

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2010



**RAPPORT DU
SECRÉTARIAT DE LA CNUCED**



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2010

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 ou la forme qui pourraient se révéler nécessaires au vu des observations formulées par les gouvernements figureront dans un rectificatif à paraître ultérieurement.*

* *

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

*

* *

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

*

* *

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il en soit dûment fait mention 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/2010

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente: F.10.II.D.4

ISBN 978-92-1-212390-5

ISSN 0252-5429

REMERCIEMENTS

L'Étude sur les transports maritimes 2010 a été préparée par le Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED sous la direction de Vincent Valentine. Les auteurs sont Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hofmann, Maria Misovicova, Eugenia Núñez, Anila Premti, Bismark Sitorus, Vincent Valentine et Birgit Viohl.

L'appui administratif, y compris concernant la présentation et la mise en page, a été apporté par Florence Hudry. Nadège Hadjemian a assuré la présentation des graphiques et Daniel Sanderson a dirigé la publication.

Cette publication a fait l'objet d'un examen externe de la part des personnes ci après:

Chapitre 1: Philippe Crist, Kevin Cullinane, Melissa Dawn Newhook, Liliana Annovazzi-Jakab.

Chapitre 2: Pierre Cariou, Hercules Haralambides, Wayne K. Talley, Tengfei Wang.

Chapitre 3: Michele Acciaro, Shuo Ma, Lourdes Trujillo Castellano.

Chapitre 4: Okan Tuna, Aleksandra Pieszek, Dirk Visser.

Chapitre 5: Alf Baird, Ki-Soon Hwang.

Chapitre 6: Mahin Faghfour, André Stochniol.

Chapitre 7: John Moon, James Wang, Tengfei Wang.

Cette publication a également fait l'objet d'un examen interne complet de la part de Vladislav Chouvalov, Anne Miroux, José Maria Rubiato et Vincent Valentine.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Remerciements	iii
Liste des tableaux, graphiques et encadrés.....	v
Abréviations et notes explicatives	x
Catégories de navires utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i>	xiii
Résumé	xiv
 Chapitres	 Page
1. Évolution du trafic maritime international	1
A. Situation économique et perspectives au niveau mondial.....	2
B. Trafic maritime mondial.....	7
C. Quelques secteurs du trafic maritime	25
2. Structure, régime de propriété et immatriculation de la flotte mondiale.....	31
A. Structure de la flotte mondiale	32
B. Régime de propriété de la flotte mondiale	44
C. Immatriculation des navires	44
D. Construction de navires, démolition et marché d'occasion	47
3. Productivité de la flotte mondiale, et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux	65
A. Productivité opérationnelle	66
B. L'offre et la demande dans les transports maritimes	71
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement	72
4. Taux de fret	75
A. Marché de l'affrètement pétrolier.....	76
B. Marché du transport maritime des principaux vracs secs	83
C. Marché des services de ligne.....	87
5. Évolution des ports et du transport multimodal	97
A. Évolution du secteur portuaire	98
B. Évolution du transport multimodal.....	107

6. Questions juridiques et évolution de la réglementation 121

A.	Questions juridiques et évolution de la réglementation dans le secteur des transports	122
B.	État des conventions	137
C.	Négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce	139

7. Examen de l'évolution au niveau régional: région Asie-Pacifique 147

A.	Situation économique et perspectives	148
B.	Évolution du commerce des marchandises	149
C.	Commerce maritime	154
D.	La flotte asiatique.....	161
E.	Accords commerciaux régionaux et facilitation du commerce: situation actuelle	161
F.	Problèmes auxquels sont confrontés les pays asiatiques sans littoral.....	167

Annexes..... 177

I.	Classification des pays et territoires	178
II.	Trafic maritime mondial par groupes de pays	182
III. a)	Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb)	185
III. b)	Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 1 ^{er} janvier 2010 (en milliers de tpl)	190
IV.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED.....	195

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

Tableaux		Page
1.1	Croissance économique mondiale, 2007–2010	2
1.2	Croissance du volume des échanges de marchandises, par région géographique, 2007–2009	6
1.3	Évolution du trafic maritime international, diverses années	7
1.4	Trafic maritime mondial de 2006 à 2009, par type de fret et groupe de pays	10
1.5	Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les transports conteneurisés, 2008–2009	18
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2009–2010	32
2.2	Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires	33
2.3	Porte-conteneurs cellulaires intégraux grées et non grées construits en 2008 et 2009	33
2.4	Les 20 principaux exploitants de porte-conteneurs, au 1 ^{er} janvier 2010	35

2.5	Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1 ^{er} janvier 2010	40
2.6	Les 35 pays et territoires qui contrôlent les flottes les plus importantes (en tpl), au 1 ^{er} janvier 2010	43
2.7	Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1 ^{er} janvier 2010	45
2.8	Répartition de la capacité exprimée en tpl des différentes catégories de navires, en pourcentage, par groupes de pays d'immatriculation, 2010	46
2.9	Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1 ^{er} janvier 2010	48
2.10	Livraisons de navires neufs dans les principaux pays constructeurs	53
2.11	Tonnage déclaré vendu à la casse dans les principaux pays qui se livrent au démantèlement des navires, 2009.....	54
2.12	Tonnage en commande dans le monde, 2000–2009	56
2.13	Prix représentatifs des navires neufs, diverses années.....	59
2.14	Prix des navires d'occasion, 2000–2008	60
3.1.	Tonnage transporté par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, diverses années	66
3.2.	Estimations de la productivité des navires-citernes, des vraquiers et du reste de la flotte,diverses années	66
3.3	Répercussions de la réduction de la vitesse de croisière (2008–2010) sur le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) par taille de porte-conteneurs	68
3.4	Surtonnage de la flotte marchande, diverses années.....	69
3.5	Analyse de l'excédent de tonnage, par grandes catégories de navires, diverses années..	69
3.6	Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes, données de 2009 (échanges) et du début de 2010 (flotte)	72
4.1	Indices du fret pétrolier, 2008–2010.....	78
4.2	Récapitulation du marché des pétroliers: prix d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2008–2010	79
4.3	Indices du taux de fret du vrac sec, 2007–2010.....	87
4.4	Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs.....	88
4.5	Taux de fret (moyenne des taux du marché) par EVP pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales	91
4.6	Indices des taux de fret des services de ligne, 2007–2010.....	92
4.7	Parc mondial de conteneurs	94
5.1	Trafic conteneurisé dans les ports de 65 pays en développement: 2007, 2008 et 2009.....	99
5.2	Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2007, 2008 et 2009	101
5.3	Évaluation des groupes de pays en fonction de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, 2010.....	102
5.4	Capacité moyenne des navires de taille maximale, par groupes de pays, en 2010	103

5.5	Nombre moyen de compagnies maritimes par pays en 2010	103
5.6.	Systèmes de transport routier des 25 pays les mieux pourvus du monde, 2008	108
5.7	Taux de croissance des transports	111
5.8	Principaux réseaux ferroviaires mondiaux	112
5.9	Ruptures d'écart de rails sur le réseau ferroviaire transasiatique	115
5.10	Proportion des transports ferroviaires dans l'ensemble des transports nationaux dans plusieurs pays	115
5.11	Répartition du trafic intérieur de fret entre les différents modes de transport: parts du rail, de la route et des voies navigables dans l'ensemble des transports intérieurs	116
5.12	Transport de fret par voies navigables intérieures	117
5.13	Étendue des réseaux de transport dans les pays où ils sont le plus développés, en 2008	118
7.1	Croissance économique de la région Asie-Pacifique, 2007–2010	150
7.2 a)	Taux de croissance des exportations de marchandises	151
7.2 b)	Taux de croissance des exportations de marchandises, sous-régions asiatiques	152
7.3	Destinations des exportations	153
7.4	Les 10 ports les plus actifs du monde	156
7.5	Ports précédemment classés dans les plus actifs du monde, qui ont reculé depuis 2006	156
7.6	Ports qui ont gagné des places depuis 2006	157
7.7	Trafic des ports à conteneurs dans certains pays d'Asie et du Pacifique	158
7.8	Tableau comparatif des compagnies maritimes de ligne asiatiques, 2004–2010	159
7.9	Flottes marchandes mondiales, par groupe de pays, pavillon d'immatriculation et catégorie de navires	160
7.10	Flotte marchande par pavillon d'immatriculation, pour divers pays d'Asie	162

Graphiques

1.1. a)	Croissance du PIB mondial, 2004–2010, divers pays	3
1.1. b)	Indices du PIB mondial, indice de la production industrielle de l'OCDE, commerce mondial des marchandises et commerce maritime mondial, 1990–2010	4
1.2.	Trafic maritime international, diverses années	8
1.3 a)	Trafic maritime mondial, par groupe de pays et par région, 2009	9
1.3 b)	Trafic maritime des pays en développement, diverses années	9
1.4 a)	Consommateurs et producteurs d'acier en 2009	13
1.4 b)	Principaux vrac: importateurs et exportateurs de minerai de fer en 2009	14
1.4 c)	Principaux vrac: importateurs et exportateurs de charbon en 2009	15
1.4 d)	Principaux vrac: importateurs et exportateurs de céréales en 2009	17
1.5	Indices des volumes d'échanges conteneurisés transportés en conteneurs, par navires-citernes et des principaux vrac secs, 1990–2010	19
1.6.	Commerce conteneurisé mondial, 1990–2010	20

1.7.	Pétrole et gaz naturel: principaux consommateurs et producteurs, 2009	27
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, diverses années	33
2.2	Porte-conteneurs cellulaires intégraux grées et non grées par année de construction.....	34
2.3	Parc mondial de conteneurs.....	36
2.4	Prix des conteneurs	37
2.5.	Pyramide des âges de la flotte mondiale au 1 ^{er} janvier 2010, et navires mis à la casse en 2009 par catégorie de navires	38
2.6.	Principaux pays d'appartenance et leur pavillon d'immatriculation, 2010	52
2.7.	Principaux pays de libre immatriculation et pays d'appartenance, 2010.....	52
2.8.	Livraisons de navires neufs dans les principaux pays constructeurs, 2009.	54
2.9.	Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégorie, entre 1998 et 2009	55
2.10.	Tonnage déclaré vendu à la casse dans les principaux pays qui se livrent au démantèlement des navires, 2009.....	55
2.11.	Tonnage en commande dans le monde, 2000–2010	58
3.1.	Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années	67
3.2.	Évolution de la capacité excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années	70
3.3.	Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000–2010	70
4.1.	Résumé du marché du fret pétrolier: navires de divers tonnages, 2003–2010	77
4.2.	Baltic Exchange Dry Bulk Index, 2008–2010	84
4.3.	Indices du taux de fret du vrac sec, 2004–2010.....	86
4.4.	New ConTex 2007–2010	88
4.5.	Taux de fret (moyennes du marché) par EVP sur les trois principales liaisons commerciales (dans les deux sens).....	91
4.6.	Taux trimestriel moyen de location 2008–2009.....	93
5.1.	Réseau de transports transeuropéens	109
5.2.	Carte des routes d'Asie	109
5.3.	Réseau routier transafricain	110
5.4.	Transports routiers de marchandises, UE-27	110
5.5.	Tendances du trafic de fret dans le monde	115
5.6.	Réseaux de voies navigables intérieures (six principaux pays)	119
7.1.	Parts dans le PIB mondial, 2000–2020	148
7.2.	Estimations de la croissance des sous-régions d'Asie pour 2010	151
7.3.	Croissance du trafic de conteneurs en Asie.....	154
7.4.	Part de l'Asie dans le trafic mondial de marchandises conteneurisées.....	155
7.5.	Initiatives et accords régionaux de facilitation du commerce en Asie	163

7.6.	Répartition des dispositions de facilitation du commerce figurant dans les accords commerciaux régionaux conclus par les pays asiatiques.....	166
7.7.	C'est dans les pays en développement sans littoral que le coût des échanges est le plus élevé.....	167
7.8.	Aperçu des échanges transfrontaliers.....	168
7.9.	Pourcentage du temps passé à chacune de quatre étapes du processus commercial dans les pays asiatiques	168
7.10.	Nombre de jours nécessaires pour les procédures d'exportation dans les pays en développement d'Asie	170
7.11.	Nombre de jours nécessaires pour les procédures d'importation dans les pays en développement d'Asie	171

Encadrés

6.1.	États contractants parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 31 août 2010	138
6.2.	Aide fournie par la CNUCED dans le domaine des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce.....	141
7.1.	Le guichet unique de l'ANASE, initiative régionale de facilitation du commerce de grande portée.....	164
7.2.	Avantages présentés par l'introduction d'un système douanier automatisé dans un pays en développement sans littoral.....	172
7.3.	Enseignements tirés de l'automatisation des procédures douanières au Népal	173
7.4.	Couloirs de transit informatisés: le cas de l'Afghanistan.....	174

ABRÉVIATIONS ET NOTES EXPLICATIVES

Abréviations

ACR	Accord commercial régional
AfDB	Banque africaine de développement
AFTA	Association asiatique de libre-échange
AIE	Agence internationale de l'énergie
ALADI	Association latino-américaine d'intégration
ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
BDI	Baltic Exchange Index
BIMSTEC	Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique économique multisectorielle
BMI	Bureau maritime international
BMW Convention	Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
CAREC	Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale
CAF	Coefficient d'ajustement monétaire
CBP	United States Customs and Border Protection
CCNUCC	Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCI	Chambre de commerce internationale
CEFACT/ONU	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
CESAP	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
CO ₂	Dioxyde de carbone
C-TPAT	Partenariat douane-commerce contre le terrorisme
DAES	Département des affaires économiques et sociales de l'ONU
DIS	Danish International Register of Shipping
DTS	Droits de tirage spéciaux
EIA	Energy Information Administration (États-Unis)
EQP	équivalent 40 pieds
EVP	Équivalent 20 pieds
f.a.b.	Franco à bord
FMI	Fonds monétaire international
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GMS	Sous-région Bassin du Mékong
Convention HNS	Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses
ISO	Organisation internationale de normalisation
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié

LSCI	Liner Shipping Connectivity Index (Indice de connectivité des transports maritimes réguliers)
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MEPC	Comité de la protection du milieu marin
MSC	Comité de la sécurité maritime (OMI)
n.d.	non disponible
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCE	Organisation de coopération économique
OEA	Opérateur économique agréé
OECO	Organisation des États des Caraïbes orientales
OIT	Organisation internationale du Travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PACE	Programme d'action pour la coopération économique
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
SAARC	Association sud-asiatique de coopération régionale
Cadre de normes SAFE	Cadre de normes SAFE (visant à favoriser et à sécuriser le commerce mondial)
SAFTA	Accord de libre-échange d'Asie du Sud
SAPTA	Régime préférentiel d'échanges de la SAARC
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SYDONIA	Système douanier automatisé
tdl	Tonne de déplacement léger
TIC	Technologies de l'information et de la communication
tjb	Tonneau de jauge brute
tpl	Tonne de port en lourd
UASC	United Arab Shipping Company
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
ULCC	Hyperpétrolier
UNCITRAL	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime (Office des Nations Unies contre la drogue et le crime)
WS	Barème international des taux de fret pétroliers (barème Worldscale)

Notes explicatives

- L'Étude sur les transports maritimes 2010 couvre des données et des événements d'une période allant de janvier 2009 à juin 2010. L'équipe s'est efforcée, dans toute la mesure possible, de rendre compte de l'évolution récente.
 - Par dollar, on entend toujours le dollar des États-Unis, sauf indication contraire.
 - Sauf indication contraire, le mot «tonne» désigne la tonne métrique et le mot «mille» le mille marin.
 - Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ou pourcentages indiqués dans les tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs éléments.
 - Deux points (..) indiquent soit que l'on manque de renseignements, soit que les données n'ont pas été fournies séparément.
 - Un tiret (-) indique que le montant est nul ou inférieur à la moitié de l'unité utilisée.
 - Dans les tableaux et dans le texte, les termes pays et économies désignent des pays, des territoires ou des zones.
 - Depuis 2007, la présentation des pays, dans l'Étude sur les transports maritimes, est différente de ce qu'elle était dans les précédentes livraisons. En effet, depuis cette date, la nouvelle classification est celle qui est utilisée par la Division des statistiques du Département des affaires économiques et sociales (DAES), de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que par la CNUCED dans le Manuel de statistiques. Aux fins de l'analyse statistique, les pays et territoires ont été regroupés, en fonction des critères économiques, en trois catégories, lesquelles ont été à nouveau divisées en régions géographiques. Les principales catégories sont celles des pays développés, des pays en développement et des pays en transition. Voir l'annexe I pour trouver une répartition détaillée de ces nouveaux regroupements. Toute comparaison avec les données des livraisons de l'Étude antérieures à 2007 devrait être utilisée avec beaucoup de prudence.
-

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

Comme dans l'Étude de l'an dernier, cinq catégories de navires ont été utilisées dans la plupart des tableaux de la présente édition. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux, basé sur les données du Lloyd's Register – Fairplay, est de 100 tonneaux de jauge brute (tjb), sauf dans les tableaux relatifs à la propriété des navires, où il est de 1 000 tjb. Ces catégories recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après.

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

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

Transporteurs de pétrole brut

ULCC, double coque	350 000 tpl et au-delà
ULCC, coque simple	320 000 tpl et au-delà
VLCC, double coque	200 000-349 999 tpl
VLCC, coque simple	200 000-319 999 tpl
Suezmax	125 000-199 999 tpl
Aframax	80 000-124 999 tpl; largeur hors membrure > 32,31 m
Panamax	50 000-79 999 tpl; largeur hors membrure < 32,31 m

Transporteurs de vrac sec et minéraliers

Grand vraquier cape-size	150 000 tpl et au-delà
Petit vraquier cape-size	80 000-149 999 tpl; largeur hors membrure > 32,31 m
Vraquier Panamax	55 000-84 999 tpl; largeur hors membrure < 32,31 m
Vraquier Handymax	35 000-54 999 tpl
Mini-transporteur de vrac	10 000-34 999 tpl

Minéralier et pétrolier

VLOO	200 000 tpl
------	-------------

Porte-conteneurs

Post-Panamax	largeur hors membrure > 32,31 m
Panamax	largeur hors membrure < 32,31 m

Source: Lloyd's Register – Fairplay.

RÉSUMÉ

Évolution du trafic maritime international

L'année 2009 a été marquée par la pire récession mondiale en plus de sept décennies et la pire diminution du volume des échanges de marchandises au niveau mondial. Cet effondrement de la croissance économique et des échanges s'est accompagné d'une diminution des volumes de trafic maritime de 4,5 % pendant cette même année. Aucun secteur des transports maritimes n'a été épargné, mais ce sont ceux du vrac sec de moindre importance et des marchandises conteneurisées qui ont enregistré les baisses les plus sévères. Cela reflète la perte de confiance des consommateurs, qui a affaibli le secteur de la vente au détail, et le bas niveau des investissements d'équipement, ainsi qu'un ralentissement dans les secteurs de l'immobilier et du logement, notamment dans les pays développés. Au contraire, les volumes des échanges de minerai de fer et de charbon ont tenu bon grâce à la forte demande d'importations de la Chine sous l'effet, en particulier, de l'important plan de relance de ce pays.

Au début de 2010, on notait, au niveau mondial, une reprise – quoique irrégulière et fragile – tirée par des pays en développement à croissance rapide, et dont la durabilité est menacée, entre autres, par la situation fragile de la plupart des pays développés et le risque de voir mettre un terme prématuré aux plans de relance.

Du point de vue des transports maritimes, les incertitudes qui pèsent sur la demande ne sont qu'un aspect du problème. Les perspectives restent difficiles et incertaines notamment à cause de l'importance de l'offre de navires et de l'impact de l'inadéquation entre l'offre et la demande sur les marchés du fret. Un problème supplémentaire tient à l'évolution du cadre réglementaire mondial sous l'effet des problèmes qui apparaissent à ce niveau en matière de sécurité énergétique, à une crise possible au sein de la communauté maritime, et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi qu'à la viabilité écologique et, plus particulièrement, aux changements climatiques et aux impératifs d'atténuation et d'adaptation qui leur sont liés. Dans l'hypothèse où la reprise se confirme et où il n'y aurait pas de nouveaux bouleversements sur la scène mondiale, les transports et le trafic maritimes devraient se redresser en 2010, encore qu'il faille vraisemblablement attendre 2011 et au-delà pour pouvoir rattraper tout le recul qui s'est accentué en 2009.

Des livraisons records de navires neufs entraînent une croissance de la flotte de 7 %

Au début de 2010, la flotte marchande mondiale avait atteint 1 276 millions de tonnes de port en lourd (tpl), ce qui représente une augmentation de 84 millions de tpl par rapport à 2009, cela en raison de livraisons records de navires neufs de 117 millions de tpl, contre environ 33 millions de tpl de démolitions et autres retraits du marché. Les livraisons de navires neufs ont augmenté de 42 % par rapport à 2008 en raison du nombre de navires commandés avant la baisse de la demande. Le surplus de tonnage qui en est résulté a provoqué une augmentation de 300 % des démolitions de navires anciens.

L'évolution, en Chine, est particulièrement remarquable pour ce qui est de l'offre et de la demande de services de transports maritimes. En ce qui concerne la demande, les exportations conteneurisées chinoises représentent un quart du total mondial. Pour l'offre, les compagnies maritimes chinoises sont parmi celles qui connaissent la croissance la plus rapide, et c'est dans ce pays que se trouvent les principaux fabricants de conteneurs et de grues. Entre 2008 et 2009, la Chine a dépassé l'Allemagne pour se classer au troisième rang des pays armateurs, le Japon pour se situer au deuxième rang parmi les pays constructeurs de navires et l'Inde pour prendre la tête du recyclage des navires au niveau mondial.

La productivité de la flotte ainsi que l'offre et la demande de transports maritimes au niveau mondial

Sur fond de récession du trafic maritime des marchandises de 4 % en 2009 par rapport à 2008 (voir le premier chapitre), la flotte mondiale a continué de croître de 7 % au cours de cette année (voir le chapitre 2). Il s'ensuit que sa productivité globale (mesurée en tonnes de marchandises transportées par tpl) a continué à diminuer par rapport aux chiffres de 2008. Le volume moyen global de marchandises exprimé en tonnes par tpl de capacité de transport a baissé, et en moyenne, les navires n'ont navigué à pleine charge que 6,6 fois en 2009 contre 7,3 fois en 2008. La productivité des pétroliers en termes de tonnes trans-

portées par tpl a poursuivi sa récession, qui a été de 5,6 %, passant de 6,7 en 2008 à 6,3 en 2009; celle des vraquiers a été de 5,5 % après être descendue de 5,3 à 5,0 tonnes; et les volumes de marchandises transportées par le reste de la flotte ont connu une chute vertigineuse de 18,3 %, descendant de 10,7 à 8,7 tonnes par tpl.

La reprise de l'activité manufacturière et des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées a entraîné un redressement de la demande de services de transports maritimes de ligne au début de 2010. En 2009, toutefois, le marché a été particulièrement mauvais pour le transport de conteneurs, car la demande a chuté de 9 % alors que l'offre a continué de croître à raison de 5,1 %, la différence entre les deux atteignant le chiffre stupéfiant de 14,1 %.

Taux de fret

L'année 2009 a été une année noire pour les taux de fret des navires-citernes, des transporteurs des principaux vracs et des navires de ligne. L'aggravation de la crise financière mondiale a eu de très sérieuses répercussions sur la demande de produits de base et de biens de consommation. À la fin de 2009, les taux, dans tous les secteurs, s'étaient redressés par rapport à leurs bas niveaux des mois précédents, tout en restant encore bien au-dessous de ceux de 2008. L'incertitude plane encore sur les taux de 2010 et au-delà, car des doutes persistent quant à la reprise à la suite de la crise économique mondiale. Dans les secteurs des navires-citernes et des transports de ligne, les taux de fret ont été dopés par la résorption des livraisons en attente plutôt que par une augmentation de la demande. Dans celui du vrac, la reprise s'explique en grande partie par les importations de la Chine, qui a profité des prix avantageux des produits de base et des taux de fret non moins avantageux pour accroître ses stocks de matières premières. L'excédent de navires, associé aux mauvais résultats d'exploitation de 2009, pourrait entraîner des regroupements d'armateurs en 2011 sous forme de fusions et d'acquisitions.

Évolution des ports et du transport multimodal

La capacité des ports à conteneurs à l'échelle mondiale a diminué, selon les estimations, de 9,7 % pour descendre à 465,7 millions d'équivalents 20 pieds (EVP) en 2009. Les ports de la Chine continentale représentaient à peu près 23,3 % du trafic total des ports

à conteneurs au niveau mondial. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED révèle que, entre 2004 et 2010, la note moyenne des pays les moins avancés (PMA) a gagné tout juste un point; elle était de 111 en 2010 contre une moyenne de 78 pour les autres pays en développement et 64 pour les pays développés.

Les transports routiers, au niveau mondial, ont enregistré un taux composé de croissance annuelle du revenu de 7,8 % entre 2004 et 2008. Dans le secteur des chemins de fer, celui des services de fret et de passagers a été de 6,3 % entre 2003 et 2007. Les transports par voies de navigation intérieures sont toujours sous-utilisés dans de nombreux pays.

Questions juridiques et évolution de la réglementation

En 2009 et pendant le premier semestre de 2010, les discussions se sont poursuivies au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la portée et la teneur d'un régime international de contrôle des émissions de gaz à effet de serre en provenance des transports maritimes internationaux. En outre, un protocole à la Convention HNS de 1996 a été adopté en avril 2010 en vue de faciliter l'entrée en vigueur de cette dernière. L'établissement des normes et d'autres mesures se poursuivent dans le domaine de la sécurité maritime et de celle de la chaîne d'approvisionnement, notamment sous les auspices de diverses organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale de normalisation, mais également aux niveaux national et régional.

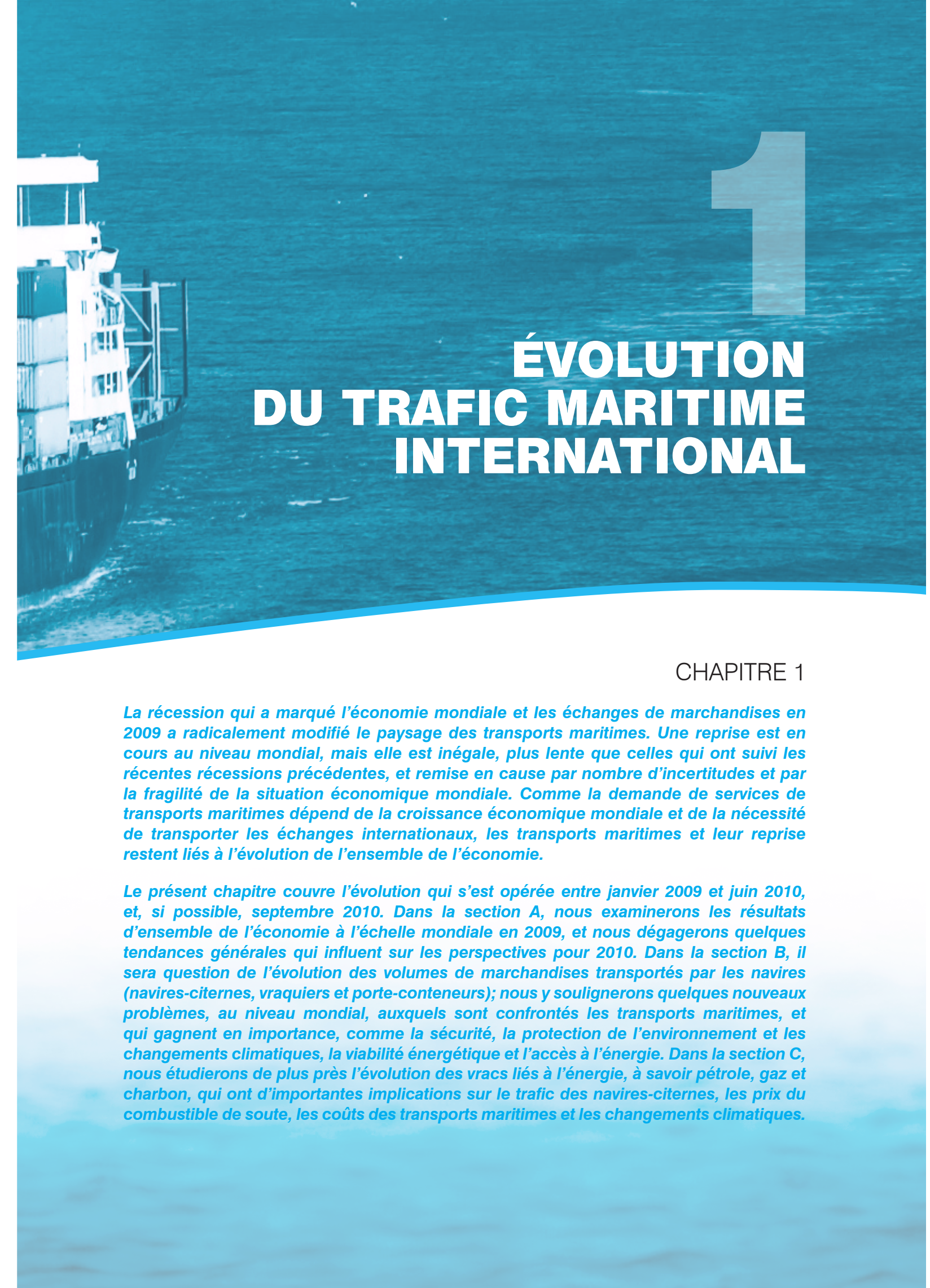
Examen de l'évolution régionale en Asie et dans le Pacifique

Contrairement à la période précédente (2004-2006), au cours de laquelle l'économie et le commerce étaient en pleine expansion dans la région, la période considérée se caractérise par une récession dans ces deux domaines. Sous l'effet de la vaste extension géographique de la crise économique mondiale de la fin de 2008 et de la récession qu'elle a entraînée, la croissance du PIB dans la région Asie-Pacifique a ralenti de 4 % en 2009, pour atteindre son niveau le plus bas depuis huit ans. En conséquence, la croissance des échanges internationaux de marchandises dans cette région s'est elle-même ralentie en 2008, et leurs volumes se sont réduits en 2009, alors que les expor-

tations de marchandises ont diminué d'environ 12 %. Les volumes des échanges de conteneurs sur les routes transpacifiques et entre l'Asie et l'Europe ont chuté en 2009 à cause de la forte diminution de la demande d'importations de biens de consommation et de produits manufacturés des pays développés (les principales exportations de la région), tout comme les volumes de conteneurs entre les pays d'Asie et le trafic des ports à conteneurs de la région Asie Pacifique. Au milieu de 2010, les indicateurs témoignaient d'une reprise de la croissance économique et des échanges de cette région, certains de ses pays manifestant les signes d'un retour aux niveaux de croissance et d'exportation d'avant la crise. Pour autant, il convient de considérer avec prudence le potentiel d'une reprise qui repose sur l'hypothèse selon laquelle le monde

ne s'écartera pas de la voie de la stabilisation, que la région continuera à jouir d'une forte demande intérieure, que l'endettement ne s'aggraver pas, que les prix des produits de base resteront relativement stables, et que les responsables politiques asiatiques continueront d'adopter des mesures d'incitation fiscale. En d'autres termes, la reprise reste fragile et à la merci de risques de détérioration de la situation.

Comme 12 pays sans littoral sont situés en Asie, nous nous pencherons aussi sur certains des problèmes auxquels sont confrontés ces pays géographiquement défavorisés, qui doivent faire face à des coûts de transport prohibitifs et ont un besoin urgent que des progrès soient accomplis en matière de facilitation des échanges.



1

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

CHAPITRE 1

La récession qui a marqué l'économie mondiale et les échanges de marchandises en 2009 a radicalement modifié le paysage des transports maritimes. Une reprise est en cours au niveau mondial, mais elle est inégale, plus lente que celles qui ont suivi les récentes récessions précédentes, et remise en cause par nombre d'incertitudes et par la fragilité de la situation économique mondiale. Comme la demande de services de transports maritimes dépend de la croissance économique mondiale et de la nécessité de transporter les échanges internationaux, les transports maritimes et leur reprise restent liés à l'évolution de l'ensemble de l'économie.

Le présent chapitre couvre l'évolution qui s'est opérée entre janvier 2009 et juin 2010, et, si possible, septembre 2010. Dans la section A, nous examinerons les résultats d'ensemble de l'économie à l'échelle mondiale en 2009, et nous dégagerons quelques tendances générales qui influent sur les perspectives pour 2010. Dans la section B, il sera question de l'évolution des volumes de marchandises transportés par les navires (navires-citernes, vraquiers et porte-conteneurs); nous y soulignerons quelques nouveaux problèmes, au niveau mondial, auxquels sont confrontés les transports maritimes, et qui gagnent en importance, comme la sécurité, la protection de l'environnement et les changements climatiques, la viabilité énergétique et l'accès à l'énergie. Dans la section C, nous étudierons de plus près l'évolution des vracs liés à l'énergie, à savoir pétrole, gaz et charbon, qui ont d'importantes implications sur le trafic des navires-citernes, les prix du combustible de soute, les coûts des transports maritimes et les changements climatiques.

A. SITUATION ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES AU NIVEAU MONDIAL¹

1. Croissance économique mondiale¹

À la suite de la crise financière mondiale de la fin de 2008, l'année 2009 a vu la première et la plus importante chute de production dans le monde depuis les années 30, le produit intérieur brut à l'échelle mondiale ayant diminué de 1,9 % (tableau 1.1).

