sup> Non compris le tonnage estimatif de la flotte de réserve des États-Unis et des flottes des États-Unis et du Canada sur les Grands Lacs, soit respectivement 3,7 millions de tjb (4,1 millions de tpl), 0,9 million de tjb (1,8 million de tpl) et 1 million de tjb (1,5 million de tpl).