Cette récession reposait sur une assise large, les différents pays enregistrant une inversion exceptionnellement synchronisée de la tendance à la croissance du PIB (graphique 1.1 a)). Ce sont les pays développés et les pays en transition qui ont connu les plus importantes récessions, de 3,4 % et 6,3 % respectivement. Les pays en développement ont également été concernés, avec un ralentissement de leur croissance de 2,4 %, soit un taux nettement inférieur à ceux de 2007 et 2008. Toutefois, derrière ce chiffre se cachent des différences entre les résultats obtenus par les uns et les autres. Alors que la croissance du PIB de la Chine et de l'Inde est restée positive (8,7 % et 6,6 % respectivement), d'autres pays en développement

Tableau 1.1. Croissance économique mondiale, 2007-2010^a (pourcentage annuel d'évolution)

Pays/région	1991–2003 Moyenne	2007	2008	2009 ^b	2010 ^c
Monde	2,8	3,9	1,7	-1,9	3,5
Pays développés	2,5	2,5	0,3	-3,4	2,2
<i>dont:</i>					
États-Unis	3,3	2,1	0,4	-2,4	2,9
Japon	1,0	2,4	-1,2	-5,2	2,5
Union européenne (27)	2,3	2,8	0,7	-4,2	1,1
<i>dont:</i>					
Allemagne	1,7	2,5	1,3	-4,9	1,5
France	2,0	2,4	0,2	-2,6	1,2
Italie	1,6	1,4	-1,3	-5,1	0,8
Royaume-Uni	2,9	2,6	0,5	-4,9	1,1
Pays en développement	4,6	7,8	5,4	2,4	6,9
<i>dont:</i>					
Chine	10,0	13,0	9,6	8,7	10,0
Inde	5,8	9,6	5,1	6,6	7,9
Brésil	2,5	6,1	5,1	-0,2	7,6
Afrique du Sud	2,4	5,5	3,7	-1,8	3,0
Pays les moins avancés (PMA)	4,2	8,4	5,4	4,7	5,7
Pays en transition	..	8,5	5,4	-6,3	4,1
<i>dont</i>					
Fédération du Russie	..	8,1	5,6	-7,9	4,3

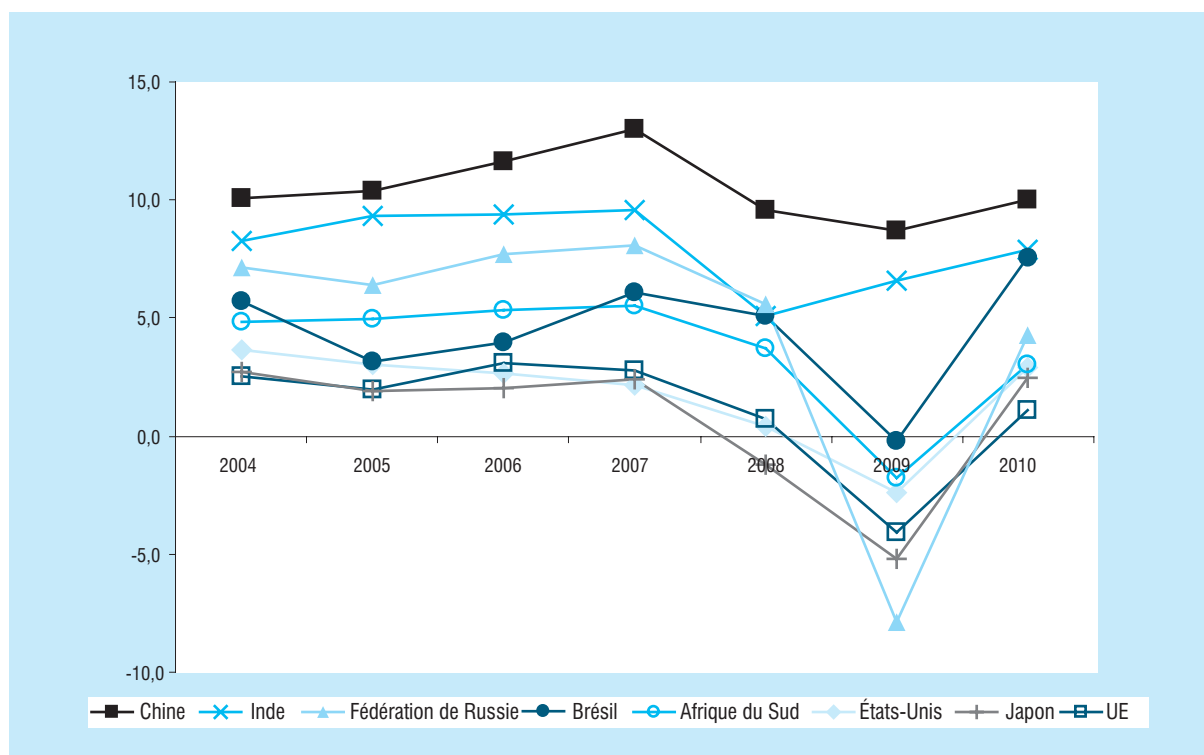
Source: CNUCED. *Rapport sur le commerce et le développement 2010*. Tableau 1.1: Croissance de la production mondiale, 1991–2010.

^a Les calculs relatifs aux groupes de pays sont basés sur le PIB en dollars constants de 2000.

^b Estimations préliminaires.

^c Préviation.

Graphique 1.1 a) Croissance du PIB mondial, 2004–2010, divers pays (variation annuelle en pourcentage)



Source: CNUCED. *Rapport sur le commerce et le développement 2010*. Tableau 1.1: Croissance de la production mondiale, 1991–2010.

émergents, comme le Brésil et l'Afrique du Sud, ont enregistré une diminution de leur PIB. Les pays les moins avancés (PMA) s'en sont mieux tirés, car leur économie a poursuivi sa croissance, quoique à un rythme plus lent (4,7 % contre 5,4 % en 2008), mais qui est resté supérieur à ce qu'il a été, en moyenne, entre 1993 et 2001. Pour ces pays, un ralentissement de la croissance économique constitue un revers considérable dans la lutte qu'ils mènent afin de réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement, y compris en ce qui concerne l'atténuation de la pauvreté. À la fin de 2009, les pays en développement affichaient une perte de revenu d'au moins 750 milliards de dollars², et, à la fin de 2010, la crise aura fait augmenter le nombre des personnes en situation d'extrême pauvreté de 64 millions³.

On prévoit que le PIB mondial progressera de 3,5 % en 2010, la rapidité de la reprise variant d'un pays à l'autre, les pays développés, et surtout eux, étant à la traîne, et tout cela s'accompagnant de préoccupations relatives à la viabilité budgétaire et à l'importante dette publique (par exemple pour la Grèce et l'Irlande). Aux États-Unis, les mesures d'incitation budgétaires plus importantes devraient aider à obtenir des résultats relativement meilleurs qu'en Europe

et au Japon. Les perspectives sont beaucoup plus encourageantes pour les pays en développement, dont les chefs de file sont la Chine, l'Inde et le Brésil. Le PIB des pays en transition devrait croître, lui aussi, quoique moins vite que celui des régions en développement et sans atteindre les niveaux d'avant la crise⁴.

La production industrielle, qui est également l'un des principaux indicateurs de la demande de services de transports maritimes, s'est relevée après la chute de 2009 qui a freiné la demande de matières premières et d'énergie, les deux piliers de la demande de ces services. La corrélation entre la production industrielle, la croissance économique, les échanges de marchandises au niveau mondial et le volume du commerce maritime mondial apparaît bien dans le graphique 1.1 b). On peut observer les signes d'une lente reprise, les quatre indicateurs y étant à la hausse en 2010.

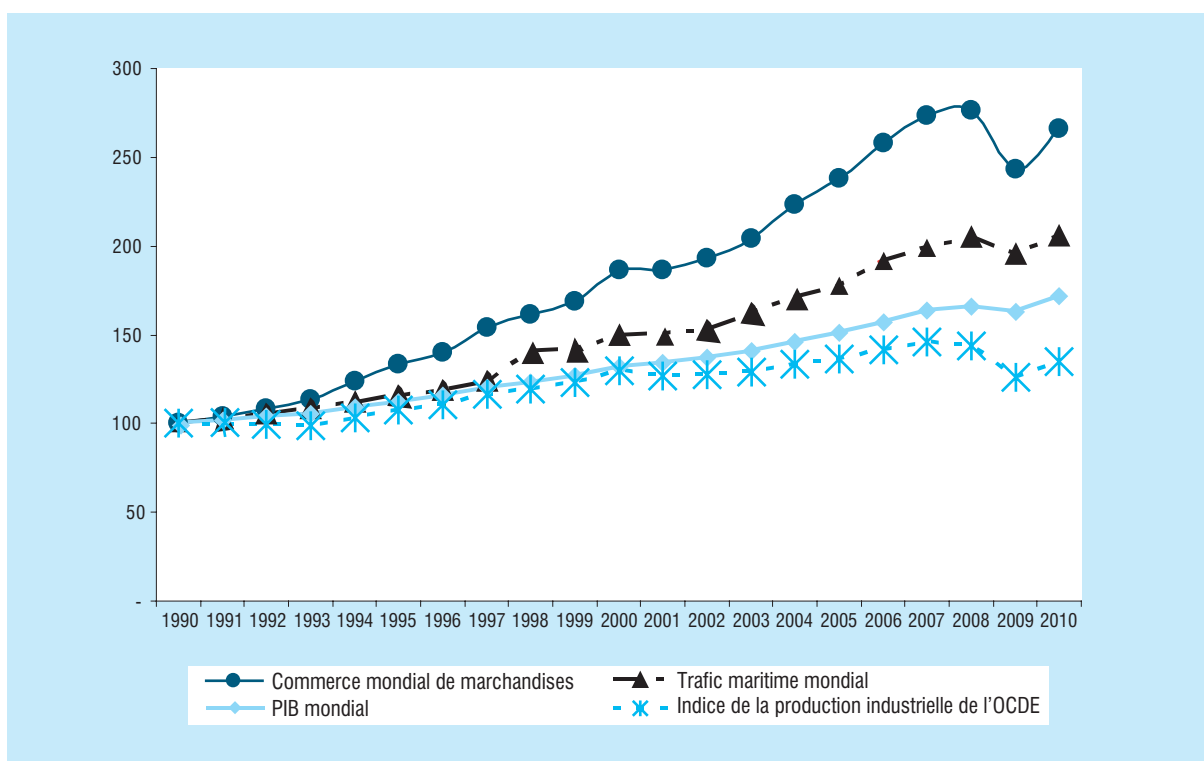
Au premier trimestre de 2010, l'indice de la production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a enregistré une très légère hausse (passant de 92,5 à 97,3 en 2009)⁵, qui reflète notamment le manque de confiance des consommateurs et la stagnation de l'emploi dans

les pays avancés. Inversement, l'activité industrielle, dans les pays en développement émergents, s'est rapidement développée, à des taux qui, dans certains cas, ont dépassé les niveaux d'avant la crise. La reprise de la confiance dans l'industrie⁶ et les importantes dépenses publiques destinées à soutenir la demande se sont soldées par une croissance de la production industrielle chinoise de 16 % en moyenne au deuxième trimestre de 2010. En comparaison, la dite production industrielle avait progressé à un taux annuel de 11,1 % en 2009 et de 13 % en 2008⁷. L'activité s'est également développée en République de Corée au deuxième trimestre de 2010, la production industrielle affichant une augmentation moyenne de 19,4 % contre 3,3 % en 2008, et une croissance égale à zéro en 2009⁸. Au deuxième trimestre de 2010, l'in-

dice de la production industrielle du Brésil a été en moyenne de 115,3 (contre 100,8 au deuxième trimestre de 2009), alors que celui de l'Inde s'est établi en moyenne à 147,7 (contre 132,3 au deuxième trimestre de 2009)⁹.

En somme, une reprise est en cours au niveau mondial, mais elle est inégale, plus lente que celles qui ont suivi les récentes récessions précédentes, et menacée par la fragilité économique de la plupart des pays avancés. Comme la croissance est surtout tirée par des interventions budgétaires et monétaires, l'organisation des plans de relance revêt une importance capitale pour la durabilité de la reprise mondiale. Cette évolution a des incidences directes sur le commerce des marchandises au niveau mondial, y compris le trafic maritime.

Graphique 1.1 b) Indices du PIB mondial, indice de la production industrielle de l'OCDE, commerce mondial des marchandises et commerce maritime mondial, 1990–2010 (1990 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des *Principaux indicateurs économiques de l'OCDE*, mai 2010, du *Rapport sur le commerce et le développement 2010* de la CNUCED, de l'*Étude sur les transports maritimes de la CNUCED* (diverses livraisons), de *Statistiques du commerce international 2009* de l'OMC, tableau A1a, et du communiqué de presse de l'OMC publié en mars 2010 et intitulé «Le commerce mondial en 2009 et les perspectives pour 2010». Les données de l'OMC sur le commerce de marchandises (volumes) sont établies à partir des valeurs douanières corrigées des valeurs unitaires standards et d'un indice des prix ajusté pour les produits électroniques. L'indice du commerce maritime de 2010 a été calculé sur la base du taux de croissance prévu par Clarkson Research Services.

2. Le commerce des marchandises¹⁰

La crise financière mondiale de la fin de 2008 et la récession économique qui a suivi ont été qualifiées de «Great trade Collapse» (grande faillite commerciale)¹¹. L'année 2009 a vu la pire récession commerciale qu'on ait connue en plus de soixante-dix ans, les volumes d'exportations mondiales de marchandises ayant chuté, selon les estimations de la CNUCED, de 13,7 %, soit de 22,9 % en termes de valeur. La perte totale, pour le commerce mondial, entre 2008 et 2010, par rapport à ce qu'aurait été la situation sans la crise (au rythme de la croissance) est estimée à 5 billions de dollars, soit 12,7 % de la production mondiale en 2009 (en dollars constants de 2000)¹². On s'attendait à un repli des échanges commerciaux, mais il a été d'une importance sans précédent, même au moment de la Grande Dépression¹³. Le volume des exportations de marchandises a chuté sept fois plus vite que le PIB mondial, tandis que les estimations d'alors de l'élasticité des échanges ou du PIB allaient d'environ 2 fois (dans les années 60 et 70) à 3,4 fois (dans les années 90)¹⁴. L'effet multiplicateur tient, entre autres, aux processus de production mondialisés et à l'accroissement des échanges de pièces détachées et de composantes, au renforcement et à l'élargissement des chaînes d'approvisionnement mondiales, à la composition de la gamme des produits concernés par l'écroulement de la demande (par exemple les biens de consommation et les biens de consommation durables), et à la limitation du financement des échanges. La baisse rapide des volumes d'échanges commerciaux peut aussi s'expliquer par le fait que le commerce des marchandises s'érode plus vite que celui des services, lequel représente une part plus importante du PIB¹⁵. Quant au rôle joué par l'insuffisance du financement des échanges dans l'accélération de la baisse, il l'a rend responsable de 10 à 15 % de cette compression¹⁶.

Les volumes d'échanges commerciaux des principaux pays développés et en développement ont diminué en 2009 (tableau 1.2). Toutes les régions ont souffert de chocs commerciaux, soit en termes de volumes des demandes d'importations et d'exportations, soit en termes de conditions. À titre d'exception, il convient de noter la croissance relativement stable des volumes d'importations en Chine.

En 2009, les échanges de marchandises (importations et exportations) dans les pays développés – qui sont de grands importateurs de produits manufacturés et de biens de consommation (transportés en conteneurs) – ont enregistré un déclin supérieur à la moyenne mondiale. En raison de la forte élasticité de

la demande d'importations de ces marchandises par rapport au revenu, la grave récession, dans ces pays, a fait baisser la demande de produits manufacturés, de biens de consommation durables et non durables, ainsi que les volumes d'échanges conteneurisés. Cela s'est étendu rapidement à la fois aux exportateurs de ces produits et aux fournisseurs d'intrants et de matières premières.

Les pays en développement et en transition ont également été confrontés à un effondrement de leurs échanges de marchandises. Les premiers ont enregistré une baisse des volumes d'exportations et d'importations de 11,7 % et 9,5 % respectivement. L'Asie de l'Est, dont la Chine, a subi une contraction de ses volumes d'exportations, quoique inférieure à la moyenne mondiale. Ce sont les exportateurs de pétrole et de minéraux, y compris les pays en transition (28,2 %) ainsi que l'Amérique latine et les Caraïbes (17,1 %) qui ont connu la plus forte baisse des volumes d'importations de marchandises.

La crise a mis en lumière l'importance des liens Sud-Sud (commerce et investissement)¹⁷. Par exemple, les échanges de la Chine à destination de l'Afrique ont augmenté¹⁸, alors que, au quatrième Forum de coopération sino-africaine, organisé en novembre 2009, la Chine a doublé le montant de son engagement initial du sommet de 2006 et promis de prêter 10 milliards de dollars à faible taux d'intérêt à l'Afrique sur une période de trois ans¹⁹. L'intégration interrégionale pourrait aussi se renforcer grâce à l'externalisation des services et à la présence commerciale. À titre d'exemple, étant donné que l'industrie chinoise va probablement progresser dans la chaîne de valeur, des possibilités peuvent se faire jour pour d'autres régions en développement comme l'Afrique, si des entreprises de fabrication de moindre valeur chinoises sont délocalisées en Afrique dans la droite ligne du développement des ressources chinoises et selon les principes des entreprises de construction chinoises²⁰.

D'autres pays jouent un rôle plus important. Par exemple, le Brésil importe du gaz de l'État plurinational de Bolivie; l'Afrique du Sud est la principale source d'envois de fonds au Mozambique de travailleurs émigrés ainsi qu'une destination des exportations mozambicaines; la Fédération de Russie est une nouvelle destination pour les exportations du Cambodge, d'Éthiopie et de la République-Unie de Tanzanie; et l'Inde développe ses liens avec beaucoup de pays africains, tant par le biais de l'investissement étranger direct (IED) que du commerce²¹. Les liens Sud-Sud et Nord-Sud, ainsi que ceux qui existent entre pays en développement et pays en transition se développent

**Tableau 1.2 Croissance du volume^a des échanges de marchandises, par région géographique, 2007–2009
(variation annuelle en pourcentage)**

Exportations			Pays/régions	Importations		
2007	2008	2009		2007	2008	2009
5,8	3,0	-13,7	Monde	6,6	2,2	-13,1
3,9	2,8	-14,8	Pays développés	3,7	0,0	-14,2
<i>dont:</i>						
6,8	4,9	-25,3	Japon	0,8	-0,9	-12,8
6,8	5,5	-14,9	États-Unis	1,1	-3,7	-16,5
3,2	2,5	-13,7	Union européenne	4,8	1,1	-13,7
8,6	0,8	-15,5	Pays en transition	26,1	16,0	-28,2
8,7	4,2	-11,7	Pays en développement	10,6	5,3	-9,5
<i>dont:</i>						
4,8	-2,8	-10,0	Afrique	11,2	11,6	-2,4
2,4	-0,6	-9,7	Amérique latine et Caraïbes	11,6	8,6	-17,1
15,6	7,3	-10,2	Asie de l'Est	10,2	0,6	-4,6
21,8	10,5	-13,0	<i>dont: Chine</i>	14,1	2,4	-0,2
6,3	14,9	-18,9	Asie du Sud	10,9	7,2	-6,9
15,2	10,7	-7,9	<i>dont: Inde</i>	16,9	10,4	-7,5
6,9	2,1	-9,7	Asie du Sud-Est	6,7	8,0	-15,9
2,0	7,4	-14,4	Asie occidentale	16,7	8,4	-12,8

Source: CNUCED (2010), tableau 1.2, Volumes d'exportations et d'importations de marchandises, diverses régions et divers pays, 2006–2009, dans *Rapport sur le commerce et le développement 2010*.

^a Les chiffres relatifs aux volumes d'échanges sont tirés des valeurs du commerce international des marchandises ajustés selon les indices des valeurs unitaires de la CNUCED.

grâce au commerce et à l'investissement. On peut citer en exemple: a) l'Union douanière entre le Bélarus, le Kazakhstan et la Fédération de Russie; b) l'accord de libre-échange entre l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et la Chine; c) l'Accord de libre-échange entre i) l'ANASE, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et ii) l'ANASE et l'Inde; d) l'Accord de partenariat économique global conclu entre l'Inde et la République de Corée; et e) l'Accord de libre-échange entre l'Union européenne et la République de Corée, ainsi que d'autres initiatives similaires en préparation selon les renseignements. Cette évolution et le rôle que jouent certains pays et certaines régions ont d'importantes répercussions sur la demande de services de transports maritimes, leurs flux, leur structure et leurs modalités.

Les perspectives pour 2010 s'améliorent. À supposer qu'il n'y ait pas de nouveaux bouleversements dans

l'économie mondiale et que la reprise mondiale qui se dessine se confirme, l'Organisation mondiale du commerce prévoit une reprise, au niveau mondial, des exportations qui devraient progresser de 9,5 % en 2010. Les pays en développement et les pays en transition devraient servir de moteur grâce à un taux de croissance annuel de 11 % (contre 7 % pour les pays développés). Cela rend compte du rôle grandissant joué par les régions en développement (notamment l'Asie et plus spécialement la Chine) comme moteurs de la croissance. La Chine a rattrapé l'Allemagne en tête des exportateurs mondiaux en 2009, avec une part de 10 % des exportations mondiales de marchandises en termes de valeur. La forte demande d'importations de matières premières de la Chine a été stimulée par un plan de relance non négligeable, et continuera d'être le principal moteur de la reprise mondiale.

Dans la section suivante, nous présenterons certains des principaux éléments qui ont pesé sur le trafic maritime international en 2009, et nous examinerons les effets de la récession économique et de la crise financière mondiales sur divers secteurs de ce trafic (par exemple les navires-citernes, les vraquiers et les porte-conteneurs). Nous y attirerons l'attention sur le déséquilibre considérable entre les taux de croissance de l'offre et de la demande de navires, les problèmes liés aux changements climatiques, la piraterie et la sécurité maritime, l'énergie et ses répercussions sur les prix du combustible de soute et les coûts de transport, qui sont des aspects particulièrement importants à prendre en compte dans le cas des transports maritimes.

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

1. Évolution générale du trafic maritime

Selon les estimations basées sur les chiffres provisoires de 2009, le trafic maritime mondial a diminué de 4,5 %, ce qui laisse penser, pour certains observateurs, que 2008 a marqué la fin du «super cycle». En 2009, le total des marchandises chargées a atteint 7,8 milliards de tonnes, contre 8,2 milliards de tonnes en 2008 (tableaux 1.3 et 1.4, et graphique 1.2).

Les pays en développement ont continué à représenter la part la plus importante du trafic maritime mondial (61,2 % de l'ensemble des marchandises chargées et 55 % du total des marchandises déchargées), ce qui rend compte de leur résistance croissante aux reculs économiques et du rôle de plus en plus éminent qu'ils jouent en tant que moteurs des échanges mondiaux. La part des pays développés en ce qui concerne les marchandises chargées et déchargées a été respectivement de 32,4 % et 44,3 %. Les pays en transition interviennent à hauteur de 6,4 % pour les marchandises chargées et 0,8 % pour les marchandises déchargées.

Au plan régional, l'Asie poursuit sa domination, avec une part de 41 % des marchandises chargées, suivie, en ordre décroissant, du continent américain, de l'Europe, de l'Océanie et de l'Afrique (graphique 1.3 a)). Depuis 2008, l'Océanie a dépassé l'Afrique pour occuper le quatrième rang des régions de chargement, ce qui traduit, en particulier, l'essor des expéditions de minerai de fer et de charbon d'Australie.

Au cours de ces quarante dernières années, les pays développés ont constamment chargé (exporté), dans le cadre du trafic international, plus de marchandises qu'ils n'en ont déchargées (importées) (graphique 1.3 b)). En même temps, le volume de marchandises déchargées (importations) a crû rapidement, rattrapant celui des marchandises chargées (exportations). Cette évolution reflète notamment celle du système mondial de production dans

Tableau 1.3 Évolution du trafic maritime international, diverses années (millions de tonnes chargées)

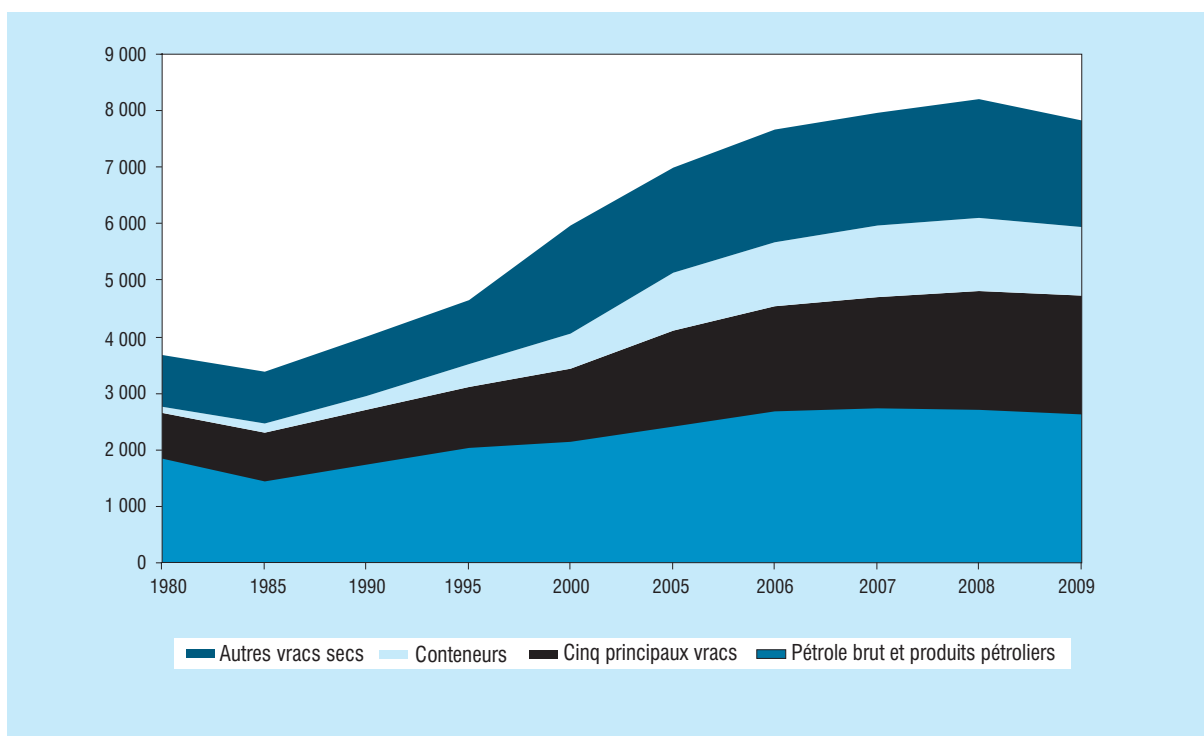
Année	Pétrole	Principaux vrac ^a	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 849	3 135	7 682
2007	2 747	1 972	3 265	7 983
2008	2 732	2 079	3 399	8 210
2009 ^b	2 649	2 113	3 081	7 843

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et publiées sur les sites Web concernés de l'État et du secteur portuaire, ainsi que par des sources spécialisées. Les données de 2006 et au-delà ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises.

^a Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate. Les données de 2006 et au-delà sont basées sur *Dry Bulk Trade Outlook* publié par Clarkson Research Services Limited.

^b Provisoires.

Graphique 1.2 Trafic maritime international, diverses années (millions de tonnes chargées)



Source : *Étude sur les transports maritimes*, diverses livraisons. Les données relatives au trafic de conteneurs ont été communiquées par Clarkson Research Services, Shipping Review and Outlook, printemps 2010.

lequel la fabrication de produits manufacturés est de plus en plus délocalisée dans de lointains pays en développement, ce qui va de pair avec une croissance du commerce intragroupe – notamment en ce qui concerne les pièces détachées et les composantes utilisées comme facteurs de production. La forte croissance industrielle dans les pays en développement émergents et la demande de matières premières à laquelle elle donne lieu ont également un rôle à jouer. Il est un autre facteur, à savoir l'effet revenu ou l'effet richesse. L'accroissement des revenus est propice à l'émergence d'une classe moyenne dans les pays en développement, ce qui entraîne des changements dans l'ampleur et la composition de la demande de biens de consommation. Il peut s'agir d'une intensification de la demande de produits finis et de biens de consommation, ainsi que de produits alimentaires plus diversifiés et plus élaborés.

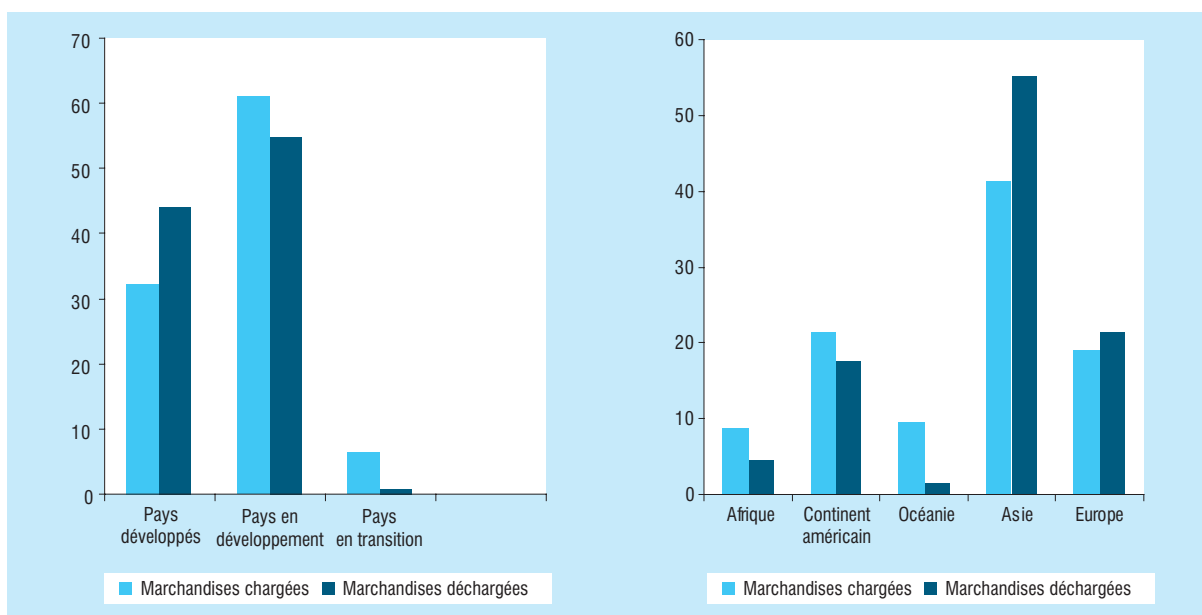
Comme la demande de services de transports maritimes dépend de la croissance économique mondiale et de la nécessité de transporter les marchandises qui font l'objet d'échanges internationaux, les transports maritimes ne peuvent pas être à l'abri des contrac-

tions du PIB mondial et du commerce des marchandises. Dans la section ci-après, nous allons examiner les principaux faits nouveaux qui ont marqué le trafic maritime en 2009, y compris par type de marchandises, et envisager les perspectives pour 2010. Il y sera également question d'un certain nombre de problèmes auxquels sont confrontés les transports maritimes et le trafic maritime mondial.

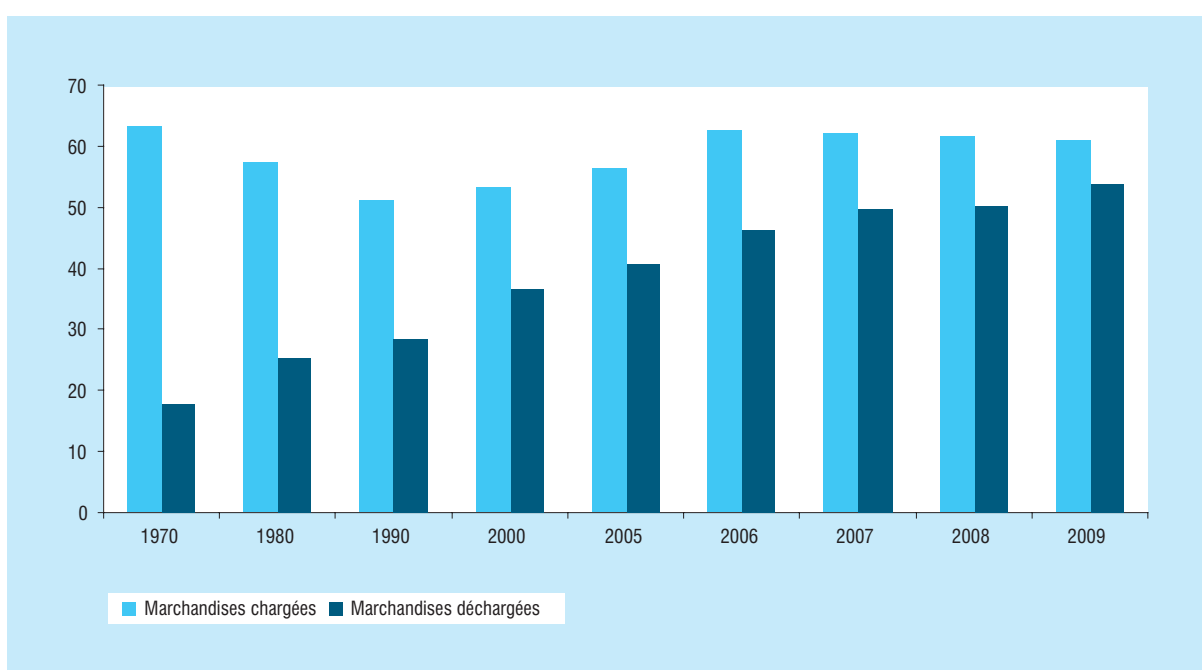
2. Trafic maritime par catégorie de marchandises²²

Pétrole brut, produits pétroliers et gaz

Depuis que la récession s'est installée au deuxième semestre de 2008, la demande d'énergie s'amenuise; cela a commencé à la fin de 2008 et s'est poursuivi en 2009. En conséquence, les expéditions mondiales de fret par navires-citernes (pétrole brut, produits pétroliers et gaz naturel liquéfié (GNL)) ont diminué de 3 % en 2009. Le total du fret chargé sur les navires-citernes s'est monté à 2,65 milliards de tonnes, contre 2,73 milliards de tonnes en 2008.

Graphique 1.3 a) Trafic maritime mondial, par groupe de pays et par région, 2009 (pourcentage de tonnage)

Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par les pays ayant soumis un rapport et telles que publiées sur les sites Web concernés des États et du secteur portuaire, et par des sources spécialisées.

Graphique 1.3 b) Trafic maritime des pays en développement, diverses années (pourcentage de tonnage)

Source: Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2009, par type de fret et groupe de pays

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brutes	Produits	Marchan- dises solides	Total	Brutes	Produits	Marchan- dises solides
Millions de tonnes									
Monde	2006	7 682.3	1 783.4	914.8	4 984.1	7 885.9	1 931.0	894.2	5 060.8
	2007	7 983.5	1 813.4	933.5	5 236.6	8 136.1	1 995.5	904.3	5 236.3
	2008	8 210.1	1 785.2	946.9	5 478.0	8 272.7	1 942.1	964.1	5 366.5
	2009	7 842.8	1 724.5	924.6	5 193.6	7 908.4	1 877.8	957.3	5 073.3
Pays développés	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 708.5	129.0	394.3	2 185.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 540.1	118.6	355.0	2 066.5	3 499.8	1 149.8	529.4	1 820.6
Pays en transition	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	501.8	151.3	41.6	309.0	60.5	6.1	3.0	51.4
Pays en développement	2006	4 811.5	1 527.5	537.1	2 747.0	3 650.6	643.4	355.5	2 651.6
	2007	4 966.6	1 553.9	530.7	2 882.0	4 068.9	742.2	376.8	2 949.8
	2008	5 070.2	1 517.9	515.9	3 036.4	4 175.5	684.7	436.5	3 054.3
	2009	4 800.8	1 454.6	528.0	2 818.2	4 348.1	721.9	424.8	3 201.3
Afrique	2006	704.0	353.8	86.0	264.2	357.4	41.0	39.9	276.5
	2007	708.9	362.5	81.8	264.6	375.9	45.5	45.0	285.3
	2008	741.9	379.2	83.5	279.3	366.1	44.8	44.2	277.0
	2009	682.1	335.0	82.8	264.4	365.6	43.7	42.7	279.2
Continent américain	2006	1 030.7	251.3	93.9	686.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1 067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1 112.2	234.6	93.0	784.6	433.8	74.2	66.9	292.7
	2009	1 050.6	219.4	89.6	741.7	387.0	74.2	65.4	247.5
Asie	2006	3 073.1	921.2	357.0	1 794.8	2 906.8	552.7	248.8	2 105.3
	2007	3 187.1	938.1	358.1	1 890.8	3 263.6	620.7	260.8	2 382.1
	2008	3 211.8	902.7	339.3	1 969.9	3 361.9	565.6	318.3	2 477.9
	2009	3 061.7	898.7	355.5	1 807.5	3 582.4	604.1	313.1	2 665.2
Océanie	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	3.5	0.9	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2009, par type de fret et groupe de pays

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brutes	Produits	Marchan- dises solides	Total	Brutes	Produits	Marchan- dises solides
Part en pourcentage									
Monde	2006	7 682.3	1 783.4	914.8	4 984.1	7 885.9	1 931.0	894.2	5 060.8
	2007	7 983.5	1 813.4	933.5	5 236.6	8 136.1	1 995.5	904.3	5 236.3
	2008	8 210.1	1 785.2	946.9	5 478.0	8 272.7	1 942.1	964.1	5 366.5
	2009	7 842.8	1 724.5	924.6	5 193.6	7 908.4	1 877.8	957.3	5 073.3
Pays développés	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 708.5	129.0	394.3	2 185.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 540.1	118.6	355.0	2 066.5	3 499.8	1 149.8	529.4	1 820.6
Pays en transition	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	501.8	151.3	41.6	309.0	60.5	6.1	3.0	51.4
Pays en développement	2006	4 811.5	1 527.5	537.1	2 747.0	3 650.6	643.4	355.5	2 651.6
	2007	4 966.6	1 553.9	530.7	2 882.0	4 068.9	742.2	376.8	2 949.8
	2008	5 070.2	1 517.9	515.9	3 036.4	4 175.5	684.7	436.5	3 054.3
	2009	4 800.8	1 454.6	528.0	2 818.2	4 348.1	721.9	424.8	3 201.3
Afrique	2006	704.0	353.8	86.0	264.2	357.4	41.0	39.9	276.5
	2007	708.9	362.5	81.8	264.6	375.9	45.5	45.0	285.3
	2008	741.9	379.2	83.5	279.3	366.1	44.8	44.2	277.0
	2009	682.1	335.0	82.8	264.4	365.6	43.7	42.7	279.2
Continent américain	2006	1 030.7	251.3	93.9	686.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1 067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1 112.2	234.6	93.0	784.6	433.8	74.2	66.9	292.7
	2009	1 050.6	219.4	89.6	741.7	387.0	74.2	65.4	247.5
Asie	2006	3 073.1	921.2	357.0	1 794.8	2 906.8	552.7	248.8	2 105.3
	2007	3 187.1	938.1	358.1	1 890.8	3 263.6	620.7	260.8	2 382.1
	2008	3 211.8	902.7	339.3	1 969.9	3 361.9	565.6	318.3	2 477.9
	2009	3 061.7	898.7	355.5	1 807.5	3 582.4	604.1	313.1	2 665.2
Océanie	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	3.5	0.9	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par les pays ayant soumis un rapport et telles que publiées sur les sites Web concernés des États et du secteur portuaire, ainsi que par des sources spécialisées. Ces données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration de l'établissement des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises.

Expéditions de pétrole brut

En 2009, les expéditions maritimes de pétrole brut ont diminué, selon les estimations, de 3,4 %, pour se situer à 1,72 milliard de tonnes. Les principaux producteurs de pétrole, y compris les pays d'Asie occidentale membres de l'OPEP, ont été les principales zones de chargement de pétrole brut, avec les pays en transition, l'Asie du Sud et de l'Est, l'Afrique centrale, le littoral nord et est de l'Amérique du Sud, l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest, les Caraïbes et l'Amérique centrale (voir la section C pour ce qui est des principaux producteurs et consommateurs de pétrole et de gaz). Les principales zones de déchargement ont été l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud et de l'Est, l'Europe, le Japon et l'Asie du Sud-Est. La forte progression de la demande de pétrole de la Chine, de l'Inde et de l'Asie occidentale et la vigoureuse croissance de l'Amérique latine se traduisent par des parts qui augmentent proportionnellement à l'importance des régions considérées dans le volume total des expéditions de brut déchargées. En raison des stocks relativement importants de pétrole brut dans les pays développés et de la contraction de la demande de pétrole au niveau mondial, les principaux importateurs de pétrole parmi les pays avancés ont enregistré des baisses de leurs expéditions de brut, leurs besoins d'importations ayant diminué.

Après la période exceptionnellement faste qui a précédé 2008, le marché des affrètements pétroliers a connu des temps difficiles au premier semestre de 2009. Toutefois, comme les perspectives mondiales se sont améliorées au cours des mois suivants et que l'optimisme a fini par s'imposer quant à une future reprise, le trafic des navires-citernes a retrouvé des conditions plus favorables. Le froid qui sévit en Europe du Nord et en Chine, associé à une propension croissante à profiter du bas niveau des cours pour constituer des stocks de pétrole en prévision de prix de revente plus élevés à l'avenir a permis de soutenir la reprise de la demande de pétrole. Pour ce qui est des livraisons de navires, les retards et l'accroissement des stocks ont permis d'en modérer l'excédent en 2009. Quelque 25 % de la capacité de navires-citernes commandée n'a pas été livrée dans les délais prévus en 2009 (pour réduire les livraisons), tandis que 34 superpétroliers (VLCC) ont été utilisés pour le stockage²³. Selon les estimations, les stocks de brut dans les VLCC avaient atteint au moins 80 millions de barils au début de 2009²⁴.

Pour l'avenir, et nonobstant la récession, la tendance de 2009 devrait s'inverser en ce qui concerne les échanges de brut, lesquels devraient repartir à la

hausse en 2010, quoique lentement et sur fond d'accroissement rapide de la flotte. Bien que 2010 soit vraisemblablement appelé à voir disparaître les derniers pétroliers à simple coque, même la mise à la casse de la totalité d'entre eux ne mettra pas fin aux préoccupations concernant l'excédent de livraisons, car l'activité de ces navires a diminué peu à peu. En outre, la hausse des cours du pétrole aura pour corollaire la réduction de l'utilisation des pétroliers pour le stockage, ce qui ajoutera du tonnage à la flotte existante. Comme le secteur du vrac sec pâtit aussi de la crise, cela présente beaucoup moins d'intérêt de les convertir en vraquiers. Il va donc rester extrêmement difficile de trouver un équilibre entre l'offre et la demande.

Expéditions de produits pétroliers

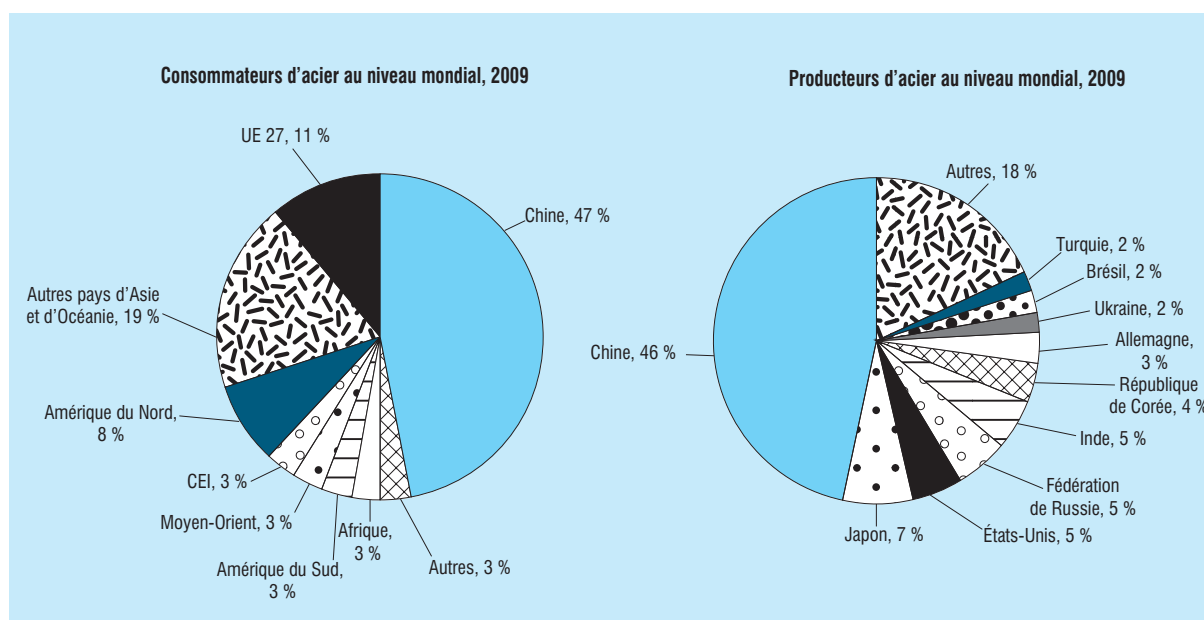
L'année 2009 a également été considérée comme une année médiocre pour le secteur des transporteurs de produits pétroliers, car la demande desdits produits, en termes d'importance, de structure et de répartition géographique, est également affectée par le contexte économique général au niveau mondial. La demande d'essence et de gazole pour les voitures a décliné, alors que celle des distillats et autres produits utilisés dans l'industrie est demeurée languissante. Le recul de la demande a conduit à un accroissement des stocks de pétrole, dont des volumes non négligeables dans des pétroliers partout dans le monde. Les effets s'en sont fait sentir sur les expéditions mondiales de produits pétroliers, qui ont diminué de 2,4 % pour atteindre 924,6 millions de tonnes en 2009. Les régions développées se sont adjugé 38,4 % des produits pétroliers chargés dans le monde, et 55,3 % des produits pétroliers déchargés, les pays en développement 57,1 % des premiers et 44,4 % des derniers, le reste revenant aux pays en transition.

Les perspectives pour 2010 en matière de produits pétroliers se sont améliorées avec l'amélioration de celles qui concernent l'économie mondiale et la croissance prévue de la demande de la plupart des pays non membres de l'OCDE. Néanmoins, comme dans le cas du pétrole brut et du secteur des VLCC, cette reprise a pour toile de fond une forte expansion de la capacité des transports maritimes de produits pétroliers.

Expéditions de gaz naturel liquéfié

Selon les données communiquées par BP, les échanges de GNL ont progressé de 7,2 % en 2009, pour atteindre le total de 242,8 milliards de m³ transportés par voie maritime, alors qu'à l'inverse, la consommation et la production déclinent, ainsi que les expéditions par pipeline. Les importations de GNL aux États-Unis ont augmenté de 28 % en 2009 en raison

Graphique 1.4 a) Consommateurs et producteurs d'acier en 2009 (parts du marché mondial en pourcentage)



Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED, à partir des données de la World Steel Association (2010), *Steel Statistical Yearbook 2010*.

du froid et de la baisse des cours, qui a rendu le gaz compétitif par rapport au charbon pour la production d'énergie. Particulièrement digne d'intérêt est la croissance constante de la production non classique²⁵ de gaz aux États-Unis. Il s'agit là d'une inversion notable de la tendance après les baisses de production antérieures, qui amène à douter que les États-Unis aient besoin d'importations à grande échelle à l'avenir. Les importations de l'Europe devraient connaître une lente reprise en 2010, le Royaume-Uni étant devenu un importateur net en 2009 (10,2 milliards de m³ de GNL).

Les grands importateurs asiatiques de GNL (Japon, République de Corée et province chinoise de Taiwan) ont également enregistré une baisse, tendance qui devrait s'inverser en raison de la reprise économique et de l'accroissement de la demande dans le secteur industriel. Le marché chinois de l'énergie reste modeste par rapport à ces grands importateurs asiatiques. Cela dit, eu égard à la croissance prévue, la Chine devrait devenir un important marché pour les importations, ce qu'illustre le récent mémorandum d'accord qu'elle a conclu avec le Qatar, et qui prévoit, à long terme, un surcroît de fourniture de GNL de la part de ce dernier²⁶.

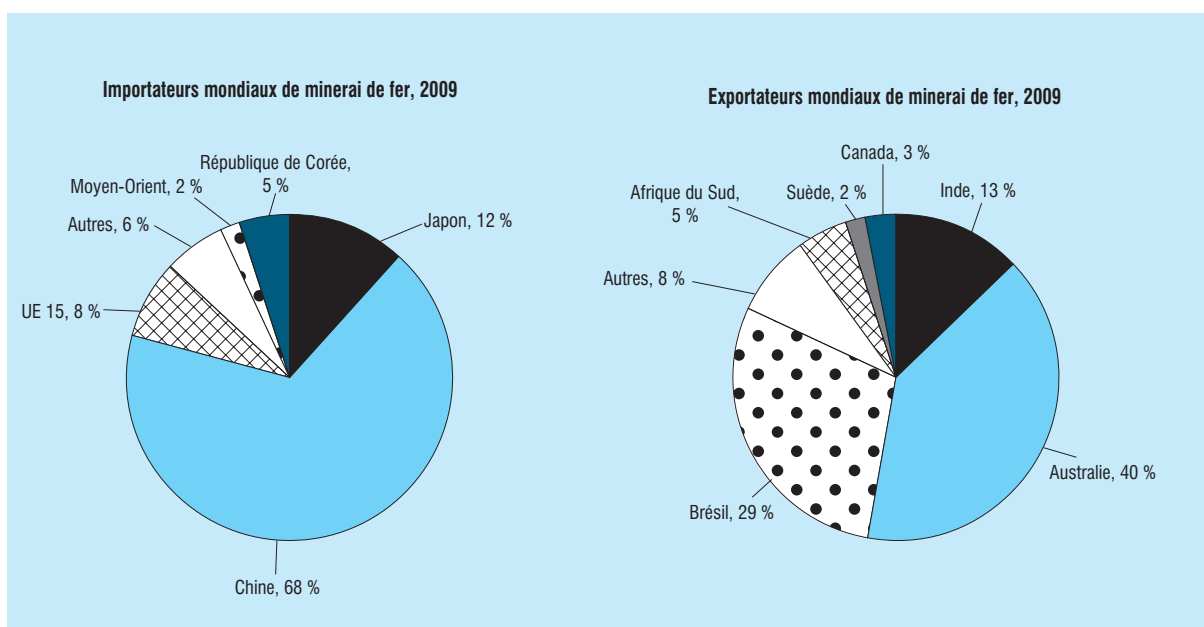
Du côté de l'offre, les principaux exportateurs mondiaux de GNL étaient situés dans des régions en développement, dont la plus importante est le Qatar, suivi, par ordre décroissant, de la Malaisie, de l'Indonésie,

de l'Algérie et du Nigéria. La récession économique de 2009 a porté préjudice à un certain nombre de projets en matière de GNL, beaucoup d'entre eux ayant été retardés en raison de difficultés pour en assurer le financement. Il y avait des problèmes de financement avant la crise, mais en ces temps plus difficiles, ils se sont aggravés. Cependant, la production mondiale de GNL devrait progresser en 2010, principalement grâce au Qatar. Ces échanges sont aussi tributaires de nouveaux projets de liquéfaction de GNL appelés à être lancés entre 2010 et 2016, et de la prolifération de projets de stockage flottant et d'installations de gazéification. Les perspectives d'ensemble pour les expéditions de GNL sont peut-être positives, mais il est encore nécessaire, à court terme, de rétablir un équilibre sur le marché. Comme d'autres secteurs des transports par navires-citernes, celui du GNL souffre d'un excédent de capacité; un grand nombre de navires, semble-t-il, sont immobilisés en 2010.

Expéditions de marchandises solides: principaux vracs secs et vracs secs de moindre importance, et autres vracs secs²⁷

En 2009, les volumes de marchandises solides, y compris celui du vrac sec, des marchandises conteneurisées et des autres marchandises solides, ont enregistré leur premier recul depuis 1983 (de 5,2 %), pour se situer à environ 5,2 milliards de tonnes. La

Graphique 1.4 b) Principaux vrac: importateurs et exportateurs de minerai de fer en 2009
(parts du marché mondial en pourcentage)



Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données de Clarkson Research Services, publiées dans la livraison de septembre 2010 de *Dry Bulk Trade Outlook*.

part des marchandises solides dans le volume total des marchandises chargées s'accroît au fil des ans, et c'est toujours la part du lion (66,2 %).

Principaux vrac secs: minerai de fer, charbon, céréales, bauxite, alumine et phosphate naturel

En 2009, les échanges des cinq principaux vrac ont progressé de 1,6 %, pour atteindre 2,1 milliards de tonnes. Cette progression a été freinée surtout par la forte contraction du volume de bauxite et d'alumine (23,2 %) ainsi que de phosphate naturel (38,7 %), laquelle a été plus que compensée par l'augmentation de celui des deux principaux vrac secs, à savoir le minerai de fer et le charbon. En 2009, les échanges mondiaux de vrac sec ont continué de bien se comporter, notamment grâce au plan de relance chinois de 586 milliards de dollars et des énormes dépenses d'infrastructures pour répondre à la demande intérieure.

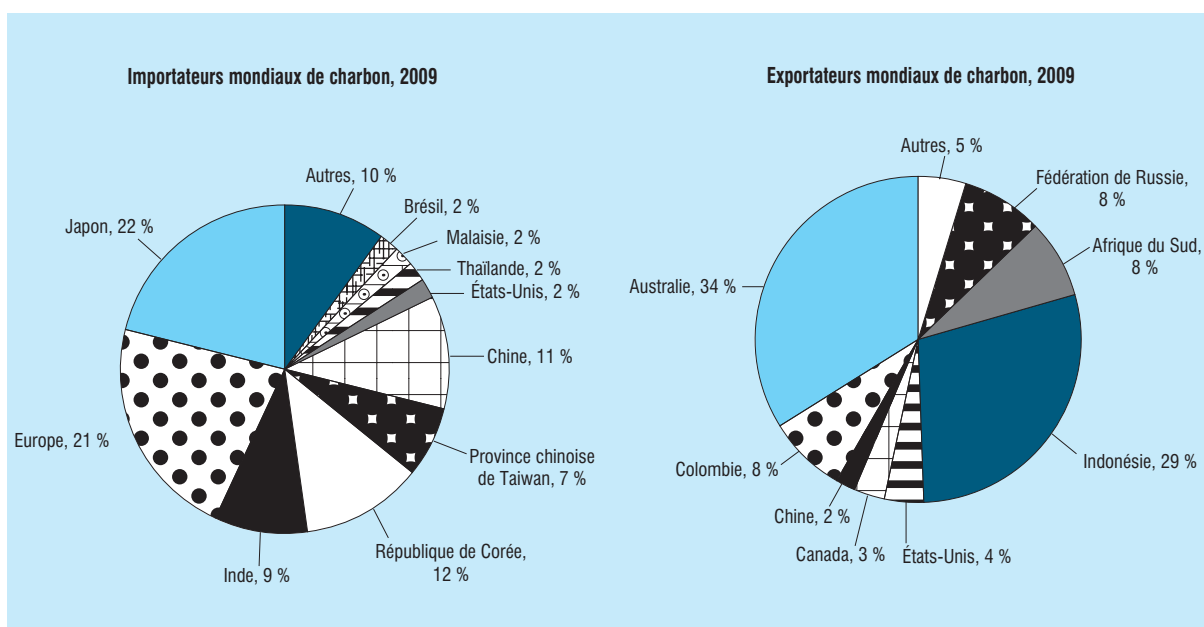
Au quatrième trimestre de 2008, les perspectives étaient moroses pour le secteur du vrac sec, alors que la plongée du Baltic Exchange Dry Index (BDI) faisait les gros titres. Parallèlement au BDI, la production d'acier – principal moteur des expéditions de vrac sec (graphique 1.4 a) – a beaucoup baissé en 2009 (de 8 %), ce qui a fait descendre la production totale à 1 219,7 millions de tonnes (contre 1 326,5 millions de tonnes en 2008)²⁸. Par ailleurs, la demande mondiale

d'acier a diminué de 6,7 % en 2009, année où elle a été de 1 124,3 millions de tonnes²⁹. Ce qui est surprenant, toutefois, c'est que le marché du vrac sec, tiré surtout par la forte demande chinoise, ne s'est pas comporté aussi mal que prévu, les échanges de minerai de fer (principale matière première utilisée pour la production d'acier) ayant été particulièrement satisfaisants.

Expéditions de minerai de fer

Avec le charbon à coque, le minerai de fer est le principal ingrédient utilisé pour la production d'acier. Les principaux producteurs en sont l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, l'Inde, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud, la Suède et les États-Unis. Les principaux acteurs, dans ce secteur, sont Vale au Brésil, BHP Billiton et Rio Tinto (Australie et Royaume-Uni). Une première tentative de rachat de Rio Tinto par BHP Billiton ayant échoué, un accord non contraignant a été conclu entre ces deux compagnies en 2009. Cette coentreprise constitue une collaboration de première importance dans le secteur du minerai de fer au niveau mondial. Un autre fait nouveau d'importance dans le même secteur est l'évolution rapide du système de tarification qui fera que les prix fixes des contrats négociés chaque année seront moins adaptés aux réalités du futur. Les prix de référence trimestriels à court terme ont pour effet la mise en place d'un système de tarification plus dynamique et remplacent

Graphique 1.4 c) Principaux vrac: importateurs et exportateurs de charbon en 2009
(parts du marché mondial en pourcentage)



Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Clarkson Research Services publiées dans la livraison de septembre 2010 de *Dry Bulk Trade Outlook*.

les contrats annuels qui ont prédominé pendant plus de quarante ans³⁰.

Selon les estimations, les expéditions mondiales de minerai de fer ont atteint 907 millions de tonnes en 2009, au terme d'une progression de 8,6 % par rapport à 2008. Les principaux exportateurs en sont l'Australie, le Brésil, l'Inde et l'Afrique du Sud, et les exportateurs de moindre importance le Canada, la Mauritanie, le Pérou et la Suède. À eux deux, l'Australie et le Brésil sont intervenus à hauteur de 70 % dans les exportations mondiales de minerai de fer, l'Australie s'arrogeant la part du lion avec 362,4 millions de tonnes (au terme d'une progression de plus de 17 % par rapport à 2008). Les exportations du Brésil se sont montées à 266 millions de tonnes, après une baisse de 5,6 % par rapport à 2008. Le graphique 1.4 b) met en évidence les principaux importateurs et exportateurs de minerai de fer en 2009.

L'envolée des importations de fer en Asie a fait plus que compenser la baisse enregistrée dans les autres régions, et elle explique en grande partie la résistance du marché du vrac sec en 2009. Le moteur de cette croissance a été la Chine, dont les importations de minerai de fer ont connu un essor spectaculaire de 40,1 % par rapport à 2008 en raison, notamment, des mesures d'incitation budgétaire du Gouvernement chinois qui ont stimulé la demande d'acier à un mo-

ment où le marché des exportations était en récession. Cela s'est traduit par une vigoureuse croissance de la production d'acier chinoise, qui a gagné 13,5 % pour atteindre 568 millions de tonnes environ, permettant à la Chine de garder la tête des producteurs mondiaux. À part la Chine, les principaux importateurs mondiaux sont le Japon (24,8 % de moins qu'en 2008), l'Europe de l'Ouest (en baisse de 38,2 % par rapport à 2008) et la République de Corée (14,6 % de moins qu'en 2008). À l'exception de l'Égypte, de l'Inde, de la République islamique d'Iran et du Qatar, tous les autres importateurs de moindre importance, comme la province chinoise de Taiwan et le Pakistan, ont réduit leurs importations de minerai de fer.

Si l'on se tourne vers l'avenir, le volume des échanges de minerai de fer devrait progresser de 7,9 % en 2010. On ne s'attend pas à ce que la Chine reproduise en 2010 sa performance exceptionnelle de 2009, mais elle continuera cependant à tirer la croissance des échanges mondiaux de minerai de fer. Comme elle poursuit activement ses investissements dans les entreprises en Afrique, en Australie et en Amérique du Sud pour fournir des matières premières à son économie en plein développement, il est vraisemblable que la demande de vraciers et l'organisation des courants d'échanges seront affectées, y compris sous forme d'allongement des distances parcourues et d'augmentation du nombre de tonnes-milles.

Expéditions de charbon

En 2009, les expéditions de charbon de chauffage et de charbon à coke ont été de 805 millions de tonnes, soit un volume équivalent à celui de 2008 (799 millions de tonnes). Celles de charbon de chauffage ont augmenté d'environ 2,1 %, pour atteindre 590 millions de tonnes (soit 73,3 % des expéditions mondiales de charbon). Celles de charbon à coke, qui est aussi utilisé dans la production d'acier, ont baissé de 2,7 % pour s'établir à 215 millions de tonnes. À elles deux, l'Australie et l'Indonésie sont intervenues pour 62,2 % dans les expéditions de charbon de chauffage au niveau mondial, l'Indonésie restant en tête des exportateurs. Elle a enregistré une respectable augmentation de ses exportations de 16,8 % pour atteindre 233,5 millions de tonnes, celles de l'Australie ayant été d'environ 7,1 %. Les autres exportateurs de charbon de chauffage d'importance en 2009 ont été la Chine, la Colombie, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud et la République bolivarienne du Venezuela. Les principaux importateurs et exportateurs de charbon figurent au tableau 1.4 c).

En ce qui concerne le charbon à coke utilisé pour la production de l'acier, l'Australie est restée le premier exportateur mondial avec un total de 138 millions de tonnes – ce qui représente une augmentation minime d'environ 1 % par rapport à 2008. Ce pays est bien placé pour accroître sa part des échanges mondiaux, étant donné le nombre d'extensions de mines de charbon à coke programmées pour les cinq années à venir. Ces plans d'extension témoignent du fait que les exploitants et les propriétaires de mines et d'infrastructures sont attachés à soutenir la croissance à long terme des exportations australiennes de charbon à coke. Un certain nombre de projets de grande ampleur relatifs aux infrastructures portuaires sont programmés pour les dix années à venir, pour profiter des possibilités non négligeables d'exportation associées à ces plans d'extension. D'autres exportateurs de moindre importance, comme le Canada, la Chine et les États-Unis, ont réduit leur volume d'exportations.

Les principales destinations de ces deux types de charbon (de chauffage et à coke) sont l'Europe et le Japon, qui se sont adjugé, à eux deux, 42,7 % des importations mondiales en 2009. Toutefois, au cours de ces dernières années, les exportateurs de charbon ont fait de plus en plus porter leurs efforts sur l'Asie. À titre d'exemple, la Colombie a commencé à exporter dans la région du Pacifique. L'Afrique du Sud compte également intensifier ses exportations de charbon vers l'Asie. En 2009, l'Inde a dépassé les Pays-Bas pour devenir le premier marché d'exporta-

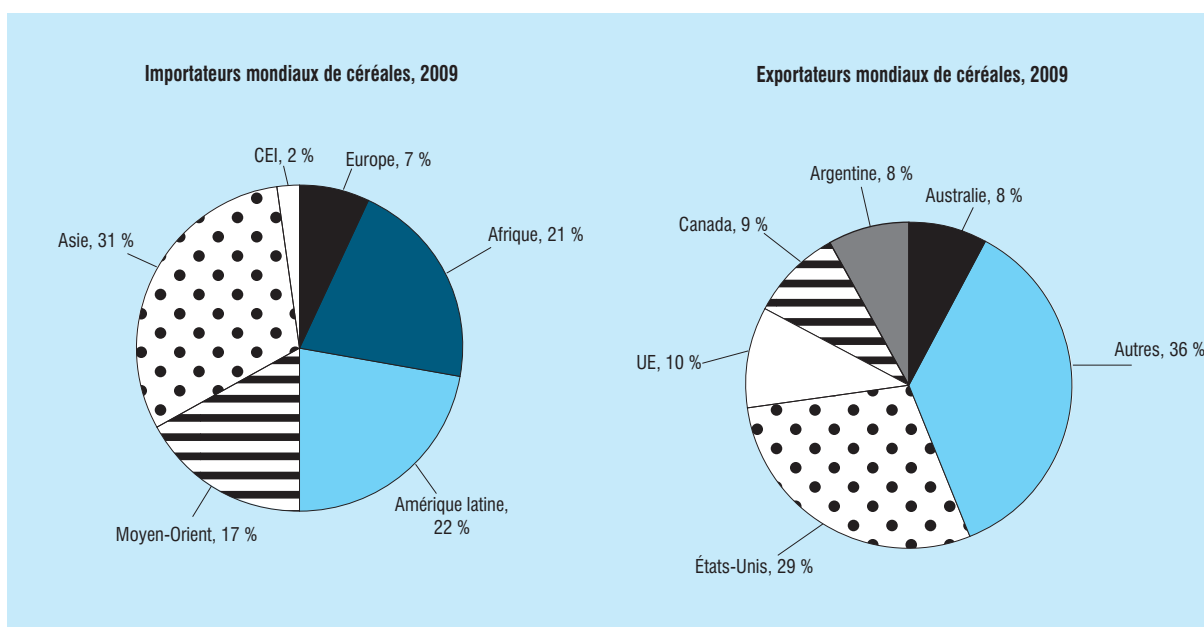
tions de charbon d'Afrique du Sud. La croissance des exportations à destination de la Chine, de la province chinoise de Taiwan et de l'Inde a été contrebalancée par une réduction de celles de l'Afrique du Sud en direction de l'Europe et des États-Unis. Comme nous l'avons noté plus haut, l'essor impressionnant des importations de charbon de la Chine a été un fait nouveau d'importance en 2009. Le volume total d'importation de charbon à coke a été multiplié à peu près par 10, tandis que celui de charbon de chauffage a presque quadruplé, alors que le Gouvernement a fermé de nombreuses mines considérées comme dangereuses et que les cours du charbon au niveau international étaient devenus plus intéressants. Les besoins grandissants d'énergie domestique et les bas prix du charbon sur le marché international ont incité la Chine et d'autres pays asiatiques, dont l'Inde, à intensifier leurs importations. La poussée des exportations de charbon d'Australie vers la Chine a provoqué un engorgement des ports et des retards de livraison, ainsi qu'une hausse des taux de fret.

Cette évolution, qui se dessine en ce qui concerne la direction et l'importance des expéditions de charbon, va vraisemblablement influencer sur la demande de vrac et modifier les courants d'échanges de vrac. On prévoit que les expéditions de charbon, au niveau mondial, seront à la hausse en 2010, celles de charbon de chauffage devant croître plus lentement que celles de charbon à coke. Il convient de surveiller le système de tarification qui évolue très vite. Le système de tarification différenciée gagne du terrain, et pour une partie croissante des ventes, les prix sont fixés sur une base trimestrielle plutôt qu'en fonction d'indices de référence annuels.

Expéditions de céréales

On estime qu'au cours de l'année civile 2009 les expéditions de céréales ont diminué de 2,2 % pour se situer à 316 millions de tonnes, le blé et les céréales secondaires en représentant à peu près 75 %. La crise financière et économique mondiale et la récession qui l'a suivie ont porté des coups sévères à la demande d'importations de céréales dans plusieurs des principales régions importatrices, comme l'Asie. L'utilisation du blé gagne, quoique à un rythme modeste, dans certains pays en développement (par exemple l'Inde); la modicité des cours sur le marché et un approvisionnement confortable, comparé à ces dernières années, sont venus soutenir la demande de blé pour l'industrie alimentaire. Cela dit, le blé et le maïs servent moins à l'alimentation des animaux dans de nombreux pays, ce qui va de pair avec la baisse de la demande de viande. L'utilisation industrielle du

Graphique 1.4 d) Principaux vracs: importateurs et exportateurs de céréales en 2009
(parts de marché en pourcentage)



Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Clarkson Research Services publiées dans la livraison de septembre 2010 de *Dry Bulk Trade Outlook*.

maïs et du blé, surtout pour la production d'amidon et d'éthanol, est également à la baisse en raison d'une situation économique moins favorable. Avec la reprise, toutefois, la consommation de blé et de maïs à des fins industrielles devrait s'intensifier. Dans certains pays (par exemple au sein de l'UE), la régression de la demande d'importations est également liée à l'amélioration des conditions atmosphériques et à de meilleures récoltes.

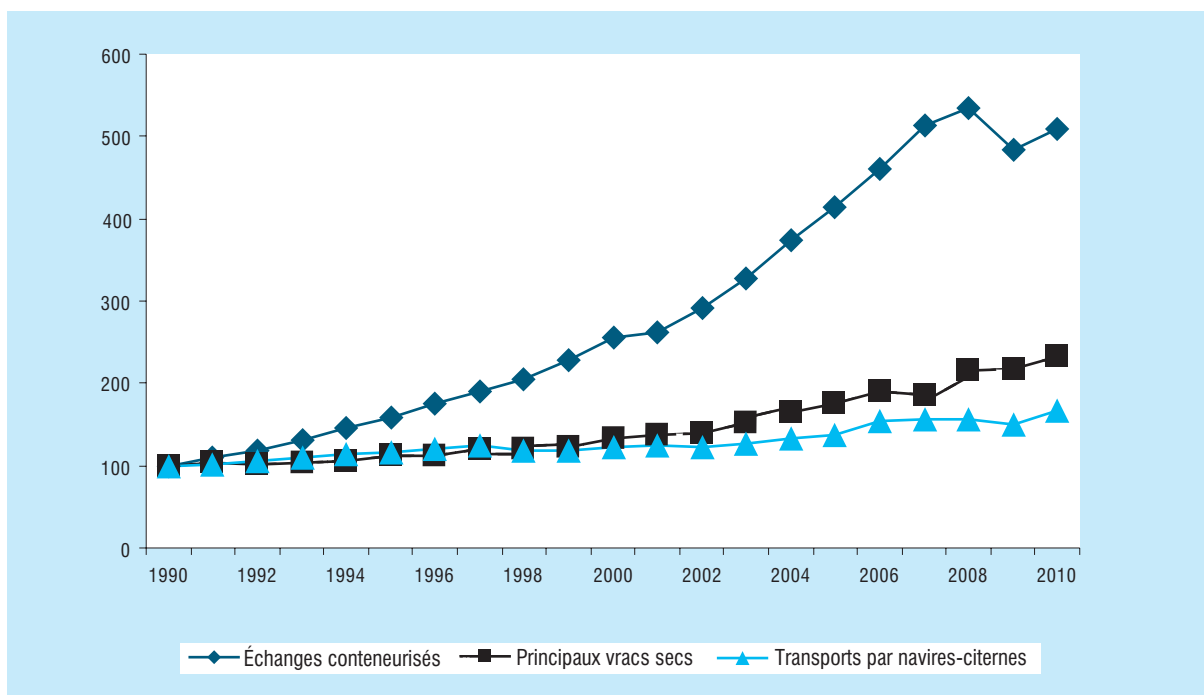
Pour ce qui est de la campagne agricole 2009/10, on s'attend à ce que les exportations de blé diminuent plus rapidement que celles de céréales secondaires (8,7 % contre 1,7 %). Les exportations de blé des cinq premiers exportateurs mondiaux (Argentine, Australie, Canada, UE et États-Unis) devraient baisser de 12,4 %. À la suite d'une longue période de sécheresse (considérée comme étant la pire en soixante-dix ans) qui a eu des répercussions préjudiciables sur les récoltes, on prévoit que l'Argentine enregistrera la plus forte baisse de ses exportations de blé (47 %). Les cinq grands exportateurs devraient maintenir le niveau de leurs exportations de céréales secondaires (ou subir une baisse minime inférieure à 1 %). Selon les prévisions, c'est l'Union européenne qui enregistrera la plus forte baisse (49 %). Aux États-Unis, la marée noire d'avril 2010 dans le golfe du Mexique et la difficulté qu'il y a à contenir la nappe de pétrole ont causé des préoccupations au sujet des exportations

de céréales, dont la moitié part de l'embouchure du Mississippi.

La diminution du volume des échanges de céréales concerne de nombreux pays, car aucune région n'est épargnée (graphique 1.4 d)). Par exemple les pays ci-après devraient enregistrer une réduction de leur volume d'importations de céréales (pour la campagne agricole de 2009/10): République islamique d'Iran (50,3 %), Union européenne (31,7 %), Communauté d'États indépendants (19,7 %), Maroc (19,6 %), Algérie (19,3 %), Tunisie (17,9 %), Philippines (13,9 %), Cuba (12,5 %) et Thaïlande (11,8 %). En dépit de ce déclin prévu, il semblerait que les importations de blé reprennent dans certains pays, y compris la Chine et l'Inde, en raison de la baisse des cours.

Une diminution du volume des échanges de céréales aura des répercussions sur la demande de vraquiers handymax³¹ qui, outre le fait qu'ils sont utilisés pour convoier les échanges de produits sidérurgiques, sont les principaux transporteurs de céréales. La flotte de vraquiers handymax s'accroît, et la capacité des livraisons dépasse la croissance de la demande. À moyen et à long terme, l'évolution en cours et les mesures prises par les pouvoirs publics dans certains pays vont vraisemblablement transformer la demande de services de transports maritimes, l'augmentation des importations et des exportations de céréales dans

Graphique 1.5 Indices des volumes d'échanges transportés en conteneurs, par navires-citernes, et des principaux vracs secs, 1990–2010 (1990 = 100)



Source : Secrétariat de la CNUCED, à partir de l'Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons, et de Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, printemps 2010.

certaines parties du monde étant probablement appelée à être contrebalancée par une diminution ailleurs. Parmi ces mesures, citons les efforts déployés pour préserver l'approvisionnement en eau en Arabie saoudite, ce qui implique l'arrêt de la production de blé sur des terres irriguées et l'augmentation des importations. L'Algérie, au contraire, envisage de réduire ses importations de blé des deux tiers au moins jusqu'en 2014 et d'accroître la production nationale.

Du point de vue des pays en développement (notamment des plus vulnérables d'entre eux et des PMA), les échanges de céréales revêtent une importance particulière, car ils sont fortement tributaires des importations de produits alimentaires. Leur vulnérabilité à l'évolution du secteur agricole en général et de celui des céréales en particulier a été encore mieux mise en lumière par les deux crises de grande ampleur récentes auxquelles le monde a été confronté. La crise alimentaire, la crise financière et la récession économique ont mis à mal les efforts déployés pour renforcer la sécurité alimentaire et lutter contre la pauvreté, y compris dans les PMA.

En dépit de la progression de la production mondiale de céréales par rapport à la précédente décennie, la croissance de la production mondiale et les besoins

qu'elle entraîne, et, plus récemment, la forte augmentation de l'utilisation des céréales pour la fabrication de biocarburants et à d'autres fins industrielles, peuvent poser des problèmes plus compliqués liés, entre autres, à des pénuries, des hausses de prix continues, la malnutrition et la pauvreté³². Quoique inférieurs à leur niveau record de 2008, et malgré les effets de la récession économique, les prix des denrées alimentaires sont encore élevés par rapport aux récents niveaux historiques. Outre la volatilité des marchés due, entre autres, aux risques liés aux conditions atmosphériques et à leur impact sur la production et l'approvisionnement, d'autres préoccupations qui se font jour (par exemple les conséquences de phénomènes climatiques comme les sécheresses, les inondations et la salinisation de l'eau) compliquent encore un peu plus les problèmes.

Bauxite, alumine et phosphate naturel

En 2009, les échanges mondiaux de bauxite et d'alumine ont connu une forte baisse (de 23,2 %), totalisant 66 millions de tonnes. Les principaux importateurs en sont l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon, et cette rapide diminution s'explique, en particulier, par les effets de la crise sur la production industrielle de ces

Tableau 1.5 Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est–Ouest fréquentées par les transports conteneurisés, 2008–2009 (millions d'EVP et évolution en pourcentage)

	Trans-pacifique	Extrême-Orient-Amérique du Nord	Amérique du Nord-Extrême-Orient	Europe-Asie-Europe	Asie-Europe	Europe-Asie	É.-U.-Europe-É.-U.	É.-U.-Europe	Europe-É.-U.
2008	20.3	13.4	6.9	18.7	13.5	5.2	6.7	3.3	3.3
2009	18.4	11.5	6.9	17.0	11.5	5.5	5.3	2.5	2.8
Pourcentage	-9.3%	-14.2%	0.1%	-9.5%	-14.8%	4.3%	-20.1%	-25.1%	-15.1%

Source: European Liner Affairs Association sur le site <http://www.elaa.net> (consulté en septembre 2010); et *Containerization International*, août 2010.

pays. Les principales zones de chargement étaient l'Afrique, le continent américain, l'Asie et l'Australie, pays qui a également été un très important exportateur d'alumine et s'est adjugé la moitié des exportations au niveau mondial, alors que la part de la Jamaïque n'a cessé de croître.

Le volume de phosphate naturel a beaucoup baissé, passant de 31 millions de tonnes en 2008 à 19 millions en 2009 (soit une chute sévère de 38,7 %). Cela était lié, en partie, à la contraction de la demande aux États-Unis, le principal importateur. La diminution de la demande a été due notamment à la baisse de la production de céréales et de la demande d'engrais et à l'impact de la réduction des crédits sur la vente d'intrants agricoles tels que les engrais³³. Les expéditions de phosphate naturel devraient se redresser en 2010 grâce, en partie, au renforcement prévu de la capacité de production. Des plans de développement des opérations sont en cours d'exécution, par exemple au Brésil, en Chine, en Égypte, en Finlande, au Maroc, en Fédération de Russie et en Tunisie, alors que nouvelles mines doivent être ouvertes en 2010/11 en Australie, en Namibie, au Pérou et en Arabie saoudite. Toute expansion de cette sorte aura probablement des effets sur l'offre et la demande, ainsi que sur les courants d'échanges et l'organisation des échanges de vrac de moindre importance et, par extension, sur le marché des transports par vraciers handysize.

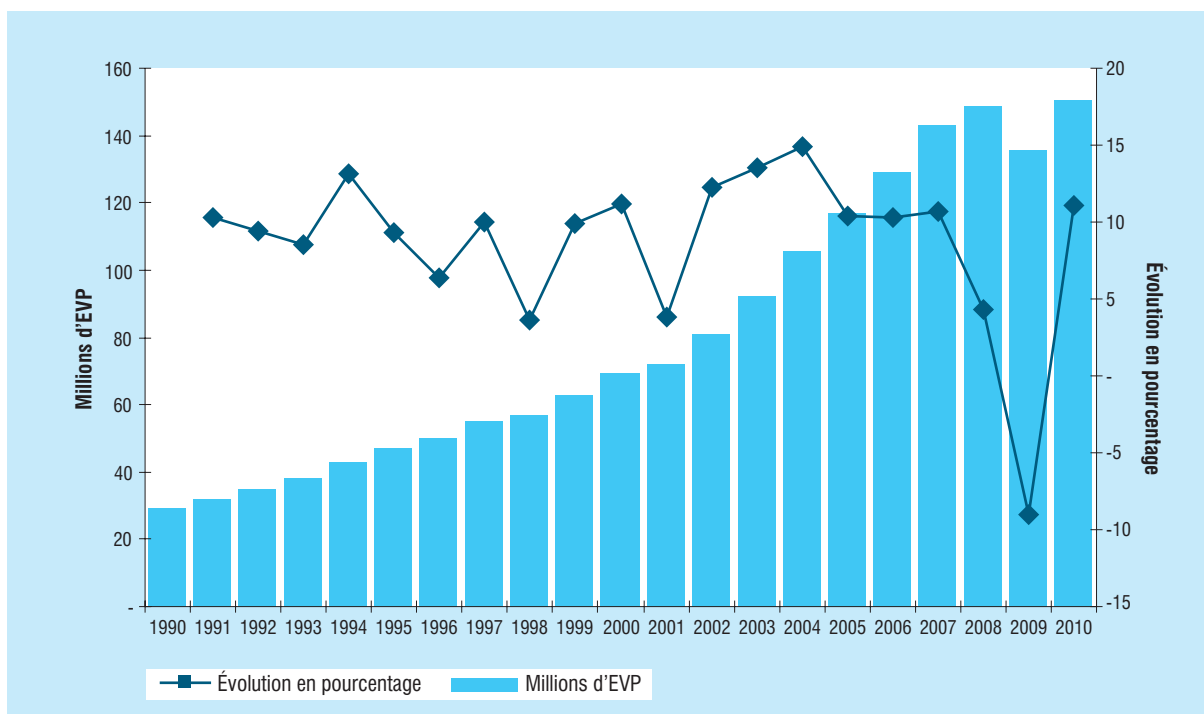
Marchandises solides: vracs de moindre importance

En 2009, les échanges de vracs de moindre importance (produits manufacturés, vracs agricoles, métaux et minéraux) ont été durement frappés par la récession économique et ont diminué de 12,6 % par rapport à 2008, pour s'établir à 851 millions de tonnes. Les produits manufacturés ont constitué la plus grande partie des vracs secs de moindre im-

portance (44,6 %), suivis des métaux et des minéraux (27,7 %) et des vracs agricoles (27,5 %). Le plus grand recul (19 %) a été enregistré par les marchandises directement liées à la construction, à savoir les métaux et les minéraux, y compris le coke, la fonte en gueuse, la ferraille, le minerai de manganèse et le ciment. Les échanges de produits manufacturés, à savoir les articles en acier et les produits forestiers (également liés au secteur de la construction et du logement) ont perdu 13,8 % en volume. En revanche, les vracs agricoles ont subi une contraction relativement plus faible (de 2,9 % par rapport à 2008). Avec la reprise de la production mondiale, le volume des vracs de moindre importance devrait enregistrer une vigoureuse progression de 10 % en 2010, associée à un essor des échanges de produits manufacturés, de métaux et de minéraux.

Autres marchandises solides: marchandises conteneurisées

L'année 2009 a été la plus difficile et la plus dramatique de l'histoire des transports conteneurisés. Après avoir affiché un taux de croissance annuel moyen d'environ 10 % pendant ces vingt dernières années, de beaucoup supérieur à celui des autres secteurs du trafic maritime (voir le graphique 1.5), ils ont connu la première contraction absolue de leur histoire. En 2009, le volume des échanges a subi une chute sévère de 9 %, pour se situer à 124 millions d'EVP. Sur les 2,22 milliards de tonnes d'autres marchandises solides (c'est-à-dire sans les principaux vracs et les vracs de moindre importance), quelque 1,19 milliard de tonnes, selon les estimations, ont été transportées en conteneurs³⁴. À la suite de cette baisse historique, la part des échanges conteneurisés dans le total mondial des marchandises solides, qui était passée de 5,1 % en 1980 à 25,4 % en 2008, est redescendue à 24,3 % en 2009.

Graphique 1.6 Commerce conteneurisé mondial, 1990–2010 (EVP et évolution annuelle en pourcentage)

Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2006/07 et 2008/09*; et Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, septembre 2010.

Note: les données de 2008 à 2010 ont été obtenues à partir des estimations relatives aux taux de croissance et des prévisions figurant dans *Container Intelligence Monthly*, septembre 2010, de Clarkson Research Services.

La crise financière mondiale et la récession économique qui l'a suivie ont fait baisser la demande de biens de consommation et d'articles manufacturés, ainsi que de biens de consommation durables. Comme ces marchandises sont essentiellement transportées en conteneurs, et comme les principaux exportateurs, à savoir les États-Unis et l'Europe, ont été durement touchés par la récession, les transports conteneurisés ont subi un coup très dur à leur tour. C'est le trafic de conteneurs sur les trois principales routes Est-Ouest (transpacifique, Asie-Europe et transatlantique) qui a été le plus sévèrement affecté, le volume ayant enregistré un pourcentage de baisse à deux chiffres sur les principaux trajets (tableau 1.5 et graphique 1.6).

En 2009, l'ensemble du volume des échanges entre l'Asie et l'Europe a diminué de 9,5 %, le segment principal d'Asie vers l'Europe s'étant contracté de 14,8 %. Cela contraste fortement avec les taux de croissance annuels impressionnants d'environ 20 % observés auparavant. Les échanges sur la route transpacifique ont diminué de 9,3 % et de 14,2 % sur les étapes les plus chargées. Les échanges entre les États-Unis et

l'Europe ont chuté de 20,1 % et de 25,1 % dans le sens États-Unis-Europe. Le trafic transatlantique a été durement touché par les effets combinés de la baisse des volumes, des taux de fret qui sont tombés à un niveau insupportable et de la hausse des coûts du combustible de soute. D'autres échanges conteneurisés ont également enregistré une contraction, quoique à un rythme moindre que sur les trois principaux itinéraires commerciaux. Le volume des échanges intrarégionaux a diminué de 11,3 %, pour s'établir aux environs de 50,6 millions d'EVP, alors que celui des échanges conteneurisés Nord-Sud s'est contracté de 4,2 % pour descendre à 20,7 millions d'EVP³⁵.

L'importance des pertes financières signalées, et les difficultés extrêmes auxquelles se heurtent les compagnies maritimes qui, dans certains cas, ont fait appel à l'État pour refinancer et restructurer leurs opérations³⁶, donne une idée précise de la gravité du problème. Un transporteur de premier plan, Maersk Line, a affiché une perte de 2,1 milliards de dollars en 2009, après avoir fait état d'un bénéfice de 583 millions de dollars en 2008³⁷. Cette perte a été enregistrée même après que cette compagnie a réalisé 1,6 milliard de dollars

d'économies en procédant à des restructurations, en renégociant des contrats de fournisseurs, en optimisant des réseaux et en réduisant la consommation de combustible. D'autres transporteurs ont également accusé des pertes, le montant total de ces dernières en 2009 étant estimé à plus de 20 milliards de dollars³⁸. Les difficultés que rencontre le secteur des porte-conteneurs se sont également traduites par une baisse spectaculaire des taux de fret pour les conteneurs et d'affrètement de porte-conteneurs, qui a provoqué un effondrement des gains des armateurs et un écart important de la valeur des porte-conteneurs entre l'avant et l'après 2009. Chose intéressante, étant donné que 2009 a été la pire année dont on se souvienne pour les transports conteneurisés, les marges bénéficiaires des terminaux à conteneurs se sont maintenues³⁹.

Eu égard à la baisse de la demande, aux importantes livraisons de navires et au carnet de commandes bien rempli, les transporteurs ont pris des mesures pour réduire la capacité déployée. Les transporteurs maritimes ont uni leurs forces et montré qu'ils étaient capables de gérer la capacité et de faire monter les taux sans la protection dont ils jouissaient précédemment dans le cadre du système des conférences⁴⁰. Ces mesures consistent à réduire le nombre de services et, dans certains cas, à suspendre lesdits services, à désarmer et à immobiliser des navires, à en envoyer à la casse, à annuler des commandes ou des livraisons, et à réduire, parfois de façon draconienne, la vitesse de croisière (de moitié, aux alentours de 13 nœuds). Selon certains observateurs⁴¹, ce ralentissement a nui à la ponctualité des livraisons sur les principaux itinéraires commerciaux Est-Ouest au dernier trimestre de 2009, et, pour d'autres, il sert les intérêts des transporteurs en termes d'économies de carburant et de résorption de l'excédent de capacité⁴². Certains observateurs restent sceptiques quant à la réduction de la vitesse en raison des contraintes que cela fait peser sur les machines et de l'augmentation potentielle des avaries qui les menacent. Le surcroît d'usure et la détérioration des machines peuvent être dus à cette réduction s'il n'est procédé aux ajustements et à la maintenance nécessaires. Déjà, les affréteurs ont indiqué qu'ils essayaient d'obtenir que les clauses relatives à la petite vitesse de croisière figurent dans les chartes-parties⁴³. Ces clauses prévoient le remboursement de l'augmentation des coûts de maintenance et des pièces détachées encourus par l'affréteur.

Malgré cette évolution qui pose divers problèmes sérieux, les transports maritimes conteneurisés se dirigent actuellement vers une amélioration des

conditions, avec la reprise de l'économie mondiale qui se dessine et la phase propice de la reconstitution des stocks qui s'annonce. À la fin de 2009, on commençait à percevoir des signes positifs, alors qu'une croissance régulière du volume des échanges était enregistrée sur différents itinéraires commerciaux. En mai 2010, plusieurs améliorations avaient été apportées aux services et de nouveaux services avaient été lancés en ce qui concerne les échanges intérieurs à l'Asie pour profiter de l'accroissement des flux de marchandises, notamment en direction et en provenance de la Chine⁴⁴. On prévoit une hausse du trafic de conteneurs de 11,5 % en 2010, mais étant donné l'importance des commandes de navires et la lenteur de l'amélioration, cette reprise reste fragile. Certains observateurs soutiennent qu'il ne faut vraisemblablement pas s'attendre à ce que la croissance redevienne vigoureuse avant 2011, voire même plus probablement 2012.

En attendant une forte reprise de la demande et un sérieux ralentissement des commandes de navires, les échanges conteneurisés pourraient déjà subir quelques changements engendrés par la récession de grande ampleur à l'intérieur de ce cycle. Parmi eux, on note la réduction ou l'inversion des déséquilibres des échanges (par exemple l'accroissement du volume des expéditions d'Europe et des États-Unis à destination de la Chine en raison de la forte demande d'importations de cette dernière), la délocalisation éventuelle d'entreprises manufacturières chinoises fabriquant des produits bas de gamme dans des pays économiquement plus rentables, comme le Mexique, et éventuellement des modifications des portefeuilles de terminaux des compagnies maritimes (concernant la propriété des terminaux et la clientèle).

En résumé, la baisse de la demande au niveau mondial qui a suivi les contractions historiques du PIB mondial et des échanges de marchandises de 2009 a eu des incidences considérables sur le volume du trafic maritime. Tous les secteurs des transports maritimes ont subi des répercussions préjudiciables, à l'exception des principaux vrac secs qui se sont révélés plus résistants grâce à la forte demande de charbon et de minerai de fer de la Chine. Témoinant de la reprise de l'économie mondiale qui se dessine, le volume du trafic maritime devrait bénéficier d'une inversion de la tendance de 2009 et reprendre sa croissance en 2010. Néanmoins, quelques incertitudes demeurent quant à la vigueur et à la durée de cette reprise en raison, entre autres, de la fragilité économique et financière de certains pays avancés.

3. Perspectives et évolution du trafic maritime

Offre et demande

La reprise de la demande est une bonne nouvelle pour les transports maritimes. Le PIB mondial et le trafic maritime international devraient se redresser et croître en 2010, sous l'impulsion des pays en développement, et notamment de la Chine. Cette dernière (avec son appétit insatiable de matières premières et l'évolution au cours de laquelle elle est en train de se transformer progressivement de source majeure en destination d'échanges conteneurisés) demeure le moteur de la croissance. D'autres pays asiatiques à croissance rapide, dont l'Inde et l'Indonésie, accélèrent encore cette évolution. Selon les prévisions de Clarkson Research Services Limited, le trafic maritime mondial (à savoir les marchandises chargées) devrait inverser la tendance de 2009 et enregistrer une croissance de 5,2 % en 2010.

Pour les transports maritimes, la reprise économique et le développement commercial ne sont qu'un aspect de la situation, laquelle ne se résume pas à cela. Une reprise de la demande ne suffit pas pour qu'ils sortent complètement de la récession. Un important élément pèse sur les perspectives d'avenir, à savoir le déséquilibre entre l'offre et la demande et ses répercussions sur les compagnies maritimes, les marchés du fret et les chantiers navals (voir le chapitre 2). La forte expansion de la flotte entraînée par la promesse d'une longue période de croissance rapide est un motif non négligeable de préoccupation. Le secteur des transports maritimes est confronté à de très importantes commandes de navires, mais les montants des contrats ne correspondent plus aux valeurs actives d'avant la crise, eu égard à la baisse des prix des navires. Par ailleurs, les armateurs et les chantiers navals se trouvent encore devant des difficultés financières et des problèmes de liquidités. En raison de la diminution du volume des échanges de 2009 et de la croissance des livraisons de navires, qui devrait dépasser celle de la demande, les perspectives restent difficiles et incertaines pour le secteur des transports maritimes. L'ajournement et l'annulation de livraisons et de commandes, la renégociation de contrats, le désarmement et l'immobilisation de navires, et l'accélération de la mise à la casse d'autres bâtiments ont contribué à réduire cet écart entre l'offre et la demande et, dans une certaine mesure, à permettre de gérer le déséquilibre.

La résorption de l'excédent de livraisons de navires et le rééquilibrage du marché ne constituent pas une

démarche suffisante à elle seule, et même si l'on diminue de moitié le nombre de commandes en cours, la flotte restera importante et grevée d'un excédent de capacité. Ce qu'il faut pour s'en tirer, c'est une croissance forte et soutenue du commerce mondial, ainsi que des mesures destinées à réduire le tonnage (y compris en envoyant un contingent exceptionnel de navires à la casse et en ayant très peu de livraisons de navires neufs). D'autres mesures sont envisageables pour venir en aide au secteur de la construction navale, consistant, par exemple, à convertir des installations de construction en installations de réparation. Cela permettrait également de faire face à la demande croissante d'installations capables d'accueillir de gros navires, pour lesquels on manque déjà de cales sèches. Il convient de noter que la question des mesures de soutien à la construction navale a refait surface. Le Groupe de travail sur la construction navale du Conseil de l'OCDE a lancé un appel en faveur de la reprise des négociations de 2005 en vue d'un accord sur la construction navale destiné à prévoir des limites pour l'octroi de subventions et pour d'autres mesures de soutien. Cela a probablement été provoqué par les plans de relance qui, quoique ne profitant pas directement aux chantiers navals, comprenaient cependant des dispositions relatives à des garanties financières permettant de mener à bien les commandes et de contribuer au financement.

Quelques nouveaux problèmes mondiaux qui retiennent sur les transports maritimes

Les considérations ci-dessus ont un caractère fondamental pour les transports maritimes, mais d'autres problèmes apparaissent, qui ont de sérieuses incidences sur ce secteur. Il s'agit des suivants, sans que la liste en soit limitative: a) l'évolution des marchés de l'énergie et ses répercussions potentielles sur les coûts des transports et le trafic; b) la sûreté; c) la sécurité; d) des aspects relatifs à la main-d'œuvre et aux gens de mer; et e) de plus en plus, la protection et la durabilité de l'environnement, avec le défi lié aux changements climatiques, qui est actuellement la priorité absolue.

La Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques organisée en décembre 2009 sous les auspices de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCCC) s'est terminée sans que soit prise une décision spécifique concernant les transports maritimes. C'est pourquoi l'Organisation maritime internationale (OMI) a poursuivi ses travaux sur certaines des principales questions à l'étude, en particulier: l'application obligatoire de mesures techniques mises au point par le Comité

de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI (par exemple, l'Indice nominal de rendement énergétique, et l'adoption de mesures axées sur le marché, telles qu'une taxe sur le combustible de soute, et l'échange des droits d'émission (voir le chapitre 6 pour trouver des informations plus détaillées sur les négociations en cours). Un problème non encore résolu concerne la nécessité de trouver le bon équilibre entre le principe des responsabilités communes mais différenciées prôné par la CCCC et l'approche de l'OMI qui est basée sur un respect uniforme des obligations. Quel que soit le résultat de ces négociations, le secteur des transports maritimes sera appelé à jouer son rôle pour relever le défi posé par les changements climatiques. Il est à noter que certaines compagnies maritimes sont déjà passées à l'action, comme A. P. Moller-Maersk qui a réduit ses émissions de CO₂ de 9 % en 2008 (par rapport à 2007), ce qui a permis d'économiser 500 millions de dollars grâce à la réduction de la vitesse de croisière, à un revêtement de coque qui améliore la glisse dans l'eau, à une amélioration des hélices et à d'autres mesures concernant l'efficacité⁴⁵. Plus récemment, A. P. Moller-Maersk et Lloyd's Register se sont associés pour exécuter un programme pilote de deux ans destiné à expérimenter le biogazole. L'objectif ultime de cette compagnie est de réduire les émissions de CO₂ de 50 % d'ici à 2020 et de 70 % d'ici à 2030. Cela dit, un nouveau système réglementaire international permettant de relever le défi lié aux changements climatiques dans les transports maritimes modifierait le paysage réglementaire de ce secteur et entraînerait des ajustements en matière d'opérations, d'équipement, de gestion, d'utilisation de l'énergie et des technologies, ainsi que de coûts.

La sécurité reste un aspect prépondérant des transports maritimes. Le renforcement des mesures de sécurité dans les transports et dans les chaînes logistiques fait maintenant partie des activités commerciales, mais certaines péripéties – notamment aux niveaux national et régional – ont des incidences sur un secteur mondialisé comme les transports maritimes. L'un de ces problèmes actuels est le contrôle par scanner des cargaisons, avec les questions connexes concernant la faisabilité technique et la viabilité économique et, plus important, le fait d'être propice au commerce, l'équilibre et l'égalité des chances qui devrait exister, surtout pour les acteurs de moindre importance dans les régions en développement. Dans ce contexte, l'initiative américaine de contrôle par scanner de tous les conteneurs au titre de laquelle les ports étrangers sont tenus de contrôler au scanner tous les conteneurs à destination des États-Unis est particulièrement préoccupante, surtout pour les par-

tenaires commerciaux de ce pays, pour le secteur des transports, ainsi que pour les négociants et les expéditeurs. Les essais effectués dans un certain nombre de ports étrangers montrent que la technologie nécessaire pour procéder automatiquement et efficacement à ces contrôles n'existe pas encore⁴⁶. Cette mesure est également coûteuse, comme l'illustrent les chiffres avancés par la Commission européenne, qui estime que l'investissement jusqu'à 2020 devrait être de 280 millions de dollars, et que les coûts de fonctionnement se monteraient à 270 millions de dollars par an⁴⁷. Au vu de ces difficultés, le Département de la sécurité intérieure a annoncé, en décembre 2009, qu'il repoussait l'obligation d'appliquer cette disposition à 2014 (voir le chapitre 6).

La montée de la piraterie est un autre motif de préoccupation pour le secteur des transports maritimes. Selon le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international, on a relevé 406 faits de piraterie et de vol qualifié en 2009, dont plus de la moitié sont imputables à la Somalie. Outre le coût humain, les implications économiques de la piraterie prennent des proportions inquiétantes. Afin d'éviter les zones où elle sévit, l'allongement du voyage d'un pétrolier allant du Koweït à Rotterdam peut aller jusqu'à 74 % et celui d'un porte-conteneurs de Singapour à Rotterdam jusqu'à 44 %⁴⁸. Ces coûts sont un fardeau supplémentaire pour les armateurs et l'on peut s'attendre à ce qu'ils soient répercutés sur les factures adressées aux expéditeurs et aux négociants.

Le personnel et la main-d'œuvre posent aussi un nouveau problème. Conscient de l'importance de cette question, l'OMI a proclamé 2010 «l'Année du marin», dans un contexte de préoccupation croissante à l'égard d'une crise imminente dans le milieu des gens de mer. La pénurie persistante de main-d'œuvre qualifiée a été attestée par le Manpower Report de 2005 de BIMCO/ISF. Le manque d'officiers qualifiés, associé à l'accroissement de la flotte mondiale et à une croissance prévue du trafic maritime mondial, ont toutes les chances de faire sérieusement obstacle aux transports maritimes. Une évaluation de la gravité du problème sera présentée dans le Manpower Report de BIMCO/ISF qui doit paraître en décembre 2010.

Cours du pétrole, sécurité énergétique, investissement et viabilité

Le cours du pétrole⁴⁹ est passé de 89,9 dollars le baril en janvier 2008 à 133 dollars le baril en juillet, avant de redescendre à 39,7 dollars en décembre 2008 au terme d'une plongée de plus de 70 %. Au milieu de 2009, la hausse de ce cours s'était relancée

pour atteindre 71,4 dollars en août et 73 dollars en décembre. Au premier trimestre de 2010, elle s'est accélérée et le cours a atteint 82 dollars le baril en avril. Cette forte augmentation des prix du pétrole depuis 2009 témoigne d'une anticipation de la reprise de la demande et d'un certain optimisme à l'égard de l'économie mondiale.

L'évolution des cours du pétrole présente naturellement un intérêt pour les importateurs et pour la facture de leurs importations, pour les exportateurs et leurs gains, et pour les coûts de transport ainsi que pour la viabilité des futurs projets d'exploration et de production. L'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) fait savoir que la faiblesse des prix du pétrole, en particulier, a entraîné un manque à gagner pour les producteurs et réduit le flux de liquidité des pétroliers, ce qui limite les perspectives d'investissement dans les projets de développement de l'approvisionnement en pétrole, y compris en ce qui concerne le secteur non conventionnel. Il apparaît que les entreprises du secteur de l'énergie ont ralenti le forage de puits de pétrole et de gaz, et les investissements dans les raffineries, les pipelines et les centrales électriques. Par exemple, le nombre de plates-formes pétrolières et gazières qui fonctionnent aux États-Unis serait passé de 1 992 le 7 novembre 2008 à 999 dans la semaine du 22 mai 2009.

Beaucoup de projets en cours ont été freinés et certains projets prévus ont été différés ou annulés. Depuis octobre 2008, plus de 20 projets en amont de grande ampleur en matière d'extraction de pétrole et de gaz, représentant une capacité de production de pétrole d'environ 2 millions de barils par jour ont été ajournés sine die ou annulés; la plupart d'entre eux concernent des sables asphaltiques au Canada. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que les budgets d'investissement dans des projets en amont d'extraction de pétrole et de gaz, au niveau mondial, ont été amputés d'environ 19 % par rapport à 2008. Ces réductions risquent d'avoir des conséquences pour la future demande d'énergie, dont on prévoit une reprise vigoureuse sous l'impulsion de la croissance démographique et de l'expansion économique des pays en développement.

Mis à part les besoins d'investissements et les effets que le niveau des cours du pétrole peut avoir sur eux, les contraintes géologiques peuvent porter atteinte à la sécurité énergétique. Les opinions sur la durabilité du pétrole varient, certains observateurs soutenant que ses réserves s'épuisent et qu'il est de plus en plus difficile et onéreux à extraire. La controverse sur un «pic pétrolier» éventuel va crescendo, alors que l'AIE prévient que «le monde s'achemine vers une crise de

l'énergie catastrophique qui pourrait compromettre gravement une reprise économique mondiale, car la plupart des principaux gisements de pétrole ont déjà dépassé leur période de production maximum»⁵⁰. Selon l'AIE, cette crise du pétrole pourrait se produire en 2010, alors que «le pic pétrolier» pourrait se situer en 2020⁵¹. La prospection pétrolière dans des lieux et des bassins moins classiques et plus difficiles à atteindre – y compris au large des côtes et dans les grands fonds marins – ne semble pas devoir résoudre le problème. À cet égard, la marée noire provoquée en avril 2010 par l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique est une illustration des difficultés et des risques potentiels en matière de perte de production d'énergie et de cargaisons, ainsi que de dégâts causés à l'environnement.

Une limitation de l'approvisionnement en pétrole, qu'elle soit due à des causes géologiques, technologiques ou financières, associée à une croissance de la demande d'énergie et aux impératifs liés à l'atténuation des effets des changements climatiques et à l'adaptation à ces derniers entraînera sans doute une hausse des cours. L'amélioration de l'efficacité énergétique et une utilisation plus importante d'une énergie renouvelable plus propre peuvent contribuer à modérer cette hausse, mais il demeure que les combustibles fossiles continueront à dominer l'approvisionnement énergétique pendant de nombreuses années. L'AIE donne à entendre que le cours du pétrole remontera à 100 dollars le baril dès que l'économie mondiale se sera redressée, tandis que la Banque mondiale prévoit que les prix se stabiliseront à 75 dollars le baril. La volatilité caractéristique des cours du pétrole et les niveaux records atteints au milieu de 2008 à près de 150 dollars le baril laissent penser, toutefois, que ces prévisions pourraient bien être minimales. Si les niveaux des cours atteints au milieu de 2008 doivent nous servir d'indication, on peut s'attendre à ce que les cours du pétrole remontent pour atteindre ou même dépasser les niveaux records de 2008.

Pour ce qui est des transports maritimes, tout cela est extrêmement important, tant pour les fournisseurs de services de transport que pour le commerce. Le pétrole domine l'approvisionnement énergétique au niveau mondial, à raison de 95 % de l'énergie qui alimente le secteur des transports. Tout comme les autres modes de transport, le secteur maritime est fortement tributaire du pétrole pour la propulsion des navires et n'est pas encore en mesure d'adopter efficacement des énergies de substitution. L'évolution observée indique que la hausse du cours du pétrole se traduit immédiatement par une augmentation des coûts de carburant. Reflétant une période d'augmen-

tation du cours du pétrole, le prix moyen de la tonne de combustible de soute (Rotterdam 380 centistokes (cSt)) a été de 234 dollars en 2005, 293 dollars en 2006, 345 dollars en 2007 et 472 dollars en 2008. De même, la baisse rapide du cours du pétrole en 2009 s'est soldée par une diminution de 25 % du prix du combustible de soute en 2009 (Rotterdam 380 cSt). Cette corrélation pourrait avoir de graves incidences financières sur les compagnies maritimes et leurs bénéfices nets, car il a été montré que les frais de combustible représentent jusqu'à 60 % du total de leurs coûts de fonctionnement (selon le type de navire et de service)⁵². Par extension, l'augmentation des coûts de fonctionnement, pour les armateurs, peut entraîner une augmentation des frais de transport payés par les utilisateurs des transports maritimes, à savoir les chargeurs et les négociants.

Pour aider à élucider l'effet du prix du pétrole sur les taux de fret maritime, la CNUCED a effectué une étude empirique destinée à évaluer cette incidence sur les marchandises conteneurisées et sur deux produits de base qu'elle a choisis (le minerai de fer et le pétrole brut transporté dans des cuves)⁵³. L'élasticité des taux de fret conteneurisé par rapport au prix du pétrole s'est révélée être de 0,19 à 0,36; une élasticité similaire (0,28) a été observée pour le transport du pétrole brut. En ce qui concerne le minerai de fer, elle s'est révélée plus importante, de l'ordre de l'unité. Les résultats ont montré que, depuis 2004, l'élasticité des taux de fret conteneurisé par rapport au prix du pétrole est plus importante, ce qui laisse penser que l'incidence du prix du pétrole sur les taux de fret conteneurisé est plus forte lorsque le cours du pétrole est à la hausse et plus instable. Ces résultats présentent un intérêt particulier pour ce qui est de la controverse relative au «pic pétrolier» ainsi qu'aux contraintes qui devraient peser sur l'approvisionnement en pétrole au cours des années à venir et leur incidence sur le prix de ce dernier. Les répercussions du prix du pétrole sur les coûts de combustible de soute et les taux de fret maritime présentent un grand intérêt pour beaucoup de pays en développement, pour lesquels les coûts de transport prohibitifs constituent un obstacle au commerce et à la compétitivité.

En résumé, en plus de ce qui concerne l'offre et la demande et la nécessité de réduire le déséquilibre entre les taux de croissance de l'une et de l'autre, le secteur des transports maritimes et le trafic maritime international sont confrontés à une multitude d'autres défis, dont le moindre n'est pas l'importance croissante des liens entre la sécurité énergétique, les prix du pétrole et des carburants et les coûts de transport – ainsi que les changements climatiques.

C. QUELQUES SECTEURS DU TRAFIC MARITIME

La présente section est consacrée à une étude plus détaillée de quelques marchandises liées à l'énergie, à savoir le pétrole brut et les produits pétroliers, le charbon et le gaz. Nous y présenterons un aperçu de l'offre et de la production ainsi que de la demande et de la consommation (graphique 1.7) de ces marchandises, étant donné leur importance pour déterminer la demande de services de transport par pétroliers et par vraquiers, et évaluer l'ampleur et la répartition géographique des échanges de pétrole et de charbon. Ces marchandises nous intéressent également en raison du rôle essentiel joué par l'énergie pour la propulsion des navires et de son influence sur les coûts des transports maritimes, ainsi que sa place dans le débat relatif aux changements climatiques.

Consommation de pétrole brut⁵⁴

En 2009, la consommation mondiale de pétrole a diminué pour la deuxième fois depuis 1983, passant de 85,2 millions de barils par jour en 2008 à 84,1 millions en 2009. La croissance de la demande s'est inversée du tout au tout à la fin de 2008, et a poursuivi sa descente en 2009 au fur et à mesure que la récession s'installait. La diminution de l'activité industrielle a entraîné une baisse de la demande de pétrole de la part de ce secteur, alors que, en raison du froid, la demande de combustible pour le chauffage des locaux d'habitation et des locaux commerciaux a été soutenue. La demande de pétrole dans les pays de l'OCDE a diminué de 2 millions de barils par jour (soit de 4,8 %). Il s'agit de la quatrième année consécutive de baisse. Hors de l'OCDE, la demande a augmenté de 2,3 %, notamment en Asie sous l'impulsion de la Chine, de l'Inde et de Singapour, suivie par l'Asie occidentale (Koweït, Qatar et Arabie saoudite).

L'AIE s'attend à ce que la demande de pétrole au niveau mondial progresse de 1,8 % en 2010, pour atteindre 86,5 millions de barils par jour (1,6 million de plus qu'en 2009), surtout à cause de la montée en puissance de cette demande dans les pays, notamment asiatiques, non membres de l'OCDE. La croissance économique et les gains d'efficacité contribueront à orienter la demande à l'avenir. L'intensité pétrolière mondiale (rapport de la consommation de pétrole au PIB) devrait diminuer plus vite qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent, à la suite de l'initiative prise par les gouvernements, notamment ceux des pays avancés, de mettre en œuvre des politiques axées sur la

viabilité environnementale et la sécurité énergétique (visant, par exemple, à renforcer l'efficacité énergétique et à procéder à des modifications structurelles concernant les transports et le secteur de la production d'énergie)⁵⁵.

Approvisionnement en pétrole brut⁵⁶

En 2009, la production mondiale de pétrole⁵⁷ a diminué de 2 millions de barils par jour (soit de 2,5 %), pour s'établir à 80 millions de barils par jour. L'Asie occidentale est restée la principale source d'approvisionnement, avec certains pays en transition, l'Amérique du Nord et l'Afrique. La production des pays de l'OCDE n'a pratiquement pas changé (-0,2 %), la part de ce groupe se maintenant à hauteur de 22,5 % du total mondial. En 2008 et 2009, l'OPEP a baissé le niveau de ses quotas pour soutenir les prix face à la baisse de la demande, les réductions de production se montant, au total, à 4,2 millions de barils par jour, en conséquence de quoi l'approvisionnement total de pétrole en provenance de l'OPEP a diminué de 7,3 %, passant de 35,6 millions de barils en 2008 à 33,1 millions de barils en 2009. La part de ce cartel dans la production mondiale est passée de 43,4 % en 2008 à 41,2 % en 2009.

La production, au niveau mondial, devrait progresser en 2010, sous l'impulsion d'une croissance modeste de l'approvisionnement en provenance des pays non membres de l'OPEP, et de certains membres de l'OPEP qui ne respectent pas complètement les objectifs de production. Il est un facteur qui pourrait faire obstacle à la croissance de la production, à savoir l'excédent provoqué par la crise dont une des conséquences a été la constitution de stocks commerciaux très importants, notamment dans les pays membres de l'OCDE. Bien que certains de ces pays aient commencé à puiser dans ces stocks en raison de la limitation de la production de l'OPEP et de la relative croissance de la consommation, on estime qu'ils se situent au-dessus de la moyenne de ces cinq dernières années à la même période, et qu'ils sont équivalents à cinquante-huit jours d'avance de consommation⁵⁸.

Les perspectives médiocres en matière de demande, qui font suite à la baisse de 2009, ont également des implications sur l'aptitude du secteur pétrolier à accroître sa capacité à moyen terme en raison, entre autres, de l'augmentation des coûts, des engorgements dans ce secteur, des retards des projets, et de la contraction brutale des projets d'amont. L'AIE indique que les dépenses d'équipement d'amont dans l'ensemble de ce secteur ont été inférieures, en 2009, de 20 % à celles de l'année précédente, une partie de cette baisse correspondant à une réduction

des coûts. En attendant la forte reprise mondiale de la demande, les projets d'amont continuent d'être reportés.

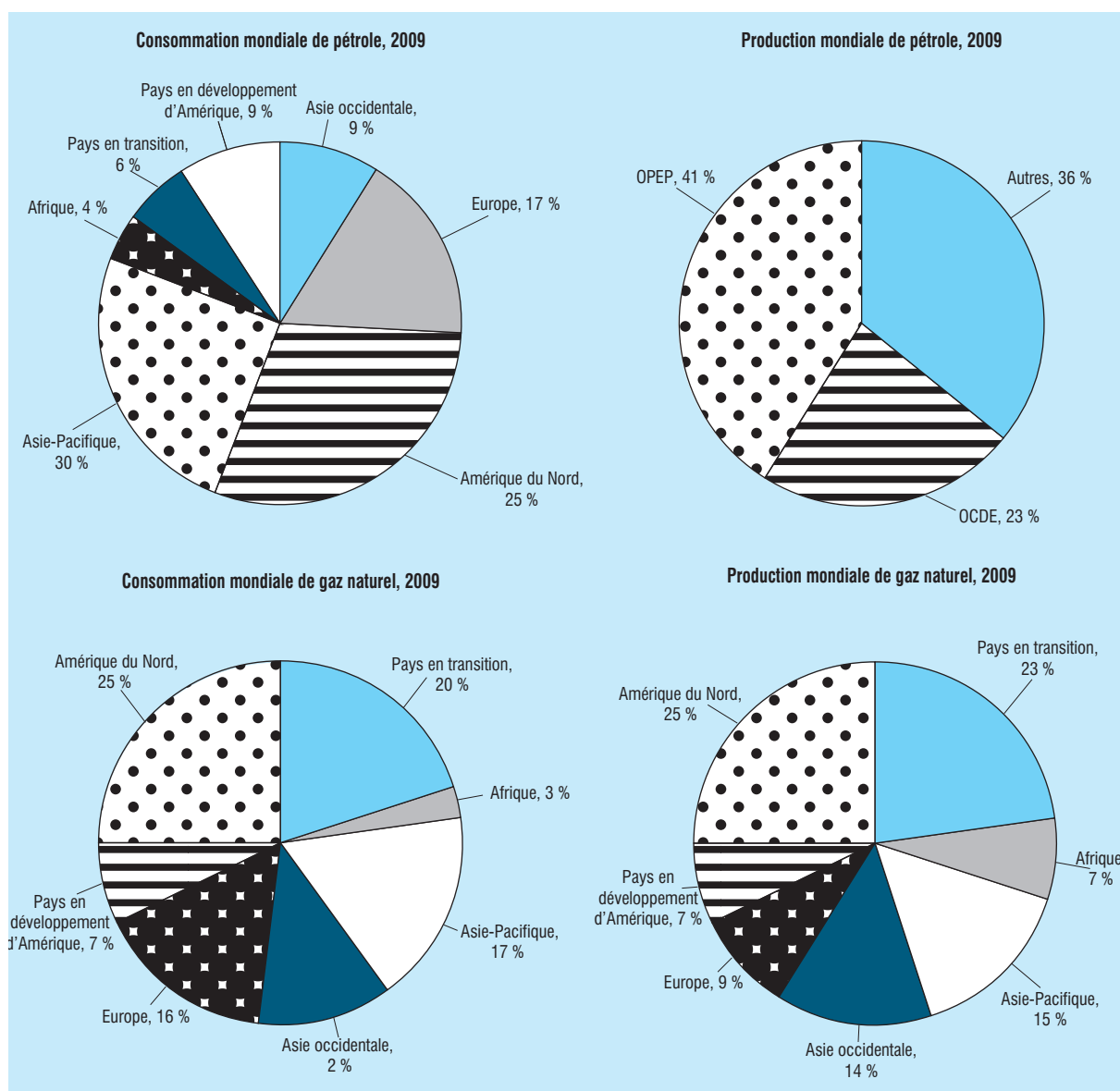
Produits pétroliers et évolution des raffineries

La production des raffineries, au niveau mondial, est descendue, en 2009, à 73,5 millions de barils par jour, à cause de l'affaiblissement de la demande de pétrole. Ce sont les raffineries d'Europe, du Japon et des États-Unis, lesquelles comptent pour près de 50 % de la production mondiale, qui ont enregistré la plus forte baisse des taux d'utilisation. Dans ces régions, elles sont exploitées par des sociétés indépendantes, qui sont donc plus sensibles aux conditions du marché. Pour les raffineries gérées par des compagnies pétrolières nationales, la réduction de la production a été minime. En attendant, l'accroissement de capacité devrait se poursuivre au cours des prochaines années, dans une proportion de 7,6 millions de barils par jour de capacité supplémentaire de distillation primaire pendant la période 2008-2014⁵⁹. Les pays asiatiques en développement, emboîtant le pas à la Chine, interviennent dans cette augmentation de capacité à hauteur de 50 %, et l'Asie occidentale à hauteur de 10 %.

On s'inquiète, toutefois (notamment en raison de la contraction de la demande), de ce que cet accroissement de la capacité n'en aggrave l'excédent. La future augmentation de capacité de raffinage en Asie occidentale pourrait modifier les courants d'échanges de pétrole en entraînant une diminution des importations de produits dans la région. Les changements qui interviendront dans les distances séparant les producteurs de pétrole des raffineries, en raison de la croissance de capacité de raffinage dans les régions en développement, auront sans doute des répercussions sur la géographie des échanges au niveau mondial.

L'une des grosses difficultés auxquelles doit faire face le secteur du transport de produits pétroliers tient à la nécessité de faire en sorte que le financement des investissements requis pour l'accroissement de la capacité soit disponible, et que les besoins de produits correspondent au profil de la demande (par exemple afin d'éviter un déséquilibre entre la disponibilité de brut, la capacité de raffinage et la gamme de production). La plus grosse difficulté, toutefois, est d'ordre environnemental, car elle concerne, entre autres, l'utilisation obligatoire de combustible à basse teneur en soufre pour le transport par voie maritime, et la livraison adéquate en temps voulu, ainsi que le rapport coût-efficacité de ce type de combustible. D'une manière plus générale, il est urgent de pouvoir relever le

Graphique 1.7 Pétrole et gaz naturel: principaux consommateurs et producteurs, 2009 (parts du marché mondial en pourcentage)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans BP, *Statistical Review of World Energy 2010* (juin 2010).

Note: La dénomination pétrole inclut le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et les GNL (la teneur liquide du gaz naturel recueillie séparément). Elle ne tient pas compte des combustibles liquides provenant d'autres sources, comme la biomasse et les dérivés du charbon.

défi des changements climatiques, tout en répondant aux besoins d'énergie, qui ne cessent de croître, des pays en développement.

Gaz naturel: offre et demande

En 2009, la production mondiale de gaz naturel a diminué de 2,4 % par rapport à l'année précédente, pour se situer à 2 987 milliards de m³. L'Europe et

les pays en transition en ont été les principaux producteurs, avec une part de marché de 32,5 %, suivis de l'Amérique du Nord (25,3 %). Les autres producteurs ont été l'Asie occidentale (13,6 %) et la région Asie-Pacifique (14,6 %) (voir le graphique 1.7). Cette diminution en 2009 correspond à une baisse des cours du gaz qui a porté atteinte au rendement financier de la modernisation de la production de gaz. La

forte croissance enregistrée en Asie occidentale (de 6,5 % par rapport à 2008) n'a pas pu contrebalancer la baisse du niveau de production dans d'autres régions. En 2009, la consommation de gaz naturel dans le monde s'est contractée de 2,3 %, pour s'établir à 2 940,4 milliards de m³. La demande a brutalement chuté en Europe, en Amérique du Nord, dans les pays en développement du continent américain, en Afrique et dans les pays en transition, mais elle a augmenté dans la région Asie-Pacifique et en Asie occidentale. La production devrait stagner en 2010, en liaison avec le rythme de la reprise économique, alors que la consommation devrait progresser de 1,4 %.

Charbon au niveau mondial: offre et demande

Le ralentissement économique et le recul de la demande de production d'énergie à partir du charbon ont maintenu, en 2009, la consommation de charbon presque au même niveau qu'en 2008 (-0,2 %). Néanmoins, il demeure le combustible qui enregistre la plus forte croissance dans le monde, et cela en raison de sa part grandissante dans les formes d'énergie utilisées en Chine et en Inde qui, à elles deux, sont intervenues à hauteur de 80 % dans la croissance observée ces dernières années. La Chine – le plus gros consommateur mondial (environ 50 %) – a vu sa consommation progresser de 9,6 %.

L'extraction de charbon continue à causer un certain nombre de préoccupations à caractère environnemental, et ce secteur doit relever le défi qui consiste à concilier les mesures qu'il est urgent de prendre pour lutter contre les changements climatiques avec la nécessité de répondre aux besoins d'énergie grandissants des pays en développement. Pour avancer dans la bonne direction, il faut progresser davantage en matière de techniques propres d'utilisation du charbon, de piégeage et de stockage du carbone et d'autres sources d'énergie de substitution. À cet égard, il convient de noter que la consommation de charbon a brutalement diminué dans l'Union européenne et aux États-Unis, non seulement parce que les exigences de production d'énergie sont moins fortes, mais également en raison des politiques et des initiatives destinées à limiter les émissions de CO₂

et à financer la production d'énergies renouvelables. Parmi les autres facteurs qui restreignent la consommation de charbon en Europe, il y a l'amélioration de l'approvisionnement en gaz et la baisse des prix attendue à cause des excédents de GNL (les stocks étant considérables). Au Japon, un redémarrage des centrales nucléaires va vraisemblablement accentuer le déclin de la demande de charbon. Parallèlement à l'évolution des échanges de gaz, de pétrole et de minerais de fer, l'Asie et plus particulièrement la Chine et l'Inde vont vraisemblablement jouer un rôle important comme moteurs de la croissance des expéditions de charbon.

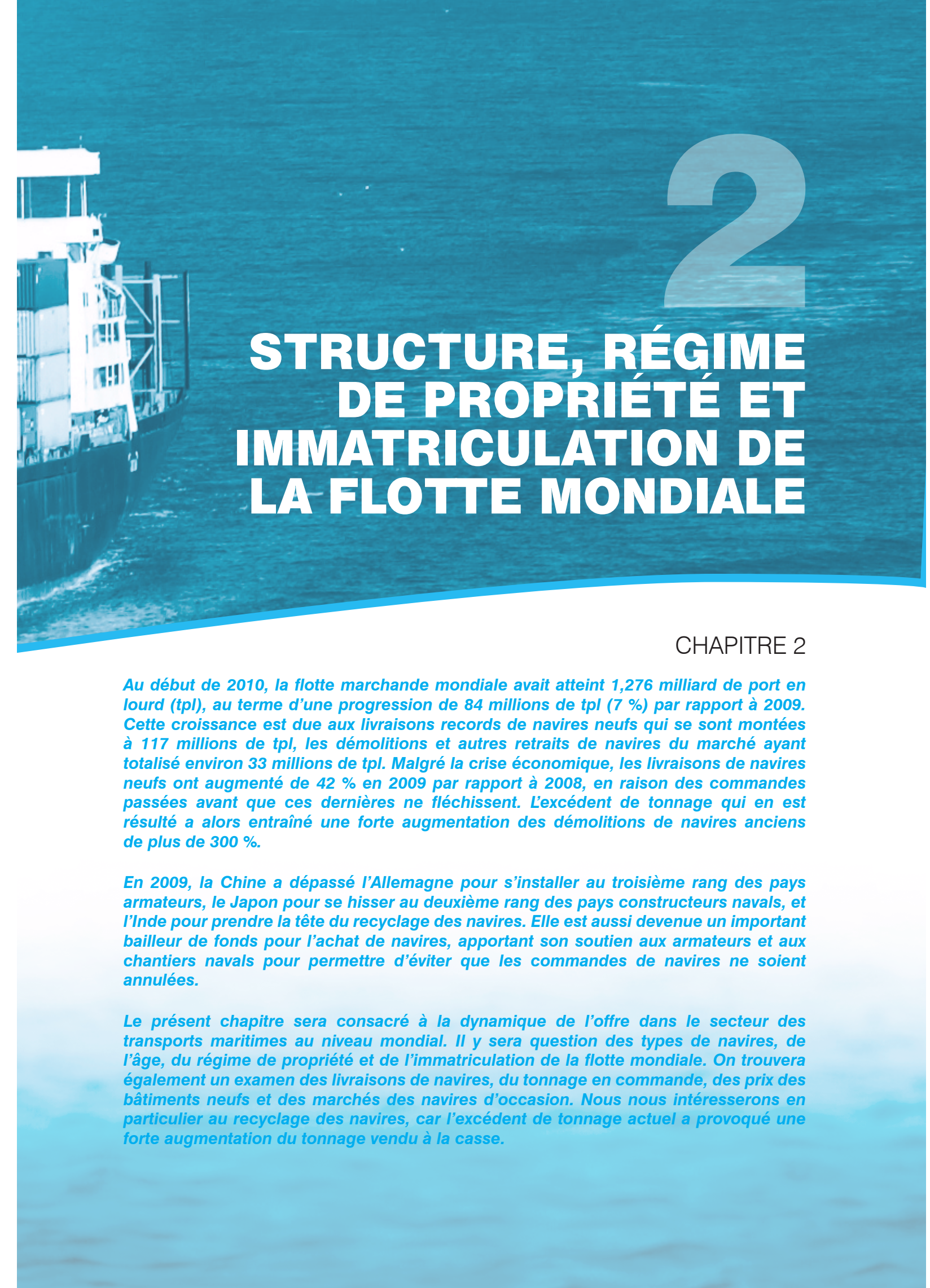
Du côté de l'offre, la production mondiale de charbon a progressé de 2,4 %, pour atteindre 3 408,6 millions de tonnes d'équivalent pétrole, dont la plus grande partie a été utilisée dans les pays d'extraction. Cette croissance reflète l'augmentation continue de la production en Chine et sa diminution brutale en Fédération de Russie (de 9,2 % en 2009 par rapport à 2008). La Chine est restée le premier producteur mondial, avec une part de 45,6 %, suivie des États-Unis, de l'Inde, de l'Australie, de la Fédération de Russie, de l'Indonésie et de l'Afrique du Sud (voir le graphique 1.4 c) ci-dessus dans le présent chapitre où figurent les principaux producteurs et consommateurs de charbon). On s'attend à une nouvelle augmentation de la production due à la croissance en Asie et en Afrique du Sud et à une reprise de ladite production en Fédération de Russie.

En résumé, il est essentiel de mieux saisir l'évolution concernant les diverses sources d'énergie (pétrole, gaz et charbon) pour comprendre les changements en matière de demande de services de transports maritimes, en raison de l'impact de cette évolution sur les modes de production et de consommation d'énergie, ainsi que sur les courants et la composition des échanges. C'est également capital au vu de la forte dépendance des transports maritimes à l'égard du pétrole pour la propulsion des navires et des implications que cela peut avoir sur les coûts de transport et sur le trafic maritime.

NOTES

- ¹ Pour un aperçu plus complet de l'évolution de l'économie mondiale, voir l'*Étude sur le commerce et le développement 2010*, accessible sur <http://unctad.org/Templates/Page.asp?intltemID=3742&lang=I>.
- ² Overseas Development Institute (2009), "The global financial crisis and developing countries: taking stock, taking action", document d'information, septembre.
- ³ Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (2010). *World Economic Situation and Prospects 2010: Update as of mid-2010*, publication des Nations Unies, New York.
- ⁴ Pour obtenir des informations supplémentaires sur l'évolution et les perspectives de la situation économique mondiale, voir, par exemple, les publications suivantes: a) CNUCED (2010), *Rapport sur le commerce et le développement 2010*, publication des Nations Unies, numéro de vente E.10.II.D.3., New York et Genève; b) Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (2010), *World Economic Situation and Prospects 2010: Global Outlook*, publication des Nations Unies, New York; c) Fonds monétaire international (2010), *Perspectives de l'économie mondiale: Rééquilibrer la croissance*, avril; et d) Economist Intelligence Unit (2010), *Country Forecast*, Global outlook, mai.
- ⁵ Ibid.
- ⁶ Fonds monétaire international (2010), *Perspectives de l'économie mondiale: Rééquilibrer la croissance*, avril.
- ⁷ Clarkson Research Services (2010), *Dry Bulk Outlook*, mai.
- ⁸ Ibid.
- ⁹ Organisation pour la coopération et le développement économiques (2010), *Principaux indicateurs économiques*, mai.
- ¹⁰ Étude basée, en particulier, sur le *Manuel de statistiques* de la CNUCED et sur des informations publiées par l'Organisation mondiale du commerce (2010) dans «Commerce mondial 2009, perspectives pour 2010», communiqué de presse, mars. Accessible sur http://www.wto.org/ezenglish/news_e/pres10_ep/pr598_e.pdf.
- ¹¹ Escaith H., Lindenberg N. et Miroudot S. (2010). "International supply chains and trade elasticity in times of global crisis", document de travail ERSD-2010-08, Organisation mondiale du commerce, 1^{er} février.
- ¹² Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies. a) *Situation économique et sociale dans le monde 2010: Retooling global development*. Publication des Nations Unies, numéro de vente E.10.II.C1, New York; et *Situation économique et sociale dans le monde 2009: Promoting Development, Saving the Planet*. Publication des Nations Unies, numéro de vente E.09.IIC.1, New York.
- ¹³ Ibid.
- ¹⁴ Freund C. (2009). "World trade drops nearly 4 times more than GDP fall", *Shipping and finance*, 23 juillet. Voir également OMC (2009), *Statistiques du commerce international 2009*.
- ¹⁵ Ibid.
- ¹⁶ Estimation de la Banque mondiale. Voir Beattie A. (2009), "Turnaround in global commerce defies the doomsayers", *Financial Times*, 6 octobre.
- ¹⁷ Voir, d'une manière générale, l'Overseas Department Institute. Voir également: CNUCED (2010), *Rapport 2010 sur le développement économique en Afrique: la coopération Sud-Sud: l'Afrique et les nouvelles formes de partenariat pour le développement*. Publication des Nations Unies, numéro de vente E.10.II.D.13, New York et Genève.
- ¹⁸ Overseas Development Institute (2010). The global financial crisis and developing countries. Phase 2 synthesis. Document de travail 316. Voir également: te Veld D. (2010), "The global financial crisis and developing countries: what happened, and what have we learnt?", 19 mars.
- ¹⁹ Ibid.
- ²⁰ Zoellick R. (2010), "The end of the Third World? – Modernizing multilateralism for a multipolar world", 15 avril.
- ²¹ Overseas Development Institute (2010). The global financial crisis and developing countries. Phase 2 synthesis. Document de travail 316. Voir également: te Veld D. (2010), "The global financial crisis and developing countries: what happened, and what have we learnt?", 19 mars.
- ²² Étude effectuée par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses sources spécialisées, dont: a) BP (2010), *Statistical Review of World Energy 2010*, juin; b) Agence internationale de l'énergie (2009), *Perspectives énergétiques mondiales 2009*; c) Agence internationale de l'énergie, *Oil Market report*. Diverses livraisons; d) Agence internationale de l'énergie (2009), *Medium-Term Oil Market Report*, juin; e) United States Energy Information Administration (2010), *Short-Term Energy Outlook*, juin; f) OPEP (2009), *Monthly Oil Market Report*, juin; g) OPEP (2009), *World Oil Outlook*; h) Economist Intelligence Unit (2010), *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*, mai; i) Clarkson Research Services Limited (2010), *Shipping Review and Outlook*, Spring issue; j) Dynamar, *DynaLiners*, diverses livraisons; et k) *Fairplay*, divers articles de presse.
- ²³ Mathews S. (2009), "Single hulls hold the key", *Lloyds Shipping Economist*, vol. 31, mai.
- ²⁴ United States Energy Information Administration (2009). Current monthly energy chronology, février.
- ²⁵ Au sens le plus large, le gaz naturel non classique est un gaz qui est plus difficile et moins rentable à extraire, habituellement parce que la technologie utilisée pour l'atteindre n'a pas encore été complètement mise au point, ou bien est trop coûteuse. Pour un complément d'information, voir, par exemple, <http://www.naturalgas.org>.
- ²⁶ Drewry Shipping Consultants Ltd (2009), *Drewry Shipping Insight*, décembre.

- 27 Étude basée sur des informations publiées par Clarkson Research Services dans *Shipping Review and Outlook* (automne 2009 et printemps 2010), dans *China Intelligence Monthly* (mai 2010) et dans *Dry Bulk Trade Outlook*, septembre 2010; par Economist Intelligence Unit (mai 2010) dans *World Commodity Forecast: Food, Feedstuff and Beverages*, et dans *World Commodity Forecast: Industrial Raw Materials*; par la World Steel Association (<http://www.worldsteel.org>); et par Goldman Sachs JBVere Investment Research (2010), *Commodities*, "Iron ore and coking coal: price forecast upgrade", 9 mars; dans *Containerization International Magazine* (diverses livraisons); dans *Containerization International Online* (<http://www.ci-online.co.uk>); dans Dynamar dans la *DynaLiners Trades Review* (diverses livraisons); dans *Fairplay* (divers articles); et sur des données et des informations fournies par Drewry Shipping Consultants.
- 28 World Steel Association, "World crude steel output decreases by 8 % in 2009", 22 janvier 2010.
- 29 World Steel Association, "World steel short range outlook", 12 octobre 2009 et 4 octobre 2010.
- 30 BIMCO (2010), Bulletin n° 2, avril.
- 31 Voir p. xiv pour trouver une définition des groupes de navires.
- 32 Pour un aperçu de la question de la productivité agricole et de la manière dont on peut améliorer la sécurité alimentaire en Afrique grâce à la science et aux innovations, voir CNUCED, *Rapport 2010 sur la technologie et l'innovation*.
- 33 Macqueen J. (2009), "Major to minor", *Lloyd's Shipping Economist*, vol. 31, octobre.
- 34 Les données relatives au volume d'échanges conteneurisés sont basées sur Clarkson Research Services (2010), *Shipping Review and Outlook*, printemps.
- 35 Clarkson Research Services (2010), *Container Intelligence Monthly*, septembre.
- 36 Voir, par exemple, Beddow M. (2010), "Pointing the finger", *Containerisation International*, février.
- 37 Voir, par exemple, Bernard B. (2010), "A .P. Moller-Maersk plunges into red", *Journal of Commerce Online*, mars.
- 38 Drewry, basé sur le BIMCO bulletin, volume 104, n° 6. "A test of mettle for the container industry".
- 39 Voir, par exemple, une présentation par Bayne David de Drewry Shipping Consultants intitulée "How has the global financial crisis affected the container port and shipping industry?" qui a été faite le 28 janvier 2010 à la Fourth Intermodal Asia 2010 Australia Conference.
- 40 Dynamar (2010), "Analysis and commentary on liner shipping", *Weekly News Summary*, 1^{er} janvier.
- 41 Beddow M. (2010), "Schedule reliability worse in Q4 09", *Containerisation International*, 16 mars.
- 42 International Association of Ports and Harbours (2010), *Ports and Harbours*, vol. 55, n° 3, mai.
- 43 IHS Fairplay, "Slow steaming – not so fast. Running large engines at low engine loads remains controversial", vol. 369, n° 6583, 20 mai.
- 44 *Containerisation International* (2010), "MCC and OOCL add strings", 1^{er} juin.
- 45 A. P. Moller-Maersk Group (2010), «In a climate of change», *Sustainability Report 2009*.
- 46 Dynamar (2009), "Analysis and commentary on liner shipping", *Weekly News Summary*, 49/2009, 4 décembre.
- 47 Dynamar (2010), "Analysis and commentary on liner shipping", *Weekly News Summary*, 08/2010, 26 février.
- 48 Kumar S. (2010), *U.S. Merchant Marine and World Maritime Review*, Loeb-Sullivan School of International Business and Logistics at Maine Maritime Academy.
- 49 United States Energy Information Administration, "Weekly all-country spot price FOB weighted by estimated export volumes".
- 50 Agence internationale de l'énergie (2009), *World Energy Outlook 2009*. Voir également Connor S. (2009), "Warning: oil supplies are running out fast, catastrophic shortfalls threaten economic recovery", *The Independent*, 3 août; et Tanaka N. (2009), «2009-2010: non-OPEC oil production and biofuels will decline», *Shipping and Finance*, août.
- 51 Ibid.
- 52 World Shipping Council (2008), "Record fuel prices place stress on ocean shipping", 2 mai. Accessible sur le site http://www.worldshipping.org/pdf/WSC_fuel_statement_final.pdf.
- 53 Les résultats de cette étude ont été publiés en 2010 dans un rapport technique du secrétariat de la CNUCED intitulé "Oil prices and maritime freight rates: an empirical investigation". Ce rapport peut être chargé sur le site <http://www.unctad.org/ttl/legal>.
- 54 Sauf indication contraire, cette étude est basée sur des données et des informations publiées par BP (2010), *Statistical Review of World Energy 2010*, juin.
- 55 Agence internationale de l'énergie (2009), *Medium-Term Oil Market Report*, juin.
- 56 Sauf indication contraire, cette étude est basée sur des données et des informations publiées par BP (2010), *Statistical Review of World Energy 2010*, juin.
- 57 Elle comprend le pétrole, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et le GNL (la teneur liquide du gaz naturel récupérée séparément). N'en font pas partie les combustibles liquides provenant d'autres sources, comme la biomasse et les dérivés du charbon.
- 58 United States Energy Information Administration (2010), *Short-Term Energy Outlook*, juin.
- 59 Agence internationale de l'énergie (2009), *World Energy Outlook 2009*.



2

STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE

CHAPITRE 2

Au début de 2010, la flotte marchande mondiale avait atteint 1,276 milliard de port en lourd (tpl), au terme d'une progression de 84 millions de tpl (7 %) par rapport à 2009. Cette croissance est due aux livraisons records de navires neufs qui se sont montées à 117 millions de tpl, les démolitions et autres retraits de navires du marché ayant totalisé environ 33 millions de tpl. Malgré la crise économique, les livraisons de navires neufs ont augmenté de 42 % en 2009 par rapport à 2008, en raison des commandes passées avant que ces dernières ne fléchissent. L'excédent de tonnage qui en est résulté a alors entraîné une forte augmentation des démolitions de navires anciens de plus de 300 %.

En 2009, la Chine a dépassé l'Allemagne pour s'installer au troisième rang des pays armateurs, le Japon pour se hisser au deuxième rang des pays constructeurs navals, et l'Inde pour prendre la tête du recyclage des navires. Elle est aussi devenue un important bailleur de fonds pour l'achat de navires, apportant son soutien aux armateurs et aux chantiers navals pour permettre d'éviter que les commandes de navires ne soient annulées.

Le présent chapitre sera consacré à la dynamique de l'offre dans le secteur des transports maritimes au niveau mondial. Il y sera question des types de navires, de l'âge, du régime de propriété et de l'immatriculation de la flotte mondiale. On trouvera également un examen des livraisons de navires, du tonnage en commande, des prix des bâtiments neufs et des marchés des navires d'occasion. Nous nous intéresserons en particulier au recyclage des navires, car l'excédent de tonnage actuel a provoqué une forte augmentation du tonnage vendu à la casse.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

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

Évolution des diverses catégories de navires

En janvier 2010, il y avait 102 194 navires commerciaux en service, d'un tonnage total de 1 276 137 milliers de tpl (tableau 2.1). Les pétroliers comptaient pour 450 millions de tpl (35,3 %) et les transporteurs de vrac sec pour 457 millions de tpl (35,8 %), ce qui

Tableau 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2009–2010^a
(chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tpl)

Principales catégories	2009	2010	Évolution en pourcentage 2010-2009
Pétroliers	418 266	450 053	7,6
	35,1	35,3	0,2
Vraquiers	418 356	456 623	9,1
	35,1	35,8	0,7
Navires de charge classiques	108 881	108 232	-0,6
	9,1	8,5	-0,7
Porte-conteneurs	161 919	169 158	4,5
	13,6	13,3	-0,3
Autres catégories	84 895	92 072	8,5
	7,1	7,2	0,1
Transporteurs de gaz liquéfié	36 341	40 664	11,9
	3,0	3,2	0,1
Chimiquiers	8 141	7 354	-9,7
	0,7	0,6	-0,1
Navires de ravitaillement de plates-formes pétrolières	22 567	24 673	9,3
	1,9	1,9	0,0
Transbordeurs et autres navires à passagers	6 083	6 152	1,1
	0,5	0,5	0,0
Divers/n.d.	11 762	13 229	12,5
	1,0	1,0	0,1
Total mondial	1 192 317	1 276 137	7,0
	100,0	100,0	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus. Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

représentait une augmentation annuelle de 7,6 % et 9,1 % respectivement. Les porte-conteneurs avaient atteint 169 millions de tpl (en augmentation de 4,5 % par rapport à 2009), tandis que la flotte de navires de charge classiques a diminué en 2009, pour s'établir à 108 millions de tpl en janvier 2010, ce qui correspond tout juste à 8,5 % de l'ensemble de la flotte. Parmi les autres navires, le tonnage de transporteurs de gaz liquéfié a continué de croître, pour atteindre 41 millions de tpl, enregistrant une augmentation de près de 12 % par rapport à 2008, année au cours de laquelle les livraisons de navires neufs avaient déjà atteint un niveau record.

Le graphique 2.1 rend compte de la tendance à long terme de la composition de la flotte mondiale. Au cours de ces dix dernières années, le tonnage de porte-conteneurs s'est accru de 154 % et celui des transporteurs de vrac sec et liquide d'environ 50 %, alors que celui des navires de charge classiques est resté relativement stable. Depuis 1980, la part du tonnage conteneurisé a été multipliée par huit tandis que celle des navires de charge classiques a diminué de moitié, ce qui témoigne des progrès de la conteneurisation des échanges de produits manufacturés. Au cours de ces cinq dernières années, on a assisté à une augmentation record du tonnage total de 42 %, celle de la flotte de porte-conteneurs ayant été de 72 %.

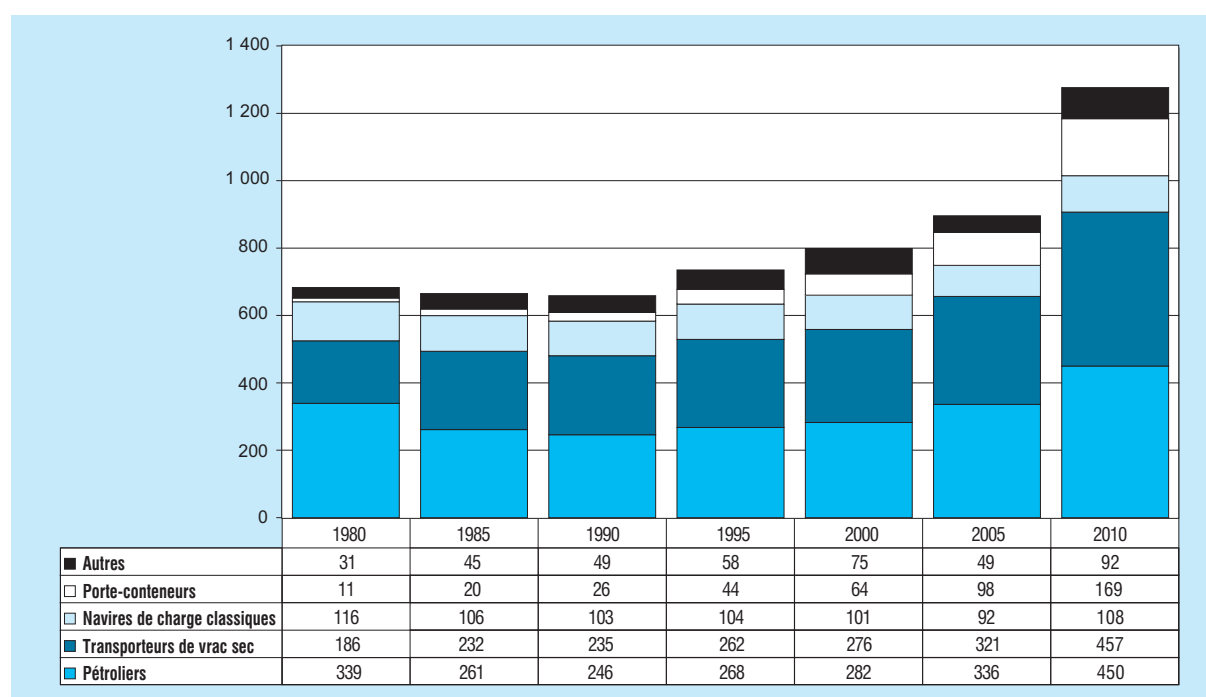
Flotte mondiale de porte-conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux a continué de se développer en 2009, quoique à un rythme plus lent qu'au cours des années antérieures. La progression du nombre de navires par rapport à l'année précédente a été de 0,8 %. Comme leur tonnage a continué de croître (de 4,7 % en moyenne), le taux de croissance de la capacité en EVP a été supérieur (5,6 %). Au 1^{er} janvier 2010, la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires comptait 4 677 bâtiments pour une capacité de charge totale de 12,8 millions d'EVP (voir le tableau 2.2).

En ce qui concerne les livraisons de navires neufs en 2009, la capacité moyenne des porte-conteneurs cellulaires qui sont entrés en service au cours de ladite année a été de 4 016 EVP, accusant donc une nouvelle augmentation par rapport aux 3 489 EVP de l'année précédente (tableau 2.3). La croissance de la taille moyenne des navires neufs s'est poursuivie en 2010, pour atteindre 4 942 EVP au cours des cinq premiers mois de l'année.

Les plus grands porte-conteneurs en service au début de 2010 avaient une capacité nominale de 14 770 EVP.

Graphique 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, diverses années^a
(chiffres au 1^{er} janvier, en millions de tpl)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tonneaux de jauge brute et au-delà.

Tableau 2.2 Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires^a

Total mondial	1987	1997	2007	2008	2009	2010	Croissance 2010/2009 (en pourcentage)
Nombre de navires	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	0.84
Capacité en EVP	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	5.62
Tonnage moyen des navires (EVP)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	4.74

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données fournies par IHS Fairplay.

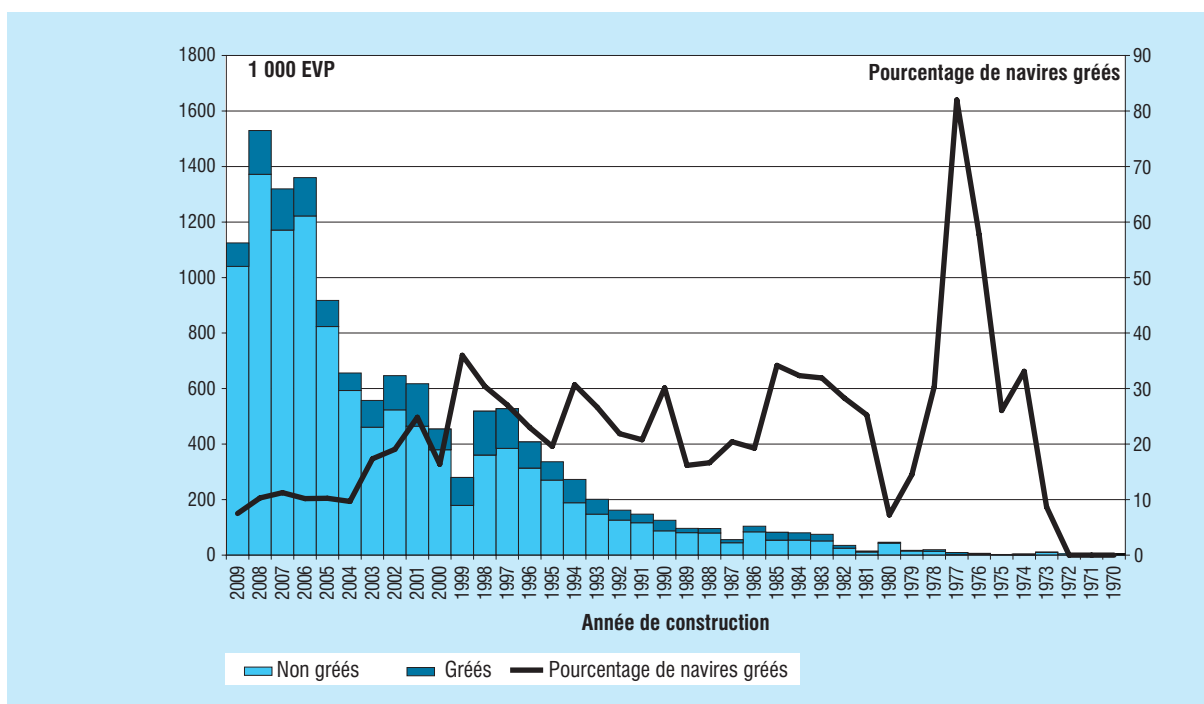
^a Navires de 100 tonneaux de jauge brute et au-delà. Chiffres au 1^{er} janvier, sauf ceux de 1987 (au 30 juin).

Tableau 2.3 Porte-conteneurs cellulaires intégraux grées et non grées construits en 2008 et 2009

	Grées			Non grées			Total		
	2008	2009	Change %	2008	2009	Change %	2008	2009	Change %
Navires	88	45	-48,9	346	235	-32,1	434	280	-35,5
Pourcentage de navires	20,3	16,1		79,7	83,9		100,0	100,0	
EVP	154 708	84 436	-45,4	1 359 454	1 040 119	-23,5	1 514 162	1 124 555	-25,7
Pourcentage d'EVP	10,2	7,5		89,8	92,5		100,0	100,0	
Tonnage moyen des navires (EVP)	1 758	1 876	6,7	3 929	4 426	12,6	3 489	4 016	15,1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs fournies par Containerisation International Online, mai 2009 (chiffres de 2008) et mai 2010 (chiffres de 2009).

Graphique 2.2 Porte-conteneurs cellulaires intégraux grésés et non grésés par année de construction (en milliers d'EVP, au 1^{er} janvier 2010)



Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs fournies par *Containerisation International Online*, mai 2010

Il s'agissait de huit bâtiments livrés entre 2006 et 2008 par le chantier naval danois Odense et appartenant à Maersk Line (Danemark) qui les exploite. Toutefois, les contraintes de poids n'ont pas permis de les charger tous à plein. C'est la raison pour laquelle il est récemment devenu courant de rendre compte de la capacité en EVP en termes de «14 tonnes», c'est-à-dire en nombre de conteneurs de vingt pieds pouvant être chargés s'ils sont remplis de 14 tonnes de marchandises. La capacité de charge révisée des navires de 14 770 EVP est donc réduite à 12 508 EVP¹. Les plus grands porte-conteneurs livrés en 2009 ont été deux bâtiments de 13 880 EVP pour la compagnie française CMA CGM (9 932 EVP en 14 tonnes), et les plus grands navires livrés en 2010 jusqu'à présent appartiennent à la compagnie suisse MSC qui les exploite; ils ont une capacité nominale de 14 000 EVP (la capacité révisée n'a pas été indiquée)².

La plupart des nouveaux porte-conteneurs sont non grésés et sont donc tributaires des grues portuaires pour le chargement et le déchargement des conteneurs. Les navires non grésés sont moins coûteux à exploiter que les navires grésés, qui impliquent des dépenses plus importantes en termes d'équipement, de carburant et d'entretien. Par ailleurs, les grues portuaires autorisent

des vitesses de manutention supérieures. Les navires grésés resteront un créneau approprié seulement aux ports dont le faible volume de marchandises ne justifie pas un investissement en grues ou bien si le secteur public ne dispose pas des ressources financières nécessaires pour cela. Les déséconomies d'échelle dues aux faibles niveaux du trafic dans ces ports entraîneront, en fin de compte, des coûts logistiques totaux plus élevés et des temps de manutention plus longs pour les importateurs et les exportateurs à cause de cette dépendance à l'égard des navires grésés.

Pour ce qui est de l'âge de la flotte de porte-conteneurs actuelle (graphique 2.2), il n'est pas inintéressant de noter que les premiers d'entre eux étaient tous non grésés. Dans les années 70, les nouvelles technologies ont commencé à permettre d'installer à bord des grues à conteneurs, dont ont été dotés plus de la moitié des nouveaux navires en quelques années. Depuis lors, la proportion de bâtiments grésés a fluctué tout en diminuant lentement. En 2009, 7,5 % seulement du tonnage en EVP de navires neufs étaient grésés, ce qui représentait une baisse supplémentaire par rapport aux 10,2 % de 2008 (tableau 2.3). C'est dans le créneau de capacité situé entre 1 500 et 2 499 EVP que la proportion de navires grésés est la plus im-

Tableau 2.4 Les 20 principaux exploitants de porte-conteneurs au 1^{er} janvier 2010
(nombre de navires et jauge nette totale en EVP)

Rang	Exploitants	Pays/Territoire	Nombre de navires	Tonnage moyen	EVP	Proportion du tonnage total en EVP	Proportion cumulée en EVP	Croissance en pourcentage en EVP par rapport à 2009
1	Maersk Line	Denmark	427	4 090	1 746 639	11,7 %	11,7 %	0,3 %
2	MSC	Suisse	394	3 827	1 507 843	10,1 %	21,8 %	-0,2 %
3	CMA CGM Group	France	289	3 269	944 690	6,3 %	28,1 %	9,2 %
4	Evergreen Line	Province chinoise de Taiwan	167	3 549	592 732	4,0 %	32,0 %	-5,9 %
5	APL	Singapour	129	4 068	524 710	3,5 %	35,6 %	11,4 %
6	COSCON	Singapour	143	3 468	495 936	3,3 %	38,9 %	0,9 %
7	Hapag-Lloyd Group	Allemagne	116	4 053	470 171	3,1 %	42,0 %	-5,3 %
8	CSCL	Chine	120	3 809	457 126	3,1 %	45,1 %	5,9 %
9	Hanjin	Rép. de Corée	89	4 495	400 033	2,7 %	47,8 %	9,4 %
10	NYK	Japon	77	4 670	359 608	2,4 %	50,2 %	0,4 %
11	MOL	Japon	90	3 871	348 353	2,3 %	52,5 %	-10,0 %
12	K Line	Japon	89	3 655	325 280	2,2 %	54,7 %	5,1 %
13	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	80	3 966	317 304	2,1 %	56,8 %	-0,1 %
14	OOCL	Hong Kong (Chine)	63	4 609	290 350	1,9 %	58,7 %	-20,3 %
15	Hamburg Sud	Allemagne	88	3 226	283 897	1,9 %	60,6 %	10,7 %
16	HMM	Rép. de Corée	53	4 905	259 941	1,7 %	62,4 %	0,5 %
17	Zim	Israël	64	3 371	215 726	1,4 %	63,8 %	-14,3 %
18	CSAV	Chili	66	2 968	195 884	1,3 %	65,1 %	38,0 %
19	UASC	Koweït	45	3 924	176 578	1,2 %	66,3 %	13,6 %
20	PIL	Singapour	84	2 071	173 989	1,2 %	67,5 %	17,6 %
Total des 20 premiers transporteurs			2 673	3 774	10 086 790	67,5 %	67,5 %	1,4 %
Autres			6 862	709	4 864 981	32,5 %	32,5 %	8,6 %
Flotte mondiale de porte-conteneurs			9 535	1 568	14 951 771	100,0 %	100,0 %	3,6 %

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des statistiques relatives à la flotte de *Containerisation International Online*, accessibles sur <http://www.ci-online.co.uk>.

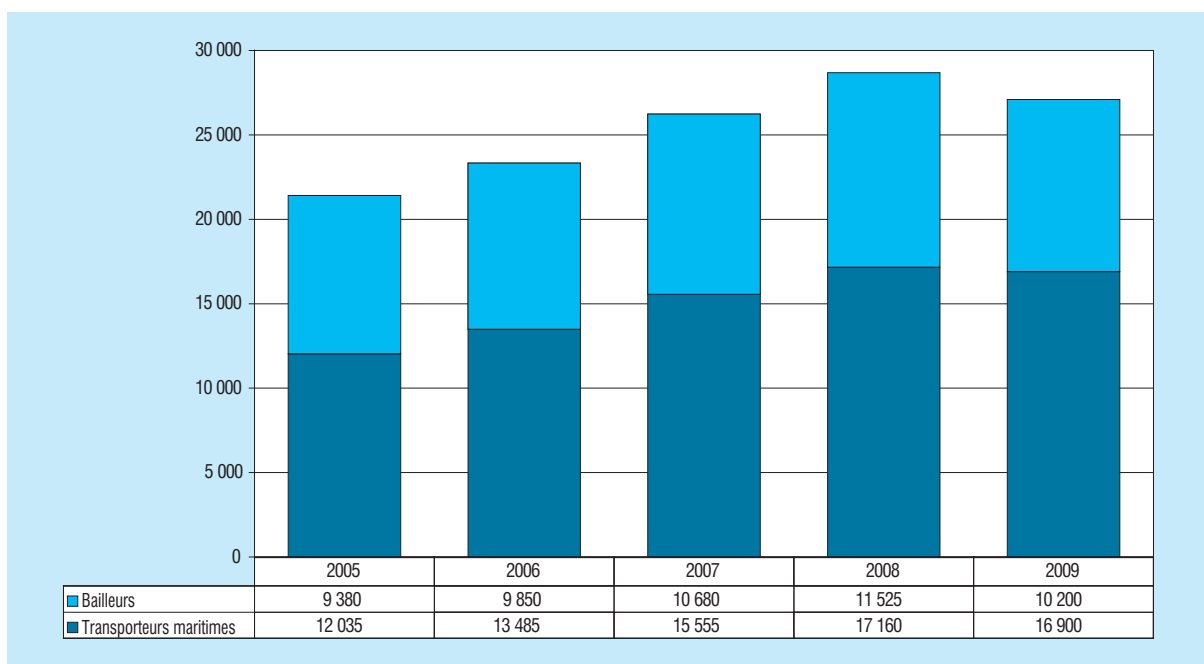
Note: Il est tenu compte de tous les porte-conteneurs dans ce tableau, lequel n'est pas comparable aux tableaux 2.2. et 2.3, où n'apparaissent que les porte-conteneurs cellulaires intégraux spécialisés.

portante (plus de 60 %). Parmi les plus petits navires, de 100 à 499 EVP, la proportion de bâtiments grés n'est que de 31 %, et il n'y en a pratiquement pas qui le soient au-dessus de 4 000 EVP de capacité³.

Principaux opérateurs de services de ligne

La flotte de porte-conteneurs est exploitée par des sociétés de transport maritime de ligne, qui ne sont pas nécessairement propriétaires des navires, mais qui les utilisent pour fournir des services réguliers de transport conteneurisé. En janvier 2010, les 10 plus

importantes sociétés exploitaient 50,2 % de cette flotte, ce qui représente un léger recul par rapport aux 51,2 % de janvier 2009 (tableau 2.4). Pendant le fléchissement de la demande, les principaux opérateurs ont eu tendance à réduire le tonnage affrété en rendant les navires à leurs propriétaires. Certains de ces bâtiments sont donc immobilisés s'ils ne trouvent pas de nouvel affréteur. En général, ce sont les plus gros navires qui sont restitués aux armateurs, car les navires plus petits sont plus adaptables en cas de baisse de la demande.

Graphique 2.3 Parc mondial de conteneurs (chiffres au 31 décembre, en milliers d'EVP)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation International Magazine*, août 2008 et mai 2010.

On observe une concentration progressive dans le secteur de l'exploitation de porte-conteneurs. Dans l'ensemble, la capacité exprimée en EVP exploitée par les 20 premières compagnies en 2009 s'est accrue de 135 000 EVP, pour atteindre 10,1 millions d'EVP, ce qui correspond à 67,5 % du total mondial, et Maersk Line a conservé sa première place, suivie de près par MSC et par CMA CGM, qui se classent respectivement deuxième et troisième (tableau 2.4). L'écart entre la deuxième et la troisième place s'est resserré en 2009. Les 20 premières sociétés de transport maritime de ligne sont restées les mêmes que l'année précédente, 11 d'entre elles appartenant à des pays en développement et neuf à des pays développés. Cette liste a été dominée par les pays asiatiques au nombre de 14. Une seule de ces 20 compagnies est latino-américaine, et cinq sont européennes, dont les trois premières, qui ont leur siège au Danemark, en Suisse et en France.

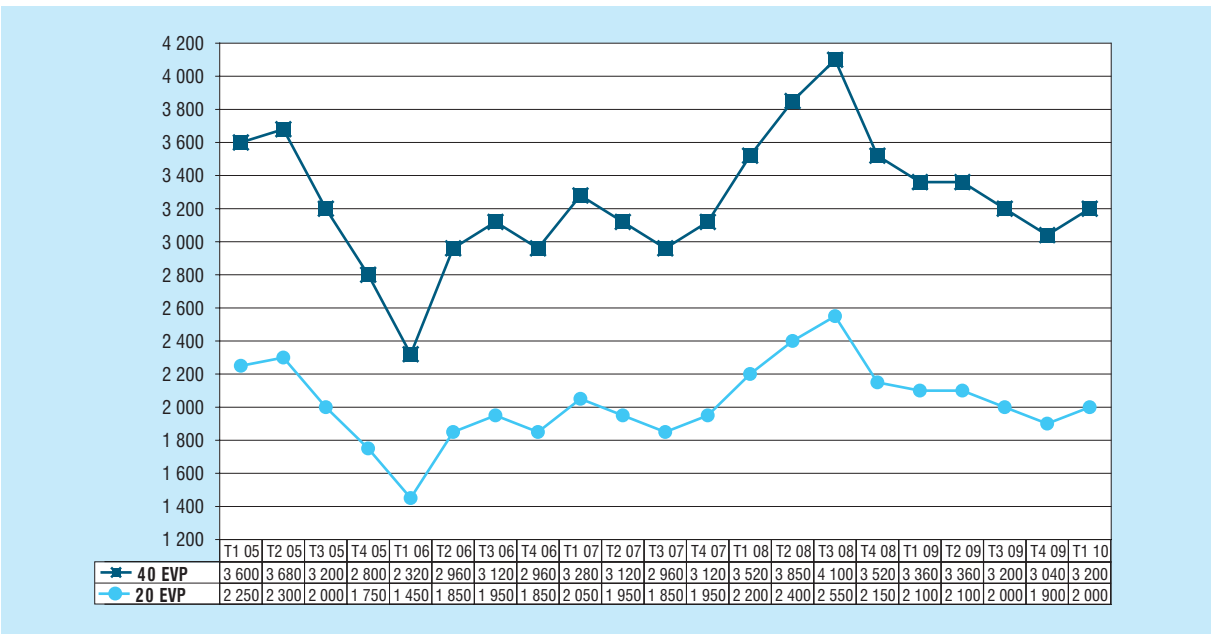
Les reculs les plus importants ont été enregistrés par OOCL, Zim, MOL et Evergreen, tandis que CSAV, PIL, UASC, APL et Hamburg Süd ont affiché les meilleurs taux de croissance positive. L'un dans l'autre, ces 20 compagnies ont commencé l'année 2010 avec une capacité d'ensemble supérieure de 1,4 % à celle du début de 2009, alors que le taux de croissance global de la flotte mondiale de porte-conteneurs est de 3,6 %⁴.

Production et location de conteneurs

Vers la fin de 2009, le parc mondial de conteneurs était de 27,1 millions d'EVP, au terme d'une diminution de 5,5 % par rapport à l'année précédente. Les bailleurs, dont l'activité principale est la location de conteneurs aux compagnies de transport maritime de ligne, possédaient 37,6 % du total; le reste de ce parc appartenait aux transporteurs eux-mêmes. La part des bailleurs a diminué tout doucement au cours de ces dernières années; en 2005, elle était encore de 43,8 % (graphique 2.3).

À la différence de la construction des porte-conteneurs, celle des conteneurs s'adapte relativement vite à l'évolution de la demande. En 2009, elle est tombée à 350 000 EVP en raison de la faible demande de nouvelles unités, alors qu'elle avait atteint un record de 4 250 000 EVP en 2007. Le fléchissement de la demande mondiale, qui s'est amorcé au dernier trimestre de 2008, s'est aggravé au cours des trois premiers trimestres de 2009, avant une légère embellie au dernier trimestre avec la réception de quelques commandes nouvelles de la part de sociétés de leasing. Les producteurs de conteneurs, dont la plupart sont établis en Chine, ont dû fermer de nombreuses usines et limiter le fonctionnement des autres à un poste, ce qui correspond à 33 % de leur capacité.

Graphique 2.4 Prix des conteneurs (moyennes trimestrielles, en dollars)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation International Magazine*, diverses livraisons.

Le prix annuel moyen des conteneurs neufs de 20 pieds est tombé à 2 025 dollars en 2009. Comme le coût des matériaux a également diminué, il est descendu à 1 900 dollars au dernier trimestre de 2009 (graphique 2.4). La brutale baisse de la production et celle des prix qui l'a accompagnée étaient également dues au fait que les producteurs voulaient trouver un équilibre entre la nécessité de faire diminuer le stock de conteneurs construits avec les matériaux plus coûteux de 2008 et l'objectif consistant à construire de nouveaux conteneurs avec les matériaux relativement moins chers utilisés en 2009.

2. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

L'âge moyen de la flotte mondiale a baissé au cours de 2009, au fil des livraisons de nouveau tonnage, et un plus grand nombre de navires ont été démolis pendant la crise économique. En particulier, l'âge moyen par tonne de port en lourd a diminué (comparé à l'âge moyen par navire), car les bâtiments récemment livrés sont, en règle générale, plus grands que la plupart de ceux de la flotte existante; les navires construits au cours de ces quatre dernières années sont, en moyenne, six fois plus grands que ceux qui datent d'avant 1990.

Les porte-conteneurs constituent la catégorie de navires la plus récente, dont l'âge moyen (par navire) est de 10,6 ans, suivis des vraquiers (16,6 ans), des pétroliers (17 ans), des navires de charge classiques (24,6 ans) et des autres catégories (25,3 ans) (tableau 2.5).

Les principaux registres de libre immatriculation détiennent la flotte la plus jeune parmi les groupes de pays qui figurent au tableau 2.5. L'âge moyen par navire des flottes immatriculées sur ces registres est inférieur à 16 ans, 25 % de ces bâtiments ayant moins de 5 ans. La proportion de navires de moins de 5 ans est de 15 % dans les pays en développement, de 10 % dans les pays développés et seulement de 8 % dans les pays en transition.

Le graphique 2.5 illustre de façon plus détaillée la pyramide des âges de la flotte mondiale et de certaines catégories de navires en janvier 2010. Il indique également le pourcentage de tonnage démoli en 2009 par année de construction. Ce sont les navires âgés de 30 à 35 ans qui ont la plus forte probabilité d'être démolis. Ceux qui ont moins de 18 ans ne sont habituellement pas envoyés à la casse et, quand ils vieillissent, les rares qui atteignent ou qui dépassent 40 ans ont plus de chance de rester en service.

La flotte de transporteurs de vrac sec s'est énormément développée en 2009, et le pourcentage de tonnage démoli a été relativement élevé parmi les bâ-

Tableau 2.5 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2010 (en pourcentage du total des navires et des tpl)

Groupe de pays		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (ans) 2010	Âge moyen (ans) 2009	Évolution 2010/2009
Catégories de navires									
MONDE									
Vraquiers	Navires	19,0	16,0	14,2	10,8	40,1	16,58	17,22	-0,64
	tpl	25,2	19,4	15,7	12,4	27,4	13,77	14,27	-0,50
	Tonnage moyen des navires (tpl)	74 809	68 046	62 375	64 563	38 537			
Porte-conteneurs	Navires	31,3	21,7	20,9	12,8	13,3	10,56	10,92	-0,37
	tpl	38,9	26,0	17,2	9,5	8,4	8,72	9,01	-0,29
	Tonnage moyen des navires (tpl)	44 701	43 151	29 644	26 579	22 653			
Navire de charge classiques	Navires	9,6	8,0	9,1	11,1	62,3	24,63	24,44	0,18
	dwt	16,1	9,8	13,5	9,8	50,8	21,40	22,12	-0,72
	Tonnage moyen des navires (tpl)	8 260	6 083	7 372	4391	4 043			
Pétroliers	Navires	24,2	16,0	10,7	12,0	37,1	17,03	17,55	-0,52
	tpl	31,8	28,2	16,7	13,0	10,2	10,13	10,72	-0,59
	Tonnage moyen des navires (tpl)	55 138	74 066	65 636	45 454	11 514			
Autres catégories	Navires	9,2	9,3	9,1	8,7	63,8	25,33	25,26	0,07
	tpl	28,3	14,1	11,3	8,4	37,9	17,47	18,24	-0,77
	Tonnage moyen des navires (tpl)	4 923	2 444	1980	1 548	953			
Tous navires	Navires	12,7	10,8	10,2	9,9	56,4	22,93	23,00	-0,07
	tpl	28,8	22,2	15,8	11,7	21,5	13,35	13,97	-0,62
	Tonnage moyen des navires (tpl)	28 401	25 665	19 266	14 799	4 764			
PAYS EN DÉVELOPPEMENT									
Vraquiers	Navires	19,8	15,5	14,1	10,0	40,6	16,35	16,90	-0,55
	tpl	24,9	17,7	15,3	12,8	29,3	14,04	14,32	-0,28
	Tonnage moyen des navires (tpl)	74 036	67 566	63 914	75 360	42 528			
Porte-conteneurs	Navires	32,2	19,9	19,7	13,7	14,5	10,74	11,20	-0,45
	tpl	41,2	24,9	15,2	10,0	8,7	8,59	8,98	-0,39
	Tonnage moyen des navires (tpl)	43 804	42 738	26 365	24 903	20 470			
Navires de charge classiques	Navires	9,9	8,3	7,6	9,0	65,2	24,73	24,72	0,01
	tpl	16,4	8,4	12,0	9,4	53,8	21,75	22,55	-0,80
	Tonnage moyen des navires (tpl)	8 705	5 332	8 296	5 500	4 347			
Pétroliers	Navires	22,8	12,7	10,4	11,1	43,0	18,18	18,84	-0,67
	tpl	31,4	24,2	15,2	16,2	13,0	11,02	11,74	-0,72
	Tonnage moyen des navires (tpl)	57 643	80 173	60 786	61 255	12 669			
Autres catégories	Navires	11,8	9,1	7,9	8,4	62,8	24,66	24,77	-0,11
	tpl	24,6	12,1	10,7	8,6	44,1	19,16	19,53	-0,37
	Tonnage moyen des navires (tpl)	3 903	2 478	2 536	1 900	1 313			
Tous navires	Navires	14,6	10,6	9,4	9,3	56,2	22,31	22,55	-0,24
	tpl	28,4	19,6	14,7	13,0	24,4	14,01	14,56	-0,55
	Tonnage moyen des navires (tpl)	28 942	27 569	23 149	20 633	6 436			
PAYS DÉVELOPPÉS									
Vraquiers	Navires	11,2	15,5	15,0	16,8	41,5	19,18	19,51	-0,33
	tpl	22,7	25,5	17,4	13,3	21,0	13,42	14,33	-0,91
	Tonnage moyen des navires (tpl)	94 095	77 011	54 176	37 086	23 663			
Porte-conteneurs	Navires	27,1	28,5	24,2	11,6	8,7	9,91	9,79	0,12
	tpl	33,0	30,8	21,9	8,3	6,0	8,68	8,47	0,21
	Tonnage moyen des navires (tpl)	56 948	50 512	42 453	33 521	32 073			
Navires de charge classiques	Navires	13,4	10,6	17,8	20,3	38,0	20,84	20,81	0,03
	tpl	23,0	15,3	22,1	11,9	27,6	16,68	17,34	-0,66
	Tonnage moyen des navires (tpl)	6974	5877	5054	2369	2952			
Pétroliers	Navires	25,0	24,6	12,5	19,0	18,9	13,82	14,21	-0,39
	tpl	32,4	39,4	17,9	7,4	3,0	7,87	8,43	-0,56
	Tonnage moyen des navires (tpl)	52 391	64 571	57 974	15 640	6 398			
Autres catégories	Navires	7,1	11,0	12,1	9,1	60,7	25,29	25,08	0,20
	tpl	22,3	20,1	17,8	9,7	30,1	16,36	16,59	-0,23
	Tonnage moyen des navires (tpl)	3 051	1 784	1 433	1 041	485			
Tous navires	Navires	10,1	12,6	13,4	11,6	52,3	23,15	23,03	0,12
	tpl	28,7	30,9	18,9	9,4	12,0	11,02	11,56	-0,54
	Tonnage moyen des navires (tpl)	20 926	17 953	10 346	5 943	1 690			

Tableau 2.5 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2010 (en pourcentage du total des navires et des tpl) (suite)

Groupe de pays		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (ans) 2010	Âge moyen (ans) 2009	Évolution 2010/2009
Catégories de navires									
PAYS EN TRANSITION									
Vraquiers	Navires	13,3	7,1	7,2	15,5	56,9	20,83	22,56	-1,74
	tpl	14,0	8,5	10,0	19,4	48,1	19,35	20,98	-1,63
	Tonnage moyen des navires (tpl)	38 169	43 581	50 346	45 469	30 701			
Porte-conteneurs	Navires	13,7	15,0	17,6	18,9	34,8	15,85	15,62	0,23
	tpl	23,3	30,1	5,5	17,3	23,8	12,23	11,74	0,49
	Tonnage moyen des navires (tpl)	42 144	49 510	7 698	22 535	16 899			
Navires de charge classiques	Navires	6,6	10,0	4,6	10,2	68,6	24,54	24,22	0,32
	tpl	7,5	6,2	4,7	7,5	74,1	25,59	26,87	-1,28
	Tonnage moyen des navires (tpl)	4 058	2 195	3 613	2 615	3 844			
Pétroliers	Navires	12,3	9,9	4,2	9,0	64,5	23,50	23,81	-0,31
	tpl	29,0	26,7	6,6	14,7	23,0	13,06	13,75	-0,69
	Tonnage moyen des navires (tpl)	32 115	36 749	21 097	22 448	4 871			
Autres catégories	Navires	5,6	4,9	3,2	10,6	75,6	25,76	25,41	0,34
	tpl	26,8	25,8	7,2	12,4	27,7	13,93	15,51	-1,58
	Tonnage moyen des navires (tpl)	17 361	19 311	8 244	4 242	1 339			
Tous navires	Navires	7,6	8,0	4,6	10,8	69,0	24,37	24,30	0,07
	tpl	18,7	16,3	7,5	14,9	42,6	18,09	20,18	-2,09
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 308	16 025	12 866	10 749	4 835			
DIX PRINCIPAUX REGISTRES INTERNATIONAUX DE LIBRE IMMATRICULATION									
Vraquiers	Navires	24,4	18,4	14,9	8,9	33,4	14,33	15,13	-0,80
	tpl	28,8	19,8	15,6	10,5	25,3	12,65	13,13	-0,48
	Tonnage moyen des navires (tpl)	77 349	70 508	68 395	77 633	49 661			
Porte conteneurs	Navires	35,0	21,9	20,5	12,2	10,4	9,61	10,33	-0,72
	tpl	41,6	25,7	15,7	9,0	7,9	8,30	8,97	-0,67
	Tonnage moyen des navires (tpl)	42 863	42 299	27 597	26 629	27 543			
Navires de charge classiques	Navires	15,3	9,5	13,8	11,8	49,6	19,81	20,46	-0,66
	tpl	19,8	12,2	16,5	9,2	42,4	17,77	19,15	-1,38
	Tonnage moyen des navires (tpl)	11 712	11 685	10 873	7 094	7 772			
Pétroliers	Navires	35,8	23,3	14,2	9,2	17,4	10,70	11,34	-0,64
	tpl	30,7	28,9	18,6	13,7	8,0	9,48	9,71	-0,23
	Tonnage moyen des navires (tpl)	64 870	93 392	98 974	112 217	34 731			
Autres catégories	Navires	19,9	10,4	10,6	7,3	51,8	21,23	21,87	-0,64
	tpl	35,6	13,0	10,2	5,9	35,4	15,88	16,72	-0,84
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 566	13 683	10 463	8 772	7 450			
Tous navires	Navires	24,6	15,8	14,3	9,8	35,4	15,89	16,63	-0,75
	tpl	31,0	22,9	16,4	11,1	18,6	11,83	12,34	-0,51
	Tonnage moyen des navires (tpl)	47 430	54 537	43 025	42 637	19 748			

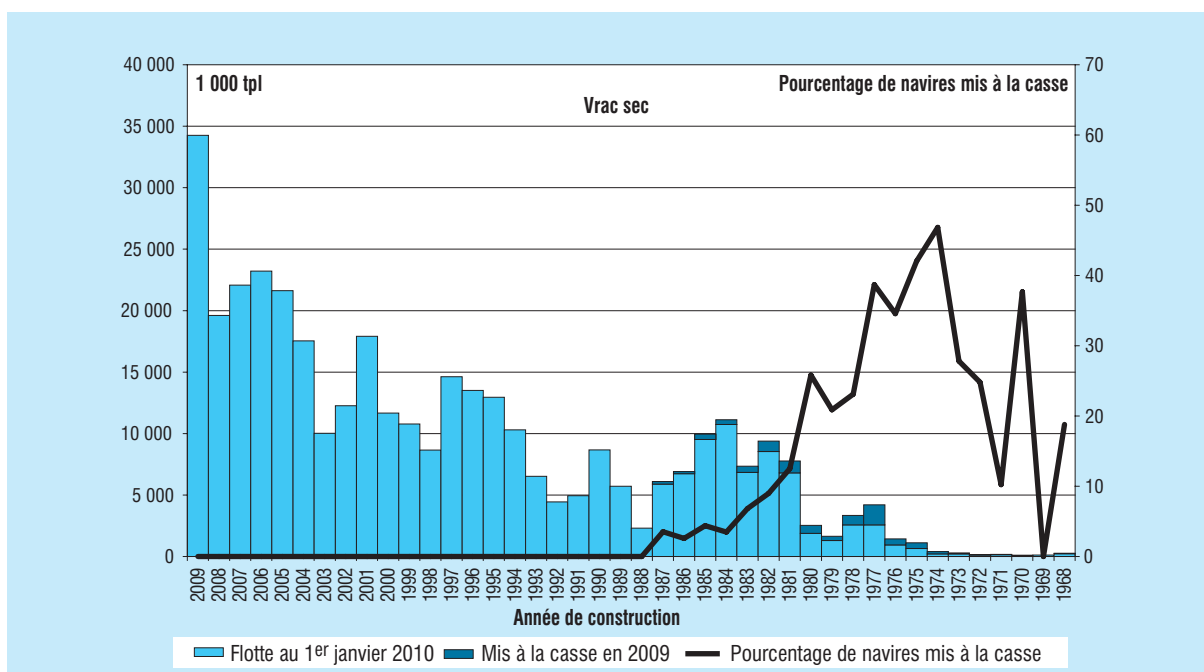
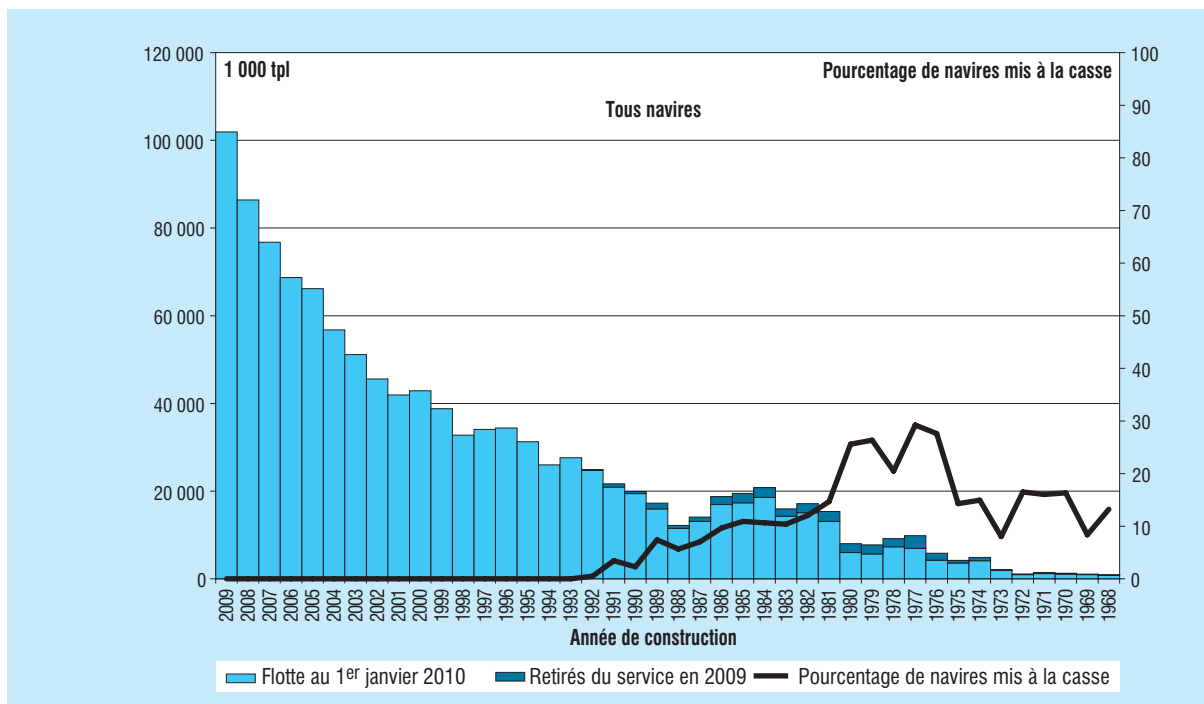
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tonnes de jauge brute et au-delà.

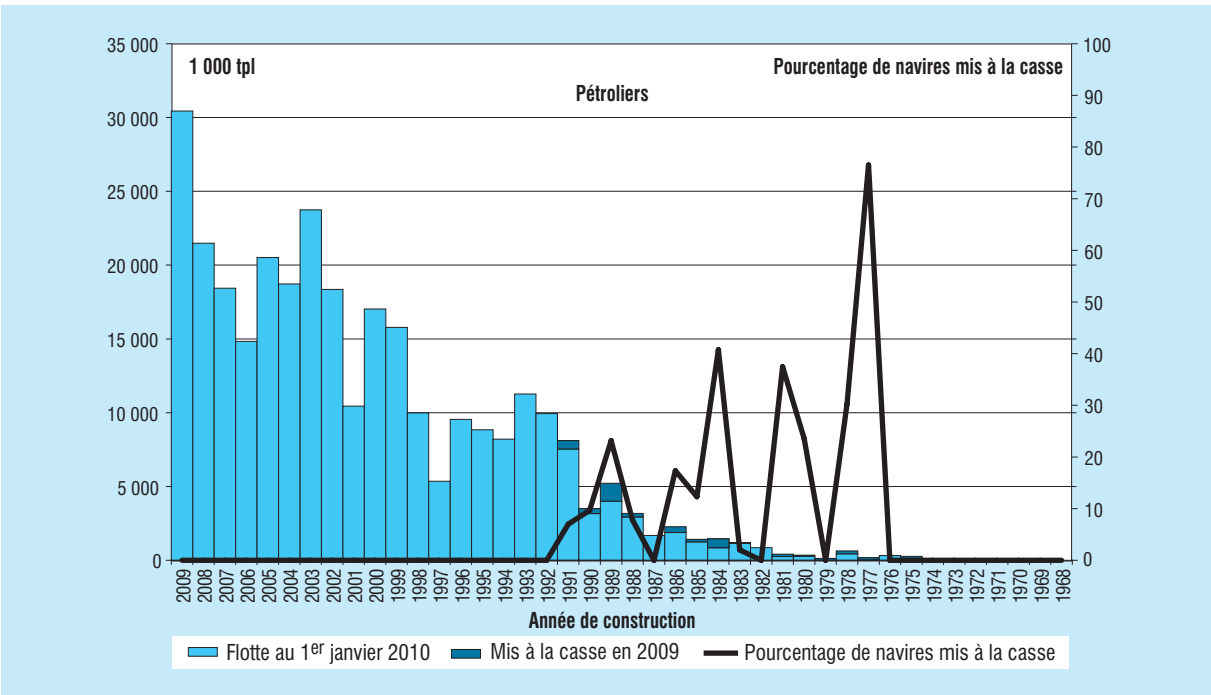
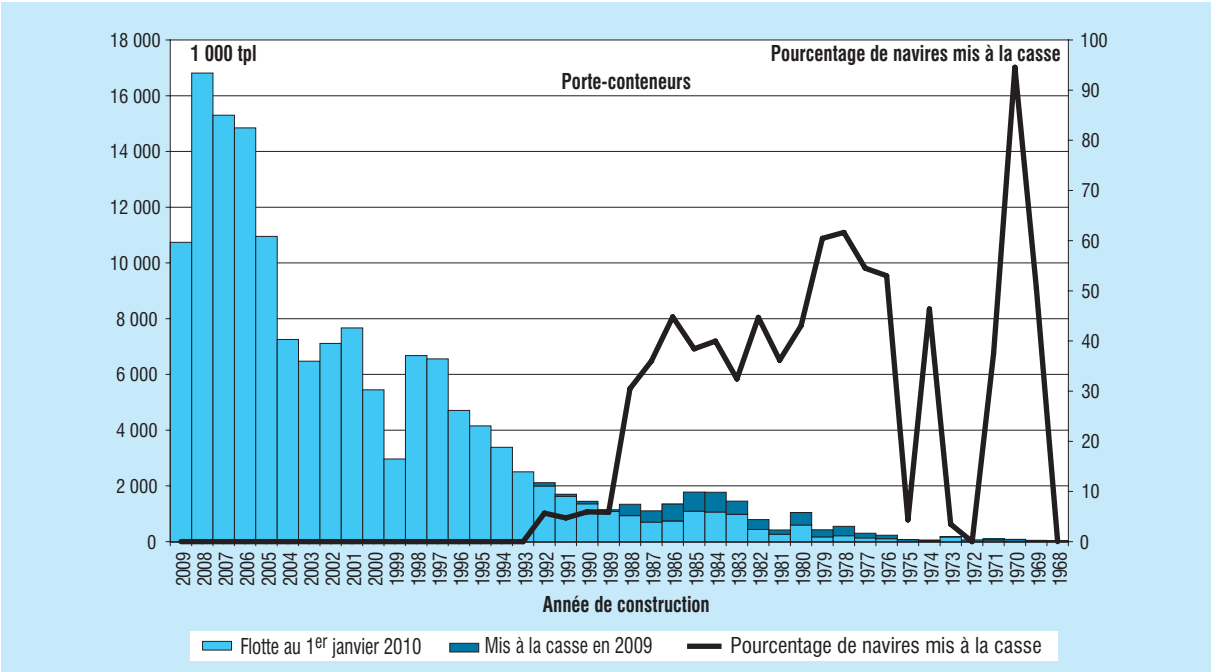
timents construits dans les années 70. La flotte de porte-conteneurs s'est moins accrue en 2009 qu'au cours des quatre années précédentes, et beaucoup des navires construits pendant les années 80 ont été démolis. Le tonnage neuf des pétroliers a atteint un niveau record en 2009. Dans la flotte de navires de charge classiques, on compte encore beaucoup d'unités construites au cours des années 80, 70 et même 60, et la proportion de cette flotte plus âgée qui est en cours de démolition est plus faible que celle des autres catégories; ces navires devraient donc continuer à constituer la composante la plus ancienne de la flotte mondiale.

On a construit fort peu de navires frigorifiques depuis 2001, car les cargaisons réfrigérées sont de plus en plus transportées dans des conteneurs réfrigérés sur des porte-conteneurs. Plus de la moitié des navires frigorifiques spécialisés construits en 1979 ont été démolis en 2009. Comme la plupart de ceux qui sont en service ont été construits dans les années 80 et 90, on peut s'attendre à ce qu'une bonne partie d'entre eux soit démolie au cours des vingt ans à venir, et les exportations de fruits des pays en développement seront alors presque entièrement tributaires des transports conteneurisés.

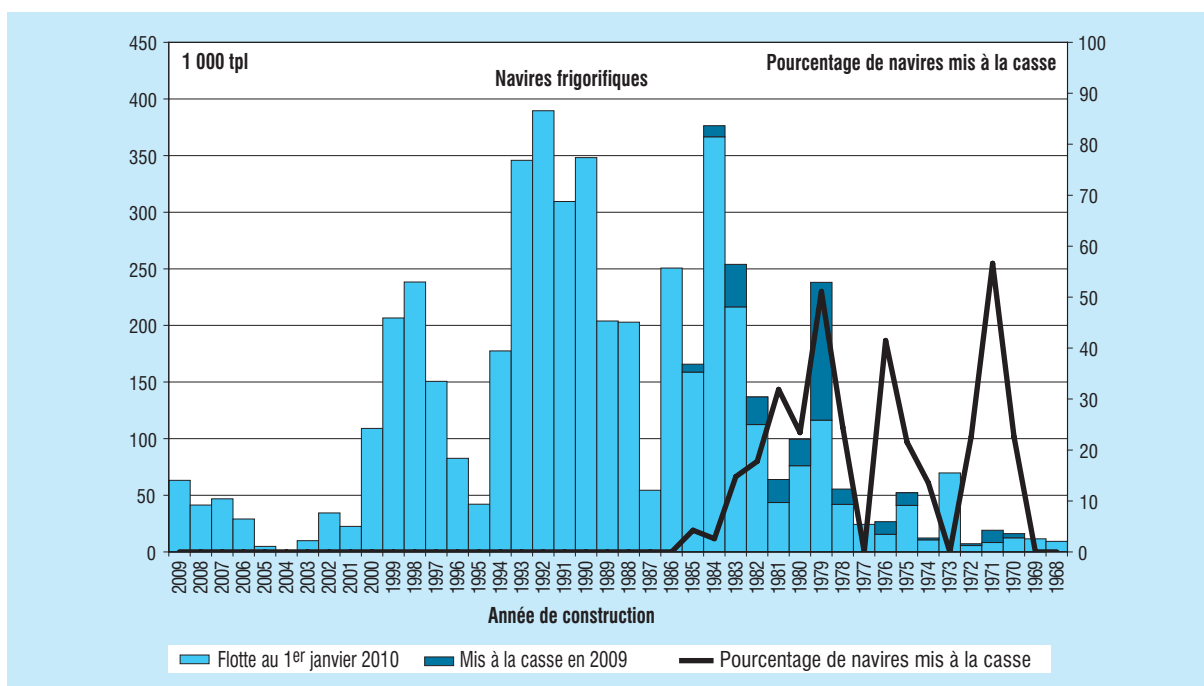
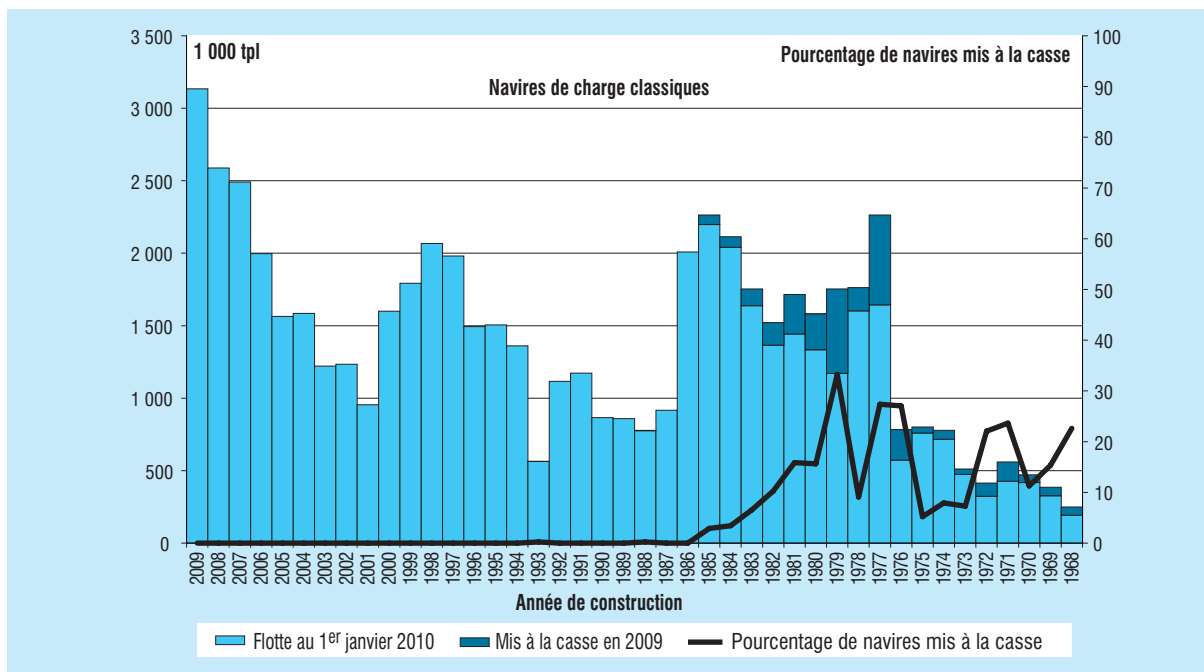
Graphique 2.5 Pyramide des âges de la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2010 et navires mis à la casse en 2009, par catégorie de navires^a



Graphique 2.5 Pyramide des âges de la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2010 et navires mis à la casse en 2009, par catégorie de navires^a (suite)



Graphique 2.5 Pyramide des âges de la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2010 et navires mis à la casse en 2009, par catégorie de navires^a (suite)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Les diagrammes sont basés sur les données disponibles pour 95,5 % des navires de 1 000 tonneaux de jauge brute et au-delà construits entre 1968 et 2009.

Tableau 2.6 Les 35 pays et territoires qui contrôlent les flottes les plus importantes (en tpl), au 1^{er} janvier 2010^a

Pays ou territoire de propriété ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd				
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon étranger en pourcentage du total	Total en pourcentage du total mondial, 1 ^{er} janvier 2010
Grèce	741	2 409	3 150	58 478 197	127 616 965	186 095 162	69	15,96
Japon	720	3 031	3 751	14 443 324	168 876 356	183 319 680	92	15,73
Chine	2 024	1 609	3 633	41 026 075	63 426 314	104 452 389	61	8,96
Allemagne	458	3 169	3 627	16 926 387	86 969 282	103 895 669	84	8,91
République de Corée	775	425	1 200	18 865 348	26 017 970	44 883 318	58	3,85
États-Unis	920	945	1 865	21 529 559	19 761 196	41 290 755	48	3,54
Norvège	820	1 148	1 968	14 102 299	26 416 491	40 518 790	65	3,48
Hong Kong (Chine)	350	330	680	21 225 179	13 216 692	34 441 871	38	2,95
Danemark	360	580	940	12 937 381	20 261 040	33 198 421	61	2,85
Singapour	598	387	985	17 377 216	15 232 228	32 609 444	47	2,80
Province chinoise de Taiwan	92	545	637	3 769 436	25 721 242	29 490 678	87	2,53
Royaume-Uni	357	437	794	8 948 902	17 262 720	26 211 622	66	2,25
Italie	608	236	844	15 277 538	7 176 463	22 454 001	32	1,93
Fédération de Russie	1 472	515	1 987	5 860 326	13 571 242	19 431 568	70	1,67
Canada	210	223	433	2 303 767	15 980 908	18 284 675	87	1,57
Bermudes	0	180	180	0	17 192 696	17 192 696	100	1,47
Inde	443	66	509	14 280 882	2 885 687	17 166 569	17	1,47
Turquie	558	664	1 222	7 139 310	9 629 658	16 768 968	57	1,44
République islamique d'Iran	74	91	165	853 008	12 839 807	13 692 815	94	1,17
Arabie saoudite	74	98	172	1 740 908	11 464 923	13 205 831	87	1,13
Belgique	85	149	234	5 581 132	6 966 887	12 548 019	56	1,08
Malaisie	380	100	480	8 783 140	3 655 990	12 439 130	29	1,07
Émirats arabes	63	354	417	698 818	8 525 258	9 224 076	92	0,79
Indonésie	778	90	868	7 069 985	1 868 730	8 938 715	21	0,77
Chypre	129	206	335	3 542 642	5 339 340	8 881 982	60	0,76
Pays-Bas	528	272	800	4 828 515	3 989 203	8 817 718	45	0,76
Brésil	128	33	161	2 272 241	5 463 966	7 736 207	71	0,66
France	180	224	404	2 994 852	4 390 712	7 385 564	59	0,63
Suède	136	217	353	1 453 082	5 570 298	7 023 380	79	0,60
Viet Nam	460	84	544	4 560 855	2 230 992	6 791 847	33	0,58
Koweït	39	47	86	3 835 639	2 767 625	6 603 264	42	0,57
Espagne	173	231	404	1 405 579	3 839 347	5 244 926	73	0,45
Île de Man	2	30	32	4 968	4 817 656	4 822 624	100	0,41
Suisse	35	122	157	1 023 109	2 925 288	3 948 397	74	0,34
Thaïlande	298	45	343	3 007 664	785 892	3 793 556	21	0,33
Total (35 pays)	15 068	19 292	34 360	348 147 263	764 657 064	1 112 804 327	69	95,46
Total mondial	17 279	21 133	38 412	368 251 867	797 468 296	1 165 720 163	68	100,00

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb et au-delà, classés par tonnage de port en lourd, non comprises la flotte de réserve des États-Unis et les flottes des États-Unis et du Canada sur les Grands Lacs (dont l'ensemble du tonnage atteint 5,7 millions de tpl).

^b On entend par pays d'appartenance 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 comme le pays d'appartenance des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pirée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

^c Y compris les navires battant pavillon national mais immatriculés dans des dépendances territoriales ou des territoires autonomes associés, comme l'île de Man (Royaume-Uni), ainsi que sur des deuxièmes registres comme DIS (Danemark), NIS (Norvège) ou FIS (France). Pour le Royaume-Uni, les navires battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique «pavillon national», sauf pour les Bermudes.

B. RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Au début de 2010, les armateurs grecs contrôlaient 15,96 % du tonnage mondial, suivis des armateurs japonais avec 15,73 % et des armateurs chinois (8,96 %) (tableau 2.6)⁵. Ces trois pays voient leur part de marché augmenter depuis 2009, et la Chine a dépassé l'Allemagne pour occuper la troisième place des pays armateurs. En termes de nombre de navires, c'est le Japon qui reste en tête, avec 3 751 bâtiments de 1 000 tonnes de jauge brute et au-delà, suivi de la Chine avec 3 633 unités. Si l'on considère le tonnage battant pavillon national et appartenant effectivement à des ressortissants, c'est la flotte grecque qui arrive en tête dans le monde, avec 58,5 millions de tpl, suivie de la Chine (41 millions de tpl).

À eux tous, les 35 premiers pays armateurs (en nombre de tpl) contrôlent 95,5 % du tonnage mondial, dont environ un tiers est contrôlé par des propriétaires de pays en développement et à peu près les deux tiers par des armateurs de pays développés⁶. Sur ces 35 pays et territoires, 18 figurent parmi les pays développés, 16 parmi les pays en développement et 1 parmi les pays en transition, 16 sont situés en Asie, 15 en Europe et 4 sur le continent américain; il n'y en a aucun en Afrique, ni en Océanie.

En ce qui concerne les pavillons d'immatriculation, 68,4 % du tonnage mondial bat pavillon étranger, ce pourcentage étant plus important pour les pays développés (environ 75 % de leur tonnage est dans ce cas) que pour les pays en développement (57 %). L'une des motivations qui poussent les armateurs à utiliser un pavillon étranger est la possibilité d'employer des gens de mer étrangers. Cela présente un intérêt particulier pour les compagnies installées dans des pays où les salaires sont élevés, ce qui est plus vraisemblablement le cas des pays développés que des pays en développement.

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Pavillons d'immatriculation

En janvier 2010, les 35 principaux pavillons d'immatriculation couvraient 93,23 % de la flotte mondiale, ce qui représente une avancée supplémentaire par rapport aux 92,9 % de l'année précédente (tableau 2.7)⁷. Le Panama reste en tête avec 289 millions de tpl

(soit 22,6 % de la flotte mondiale), devant le Libéria (142 millions de tpl et 11,1 %), les Îles Marshall (6,1 %), Hong Kong (Chine) (5,8 %), la Grèce (5,3 %) et les Bahamas (5,02 %). À eux cinq, ces pavillons représentaient 51 % du tonnage mondial de port en lourd, et 71,3 % avec les cinq suivants, ces deux pourcentages étant en hausse par rapport à l'année précédente.

En nombre de navires, les flottes les plus importantes sont celles battant pavillon du Panama (8 100 bâtiments de 100 tonnes de jauge brute et au-delà), des États-Unis (6 546), du Japon (6 221), de l'Indonésie (5 205), de la Chine (4 064) et de la Fédération de Russie (3 465). À l'exception du Panama, ces flottes comprennent un grand nombre de navires de charge classiques et d'autres navires de moindre importance utilisés pour des services de cabotage côtier, interinsulaire ou par voies navigables intérieures.

Le plus fort pourcentage de croissance a été enregistré par le pavillon indonésien, essentiellement grâce aux navires autochtones précédemment immatriculés sous pavillon étranger et qui battent à nouveau pavillon national depuis 2009. En janvier 2010, 20,9 % seulement du tonnage contrôlé par l'Indonésie battait pavillon étranger, contre 29,4 % l'année précédente.

Les 10 plus grands registres de libre immatriculation en 2010 sont restés les mêmes qu'en 2009. Ils ont encore accru leur part globale de marché de 0,32 % entre le 1^{er} janvier 2009 et le 1^{er} janvier 2010, pour atteindre 55,44 % (tableau 2.8). C'est dans les secteurs des transporteurs de vrac sec (61,3 %) et des pétroliers (55,5 %) qu'elle est la plus importante. Parmi les autres pays d'immatriculation, dont font partie des registres nationaux et des registres de libre immatriculation de moindre importance, la part des pays développés s'est réduite de 0,34 % en 2009, pour s'établir à 17,9 % en janvier 2010, alors que celle des pays en développement est restée à peu près stable à 25,2 %. Les flottes des pays développés s'attribuent leur part de marché la plus importante (26,3 %) dans le secteur des porte-conteneurs, alors que, pour les pays en développement, il s'agit en général des navires de charge classiques (35,6 %). Parmi les régions en développement, c'est l'Asie qui revendique la part de loin la plus importante, avec 22,4 % de la flotte mondiale, suivie de l'Amérique latine et des Caraïbes avec 1,8 %.

Dans la section suivante, nous allons examiner de manière plus détaillée les liens qui existent entre le régime de propriété et l'immatriculation des navires pour les 10 principaux registres de libre immatriculation et les 35 principaux pays et territoires armateurs.

Tableau 2.7 Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1^{er} janvier 2010^a

Pavillon d'immatriculation	Nombre de navires	Part dans le total mondial de navires	Tonnage de port en lourd, 1 000 tpl	Part dans le total mondial, tpl	Part cumulée, tpl	Tonnage moyen des navires	Croissance en tpl 2010/2009 en pourcentage
Panama	8 100	7,93	288 758	22,63	22,63	35 649	5,40
Libéria	2 456	2,40	142 121	11,14	33,76	57 867	12,80
Îles Marshall	1 376	1,35	77 827	6,10	39,86	56 561	13,70
Hong Kong (Chine)	1 529	1,50	74 513	5,84	45,70	48 733	16,10
Grèce	1 517	1,48	67 629	5,30	51,00	44 581	7,29
Bahamas	1 426	1,40	64 109	5,02	56,03	44 957	3,38
Singapour	2 563	2,51	61 660	4,83	60,86	24 058	1,42
Malte	1 613	1,58	56 156	4,40	65,26	34 815	10,84
Chine	4 064	3,98	45 157	3,54	68,80	11 112	12,90
Chypre	1 026	1,00	31 305	2,45	71,25	30 512	-0,26
République de Corée	3 009	2,94	20 819	1,63	72,88	6 919	-7,88
Norvège (NIS)	560	0,55	18 648	1,46	74,34	33 300	-8,24
Royaume-Uni	1 697	1,66	17 758	1,39	75,73	10 464	11,33
Japon	6 221	6,09	17 707	1,39	77,12	2 846	14,86
Allemagne	948	0,93	17 570	1,38	78,50	18 534	-2,11
Italie	1 635	1,60	17 276	1,35	79,85	10 566	19,84
Île de Man	363	0,36	16 711	1,31	81,16	46 036	15,12
Inde	1 349	1,32	14 970	1,17	82,33	11 097	-2,16
Danemark (DIS)	490	0,48	13 500	1,06	83,39	27 551	8,18
Antigua-et-Barbuda	1 237	1,21	13 034	1,02	84,41	10 536	4,65
États-Unis	6 546	6,41	12 792	1,00	85,42	1 954	7,40
Indonésie	5 205	5,09	10 471	0,82	86,24	2 012	49,04
Malaisie	1 344	1,32	10 225	0,80	87,04	7 608	8,88
Bermudes	155	0,15	10 107	0,79	87,83	65 204	-1,86
France (FIS)	165	0,16	8 330	0,65	88,48	50 487	16,61
Turquie	1 344	1,32	7 878	0,62	89,10	5 862	5,37
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1 043	1,02	7 329	0,57	89,67	7 027	-0,96
Fédération de Russie	3 465	3,39	7 283	0,57	90,24	2 102	2,00
Pays-Bas	1 332	1,30	7 252	0,57	90,81	5 445	6,42
Philippines	1 823	1,78	7 033	0,55	91,36	3 858	4,19
Belgique	246	0,24	6 575	0,52	91,88	26 728	-0,85
Viet Nam	1 415	1,38	5 415	0,42	92,30	3 827	16,14
Îles Caïmanes	150	0,15	3 961	0,31	92,61	26 404	-8,19
Province chinoise de Taiwan	641	0,63	3 944	0,31	92,92	6 153	-7,11
Koweït	209	0,20	3 856	0,30	93,23	18 451	-0,23
Total (35 principaux pavillons de libre immatriculation)	68 262	66,80	1 189 679	93,23	93,23	17 428	7,44
Total mondial	102 194	100,00	1 276 137	100,00	100,00	12 487	7,03

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tjb et au-delà; classés par tonnage exprimé en tpl.

Tableau 2.8 Répartition de la capacité exprimée en tjb des différentes catégories de navires, en pourcentages, par groupe de pays d'immatriculation, 2010^a (évolution en pourcentage entre 2009 et 2010 en italiques)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres catégories
Total mondial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Pays développés	17,89	20,23	11,00	17,84	26,34	25,17
	<i>-0,34</i>	<i>0,18</i>	<i>-0,50</i>	<i>0,56</i>	<i>-0,75</i>	<i>-1,56</i>
Pays en transition	1,00	0,84	0,44	4,55	0,10	2,06
	<i>-0,06</i>	<i>0,02</i>	<i>-0,06</i>	<i>-0,13</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,07</i>
Pays en développement	25,23	23,23	26,99	35,56	19,81	24,05
	<i>0,02</i>	<i>-0,10</i>	<i>-0,20</i>	<i>0,56</i>	<i>0,96</i>	<i>-0,25</i>
<i>dont:</i>						
Afrique	0,67	0,73	0,29	1,89	0,12	1,91
	<i>0,09</i>	<i>0,26</i>	<i>-0,00</i>	<i>0,13</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,12</i>
Amérique	1,75	1,86	1,24	4,22	0,27	3,57
	<i>-0,16</i>	<i>-0,18</i>	<i>-0,16</i>	<i>-0,07</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,27</i>
Asie	22,36	20,33	24,92	28,68	19,39	17,65
	<i>0,08</i>	<i>-0,15</i>	<i>-0,09</i>	<i>0,41</i>	<i>0,99</i>	<i>0,13</i>
Océanie	0,44	0,32	0,54	0,78	0,03	0,92
	<i>0,02</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,05</i>	<i>0,09</i>	<i>0,00</i>	<i>0,01</i>
Autres pays	0,44	0,22	0,28	2,09	0,12	0,99
	<i>0,05</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,09</i>	<i>0,36</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,02</i>
10 principaux pays de libre immatriculation^b	55,44	55,47	61,29	39,96	53,63	47,74
	<i>0,32</i>	<i>-0,08</i>	<i>0,68</i>	<i>-1,35</i>	<i>-0,28</i>	<i>1,91</i>

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tjb et au-delà.

^b Il n'existe pas de définition claire de l'expression «registres de libre immatriculation». La CNUCED a regroupé les 10 principaux registres en question sur lesquels figurent les 10 flottes les plus importantes dont plus de 90 % du tonnage est contrôlé par des étrangers. Voir le tableau 2.9 pour la liste de ces registres.

2. Régime de propriété et immatriculation

La plupart des registres de libre immatriculation sont spécialisés dans certains pays d'appartenance (tableau 2.9 et graphique 2.6)^a. Le registre du Panama est utilisé surtout par les propriétaires chinois, grecs, japonais et ceux de la République de Corée, le pavillon du Libéria principalement par les propriétaires allemands et grecs. Les clients des Îles Marshall sont essentiellement allemands, grecs et américains (États-Unis). La clientèle des Bahamas est relative-

ment diverse. Le groupe d'armateurs le plus important sur le registre de Malte est grec. Du point de vue des pays d'appartenance, on a une image inversée (graphique 2.7). La plupart des transporteurs chinois, japonais et de la République de Corée arborent essentiellement le pavillon panaméen; les propriétaires allemands immatriculent leurs navires surtout au Libéria, et ceux des États-Unis choisissent souvent le pavillon des Îles Marshall qui étaient autrefois un territoire dépendant de ce pays. Par contre, les propriétaires grecs utilisent un ensemble plus vaste de pavillons d'immatriculation, y compris celui de leur pays.

D. CONSTRUCTION DE NAVIRES, DÉMOLITION ET MARCHÉ D'OCCASION

1. Construction de navires

Même pendant la poursuite de la crise économique, en 2009, les chantiers navals, dans le monde, ont continué de livrer des navires neufs. Comme en 2008, et même sans nouvelles commandes notables, les constructions de navires se sont poursuivies pour honorer les commandes passées avant la crise économique.

En 2009, 3 658 navires neufs ont été livrés, ce qui constitue un nouveau record comparé aux 2 999 livraisons de l'année précédente (ancien record) et une augmentation de 22 % en termes de nombre de bâtiments. En tonnage de port en lourd, ils totalisent 117,3 millions de tpl, contre 82,3 millions en 2008, ce qui représente une croissance impressionnante de 42 %.

Plus de 90 % de ces navires ont été construits dans trois pays asiatiques: la République de Corée (37,3 % du tonnage brut), la Chine (28,6 %) et le Japon (24,6 %). Les autres pays, à eux tous, ne sont intervenus que pour 9,6 % dans la construction de navires au niveau mondial en 2009 (tableau 2.10).

Les trois principaux pays constructeurs de navires sont spécialisés dans différents types de bâtiments (graphique 2.8). Alors que la République de Corée s'axe sur les porte-conteneurs et les navires-citernes, la Chine détient une part importante du marché des transporteurs de vrac sec. Le Japon construit surtout des pétroliers et seulement une petite partie des porte-conteneurs. Plus de 57 % du tonnage de porte-conteneurs et 73 % des transporteurs de gaz sont construits en République de Corée. La plus forte part de marché qui revient à la Chine concerne les navires de charge classiques, avec 64 %, et le Japon domine le marché des transporteurs de véhicules avec 63 % de la production mondiale de ce type de bâtiments. Les autres pays conservent une part plus importante du marché d'autres navires spécialisés, comme les remorqueurs, les navires ravitailleurs au large ou les bateaux de pêche en service dans les eaux nationales, et les navires de croisière et autres navires à passagers (tableau 2.10).

Outre les trois constructeurs asiatiques susmentionnés, plusieurs autres pays asiatiques ont participé à cette activité en 2009. Le Bangladesh a construit un navire de charge classique de 2 950 tpl. La province chinoise de Taiwan possède six chantiers na-

vals qui, en 2009, ont construit 18 navires, dont 11 porte-conteneurs de 8 200 EVP maximum de capacité de charge. Hong Kong (Chine) n'a construit qu'un seul navire en 2009. En Inde, 13 chantiers navals ont construit 33 navires, des remorqueurs spécialisés, des navires de charge classiques et des ravitailleurs de plates-formes pour la plupart; de plus, quelques transporteurs de produits pétroliers et un vraquier de 29 400 tpl battant pavillon indien ont été livrés pendant l'année. L'Indonésie possède 63 chantiers navals actifs, qui ont livré 189 navires en 2009, essentiellement un ensemble de remorqueurs spécialisés, mais également des transporteurs de ciment, des navires de charge classiques et des transporteurs de produits pétroliers. Six chantiers navals de la République islamique d'Iran ont construit 11 navires, dont deux navires rouliers. La République populaire démocratique de Corée a livré deux bâtiments au cours de l'année, dont un navire roulier. En Malaisie, 45 chantiers navals ont livré 227 navires, surtout des remorqueurs et des ravitailleurs, ainsi que quelques grands ravitailleurs de plates-formes de forage et des chimiquiers. La Papouasie-Nouvelle-Guinée a construit un navire pendant cette année. Aux Philippines, huit chantiers navals ont construits 24 navires, dont sept porte-conteneurs d'une capacité voisine de 4 300 EVP, et neuf transporteurs de vrac sec de 58 000 tpl. Un chantier naval d'Arabie saoudite a livré quatre ravitailleurs-poseurs d'ancres. Singapour possède 13 chantiers navals, qui ont livré 34 navires, de moindre importance pour la plupart, comme des remorqueurs et des ravitailleurs. Ceux du Sri Lanka ont construit trois bâtiments dont un navire roulier à passagers. En Thaïlande, 10 navires, dont un petit porte-conteneurs cellulaire, ont été livrés par trois chantiers navals. Les Émirats arabes unis comptent huit chantiers navals qui ont livré 25 navires ravitailleurs et remorqueurs, principalement de petite taille. Au Viet Nam, on a construit 99 navires dans 41 chantiers navals, dont plusieurs transporteurs de vrac sec d'environ 55 000 tpl chacun et des navires de charge classique de 4 300 tpl⁹.

En Amérique latine, l'Argentine, Cuba, l'Équateur et le Mexique auraient livré chacun un navire en 2009. Au Brésil, six chantiers navals ont construit 35 navires, dont des remorqueurs, des ravitailleurs au large et des ravitailleurs de plates-formes. Trois chantiers navals chiliens ont livré 11 bâtiments (bateaux de pêche, navires à passagers et remorqueurs). Un chantier naval péruvien a construit quatre remorqueurs.

En Afrique, l'Égypte a produit quatre remorqueurs dans trois chantiers navals. Le Kenya a livré un navire de 1 800 tpl à pont découvert pour le transport de cargaisons liquides, actuellement immatriculé en Sierra

Tableau 2.9 Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1^{er} janvier 2010^a

Pays ou territoire d'appartenance	Panama			Libéria			Îles Marshall		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Grèce	457	18 728	7,6	437	27 888	21,5	313	18 629	28,2
Japon	2 294	130 879	52,8	111	7 359	5,7	32	3 118	4,7
Chine	567	26 262	10,6	13	399	0,3	13	963	1,5
Allemagne	31	3 386	1,4	977	42 239	32,5	243	10 898	16,5
République de Corée	355	24 017	9,7	1	1	0,0	19	1 608	2,4
États-Unis	159	3 808	1,5	54	2 541	2,0	169	11 877	18,0
Norvège	111	3 294	1,3	45	952	0,7	72	3 286	5,0
Hong Kong (Chine)	123	5 119	2,1	69	4 391	3,4	5	125	0,2
Danemark	41	1 335	0,5	4	244	0,2	7	355	0,5
Singapour	103	3 124	1,3	36	4 434	3,4	27	2 514	3,8
Province chinoise de Taiwan	321	12 649	5,1	80	6 438	5,0		0	-
États-Unis	49	1 949	0,8	30	1 332	1,0	4	194	0,3
Italie	27	852	0,3	51	3 288	2,5	3	13	0,0
Fédération de Russie	40	316	0,1	104	8 962	6,9	7	132	0,2
Canada	8	324	0,1	3	159	0,1	4	122	0,2
Bermudes	6	677	0,3	4	1 176	0,9	35	5 439	8,2
Inde	19	740	0,3	1	150	0,1	6	549	0,8
Turquie	85	820	0,3	13	306	0,2	67	2 518	3,8
République islamique d'Iran	8	68	0,0		0	-		0	-
Arabie saoudite	7	150	0,1	24	6 180	4,8	1	1	0,0
Belgique	4	199	0,1	1	14	0,0	1	442	0,7
Malaisie	17	312	0,1		0	-	12	75	0,1
Émirats arabes unis	107	2 725	1,1	25	1 382	1,1	17	781	1,2
Indonésie	16	273	0,1	3	265	0,2	1	6	0,0
Chypre	14	1 143	0,5	37	665	0,5	42	1 146	1,7
Pays-Bas	24	129	0,1	7	93	0,1	16	428	0,6
Brésil	7	936	0,4	18	3 820	2,9	1	280	0,4
France	14	253	0,1	3	305	0,2	3	18	0,0
Suède	3	6	0,0	9	377	0,3	1	13	0,0
Viet Nam	37	1 053	0,4	3	140	0,1		0	-
Koweït	11	657	0,3		0	-		0	-
Espagne	45	294	0,1	1	40	0,0	5	187	0,3
Île de Man	7	804	0,3	19	3 913	3,0		0	-
Suisse	27	691	0,3	16	425	0,3	10	357	0,5
Thaïlande	11	74	0,0		0	-	1	33	0,0
Total des 35 pays	5 155	248 045	100,0	2 199	129 880	100,0	1 137	66 111	100,0
Part en pourcentage dans ces 35 pays	15,0	22,3		6,4	11,7		3,3	5,9	

Tableau 2.9 Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1^{er} janvier 2010^a (suite)

Bahamas			Malte			Chypre			Pays ou territoire d'appartenance
Nombre de navires	1 000 tpi	%	Nombre de navires	1 000 tpi	%	Nombre de navires	1 000 tpi	%	
217	12 150	21,2	436	24693	49,9	218	11654	39,9	Grèce
89	4 986	8,7	8	345	0,7	20	723	2,5	Japon
6	429	0,7	11	191	0,4	8	211	0,7	Chine
46	2 822	4,9	113	3 454	7,0	186	4239	14,5	Allemagne
	0	-	3	13	0,0		0	-	République de Corée
108	3 823	6,7	35	637	1,3	7	60	0,2	États-Unis
243	5 560	9,7	89	878	1,8	25	194	0,7	Norvège
4	23	0,0	1	12	0,0	2	36	0,1	Hong Kong (Chine)
52	721	1,3	42	670	1,4	3	52	0,2	Danemark
10	57	0,1	4	111	0,2	4	101	0,3	Singapour
	0	-		0	-		0	-	Province chinoise de Taiwan
58	2 092	3,7	16	309	0,6	24	1301	4,5	Royaume-Uni
11	509	0,9	52	967	2,0	4	47	0,2	Italie
1	2	0,0	54	499	1,0	50	2128	7,3	Fédération de Russie
103	10 617	18,5	1	24	0,0	2	64	0,2	Canada
14	1 703	3,0	4	74	0,2	7	322	1,1	Bermudes
1	8	0,0	2	162	0,3	3	284	1,0	Inde
2	98	0,2	204	4533	9,2		0	-	Turquie
	0	-	61	9334	18,9	10	3180	10,9	République islamique d'Iran
18	4 940	8,6		0	-		0	-	Arabie saoudite
11	142	0,2	14	397	0,8	2	14	0,0	Belgique
13	107	0,2	1	3	0,0		0	-	Malaisie
27	1 390	2,4	1	30	0,1	15	380	1,3	Émirats arabes unis
2	82	0,1		0	-		0	-	Indonésie
23	706	1,2	33	942	1,9	124	3438	11,8	Chypre
33	1 902	3,3	5	29	0,1	48	476	1,6	Pays-Bas
2	363	0,6		0	-		0	-	Brésil
23	547	1,0	11	507	1,0		0	-	France
3	111	0,2	2	57	0,1	4	18	0,1	Suède
	0	-		0	-		0	-	Viet Nam
2	85	0,1	2	147	0,3		0	-	Koweït
11	1 144	2,0	13	212	0,4	13	287	1,0	Espagne
	0	-		0	-		0	-	Île de Man
1	97	0,2	15	215	0,4		0	-	Suisse
4	99	0,2		0	-		0	-	Thaïlande
1 138	57 313	100,0	1233	49444	100,0	779	29208	100,0	Total des 35 pays
3,3	5,2		3,6	4,4		2,3	2,6		Part en pourcentage dans ces 35 pays

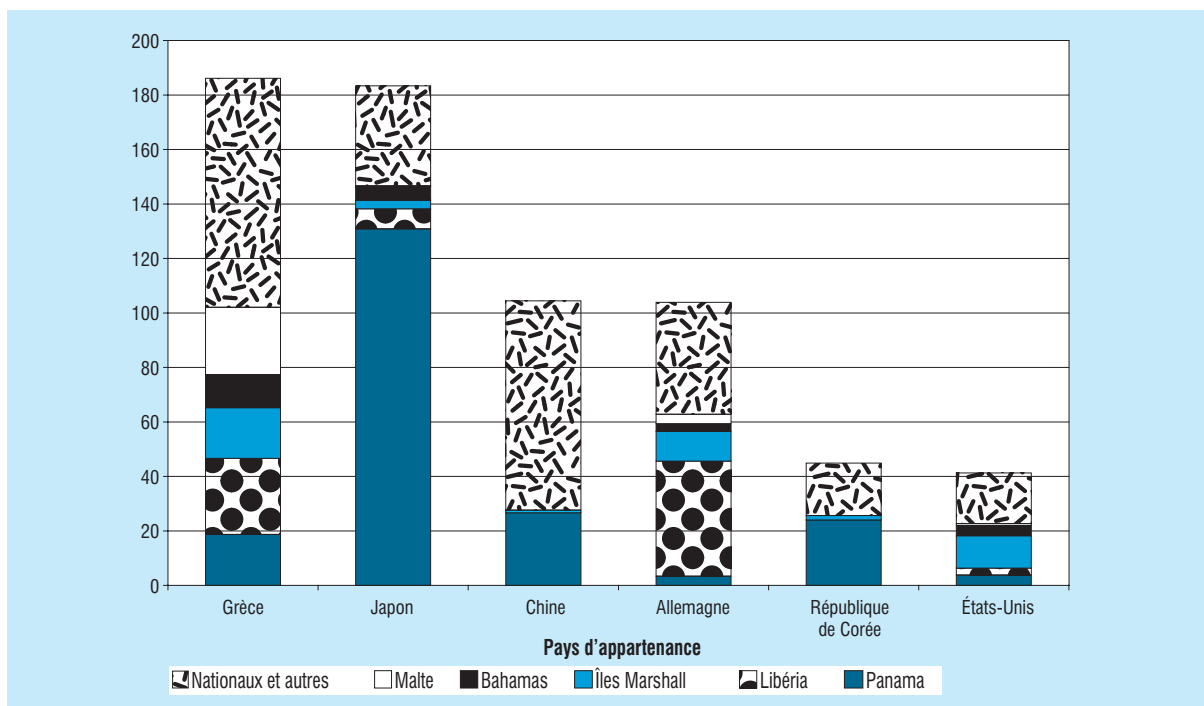
Tableau 2.9 Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1^{er} janvier 2010^a (suite)

Pays ou territoire d'appartenance	Île de Man			Antigua-et-Barbuda			Bermudes			Saint-Vincent-et-les Grenadines		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Grèce	54	4 640	28,9	5	109	0,9	3	225	3,7	68	1 839	36,3
Japon	13	1 047	6,5		0	-	2	164	2,7	3	10	0,2
Chine	2	571	3,6		0	-	16	2 200	36,5	74	1 732	34,2
Allemagne	53	901	5,6	1 018	11 407	93,2	17	667	11,1	8	112	2,2
République de Corée		0	-		0	-		0	-		0	-
États-Unis	5	184	1,1	6	23	0,2	26	358	5,9	23	116	2,3
Norvège	62	2 090	13,0	10	97	0,8	5	58	1,0	15	55	1,1
Hong Kong (Chine)		0	-		0	-	5	640	10,6	4	51	1,0
Danemark	47	489	3,0	27	138	1,1		0	-	19	52	1,0
Singapour	1	50	0,3		0	-		0	-	3	24	0,5
Province chinoise de Taiwan		0	-		0	-		0	-	4	5	0,1
Royaume-Uni	80	4 553	28,3		0	-	7	384	6,4	8	74	1,5
Italie		0	-		0	-		0	-	10	111	2,2
Fédération de Russie		0	-	3	8	0,1		0	-	19	244	4,8
Canada	1	21	0,1		0	-		0	-	1	3	0,1
Bermudes	5	1 496	9,3		0	-		0	-	1	10	0,2
Inde		0	-		0	-		0	-	5	12	0,2
Turquie		0	-	7	38	0,3		0	-	16	55	1,1
République islamique d'Iran		0	-		0	-		0	-	1	1	0,0
Arabie saoudite		0	-		0	-		0	-		0	-
Belgique		0	-		0	-		0	-	12	33	0,7
Malaisie		0	-		0	-		0	-		0	-
Émirats arabes unis		0	-		0	-		0	-	17	269	5,3
Indonésie		0	-		0	-		0	-		0	-
Chypre		0	-	1	10	0,1		0	-	3	21	0,4
Pays-Bas	2	3	0,0	17	78	0,6		0	-	3	7	0,1
Brésil		0	-		0	-		0	-	2	5	0,1
France		0	-		0	-	1	7	0,1	27	63	1,2
Suède	1	23	0,1	1	5	0,0	17	1 318	21,9	1	4	0,1
Viet Nam		0	-		0	-		0	-		0	-
Koweït		0	-		0	-		0	-		0	-
Espagne		0	-		0	-		0	-		0	-
Île de Man	2	5	0,0	2	29	0,2		0	-		0	-
Suisse		0	-	7	305	2,5		0	-	13	161	3,2
Thaïlande		0	-		0	-		0	-		0	-
Total des 35 pays	328	16 073	100,0	1 104	12 246	100,0	99	6 022	100,0	360	5071	100,0
Part en pourcentage dans ces 35 pays	1,0	1,4		3,2	1,1		0,3	0,5		1,0	0,5	

Tableau 2.9 Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1^{er} janvier 2010^a (suite)

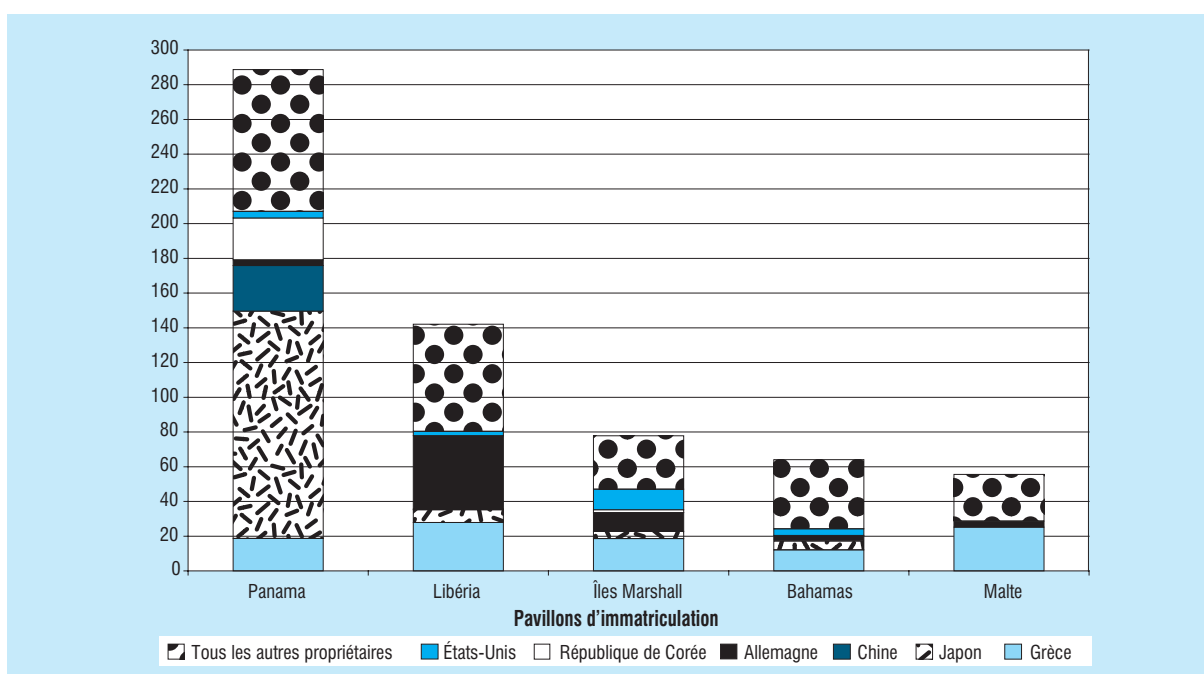
Total des 10 principaux registres de libre immatriculation					Total de la flotte navigant sous pavillon national	10 principaux registres en % de la flotte navigant sous pavillon national	Pays ou territoire d'appartenance
Nombre de navires	% de navires	1 000 tpl	% of tpl	Tonnage moyen des navires	1 000 tpl		
2 208	16,32	120 554	19,46	54 599	186 095	64,8	Grèce
2 572	19,01	148 629	24,00	57 787	183 320	81,1	Japon
710	5,25	32 959	5,32	46 421	104 452	31,6	Chine
2 692	19,89	80 125	12,94	29 764	103 896	77,1	Allemagne
378	2,79	25 640	4,14	67 830	44 883	57,1	République de Corée
592	4,37	23 426	3,78	39 572	41 291	56,7	États-Unis
677	5,00	16 464	2,66	24 319	40 519	40,6	Norvège
213	1,57	10 399	1,68	48 820	34 442	30,2	Hong Kong (Chine)
242	1,79	4 058	0,66	16 768	33 198	12,2	Danemark
188	1,39	10 415	1,68	55 398	32 609	31,9	Singapour
405	2,99	19 092	3,08	47 140	29 491	64,7	Province chinoise de Taiwan
276	2,04	12 191	1,97	44 169	26 212	46,5	Royaume-Uni
158	1,17	5 788	0,93	36 634	22 454	25,8	Italie
278	2,05	12 291	1,98	44 211	19 432	63,3	Fédération de Russie
123	0,91	11 334	1,83	92 146	18 285	62,0	Canada
76	0,56	10 898	1,76	143 398	17 193	63,4	Bermudes
37	0,27	1 903	0,31	51 442	17 167	11,1	Inde
394	2,91	8 368	1,35	21 238	16 769	49,9	Turquie
80	0,59	12 584	2,03	157 294	13 693	91,9	République islamique d'Iran
50	0,37	11 272	1,82	225 434	13 206	85,4	Arabie saoudite
45	0,33	1 241	0,20	27 575	12 548	9,9	Belgique
43	0,32	496	0,08	11 544	12 439	4,0	Malaisie
209	1,54	6 956	1,12	33 284	9 224	75,4	Émirats arabes unis
22	0,16	626	0,10	28 451	8 939	7,0	Indonésie
277	2,05	8 070	1,30	29 134	8 882	90,9	Chypre
155	1,15	3 144	0,51	20 284	8 818	35,7	Pays-Bas
30	0,22	5 405	0,87	180 161	7 736	69,9	Brésil
82	0,61	1 699	0,27	20 721	7 386	23,0	France
42	0,31	1 932	0,31	46 007	7 023	27,5	Suède
40	0,30	1 193	0,19	29 827	6 792	17,6	Viet Nam
15	0,11	889	0,14	59 263	6 603	13,5	Koweït
88	0,65	2 164	0,35	24 594	5 245	41,3	Espagne
30	0,22	4 752	0,77	158 390	4 823	98,5	Île de Man
89	0,66	2 250	0,36	25 283	3 948	57,0	Suisse
16	0,12	206	0,03	12 879	3 794	5,4	Thaïlande
13 532	100,00	619 412	100,00	45 774	1 112 804	55,7	Total des 35 pays
39,4		55,7					Part en pourcentage dans ces 35 pays

Graphique 2.6 Principaux pays d'appartenance et leur pavillon d'immatriculation, 2010^a
(Chiffres au 1^{er} janvier, en millions de tpl)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.
^a Navires de charge classiques de 1 000 tjb et au-delà.

Graphique 2.7 Principaux pays de libre immatriculation et pays d'appartenance, 2010^a
(Chiffres au 1^{er} janvier, en millions de tpl)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.
^a Navires de charge classiques de 1 000 tjb et au-delà.

Tableau 2.10 Livraisons de navires neufs dans les principaux pays constructeurs (2009, en milliers de tjb)

	République de Corée	Chine	Japon	Tous autres pays	Total	Pourcentage du total des tjb
Vraquiers et minéraliers	4 115	9 386	8 107	866	22 474	28,9
<i>Pourcentage</i>	18,3	41,8	36,1	3,9	100,0	
Transporteurs de brut et de produits pétroliers	8 153	5 567	3 792	61	17 573	22,6
<i>Pourcentage</i>	46,4	31,7	21,6	0,3	100,0	
Porte-conteneurs (cellulaires intégraux)	6 672	2 187	1 124	1 685	11 669	15,0
<i>Pourcentage</i>	57,2	18,7	9,6	14,4	100,0	
Transporteurs de produits et chimiquiers	4 627	2 422	1 494	1 074	9 617	12,4
<i>Pourcentage</i>	48,1	25,2	15,5	11,2	100,0	
Transporteurs de GNL et de GPL	4 351	338	1 237	47	5 974	7,7
<i>Pourcentage</i>	72,8	5,7	20,7	0,8	100,0	
Transporteurs de véhicules	445	407	1 995	332	3 178	4,1
<i>Pourcentage</i>	14,0	12,8	62,8	10,4	100,0	
Navires de charge classiques	10	1 171	242	412	1 835	2,4
<i>Pourcentage</i>	0,5	63,8	13,2	22,4	100,0	
Autres sous-catégories de navires	584	722	1 110	2 950	5 366	6,9
<i>Pourcentage</i>	10,9	13,5	20,7	55,0	100,0	
Total	28 957	22 201	19 101	7 427	77 686	100,0
<i>Pourcentage du total des tjb</i>	37,3	28,6	24,6	9,6	100,0	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de IHS Fairplay.

Leone. Un remorqueur a été construit en Jamahiriya arabe libyenne. L'Afrique du Sud a construit cinq navires dans trois chantiers navals, dont un transporteur de produits de 4 680 tjb utilisé dans ce pays pour le soutage.

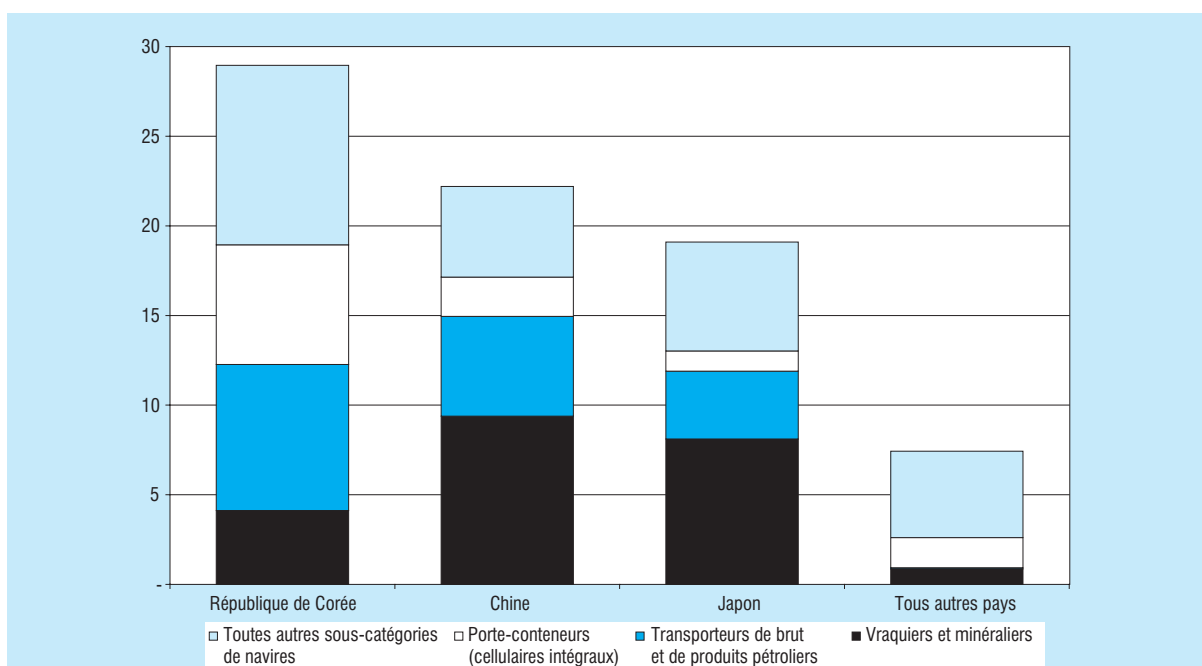
2. Démolition de navires

Au début de 2009, on comptait 99 741 navires commerciaux de 100 tjb et au-delà. Au cours de cette année, 3 658 navires neufs ont été livrés (+3,7 % de la flotte existante au 1^{er} janvier, en termes de nombre d'unités), tandis que 1 205 navires ont été retirés du service et démolis pour la plupart (ce qui correspond à une réduction de 1,2 % de la flotte existante). Il est donc resté, en janvier 2010, 102 194 navires (+2,5 % par rapport à janvier 2009)¹⁰.

Le marché de la démolition de navires (également appelé casse ou recyclage) est beaucoup plus imprévisible que celui de la construction, car les bâtiments peuvent être vendus à la casse à bref délai. Lorsque

les taux de fret et d'affrètement sont élevés, les armateurs hésitent beaucoup à retirer des navires du marché, alors que quand la demande de transports maritimes est faible, ils sont beaucoup plus enclins à les vendre à la casse. L'inconvénient qu'il y a à vendre en période de faible demande, c'est que les prix de la ferraille sont très bas. Entre le milieu de 2008 et le début de 2009, son cours est tombé des environs de 650 dollars à tout juste 200 dollars la tonne de déplacement léger. Depuis lors, les prix sont remontés, pour atteindre environ 400 dollars en mars 2010.

Au cours de ces dernières années, l'âge moyen des navires vendus à la casse s'est élevé en règle générale, car il sont maintenant construits pour durer plus et, en temps de croissance économique, leurs propriétaires maintiennent les bâtiments anciens en service plus longtemps. Pendant la récession économique de 2008 et 2009, toutefois, la proportion de tonnage démolé a augmenté, et l'âge moyen de la flotte s'est donc abaissé (voir le graphique 2.9, ainsi que la pyramide des âges du tonnage démolé présentée au graphique 2.5).

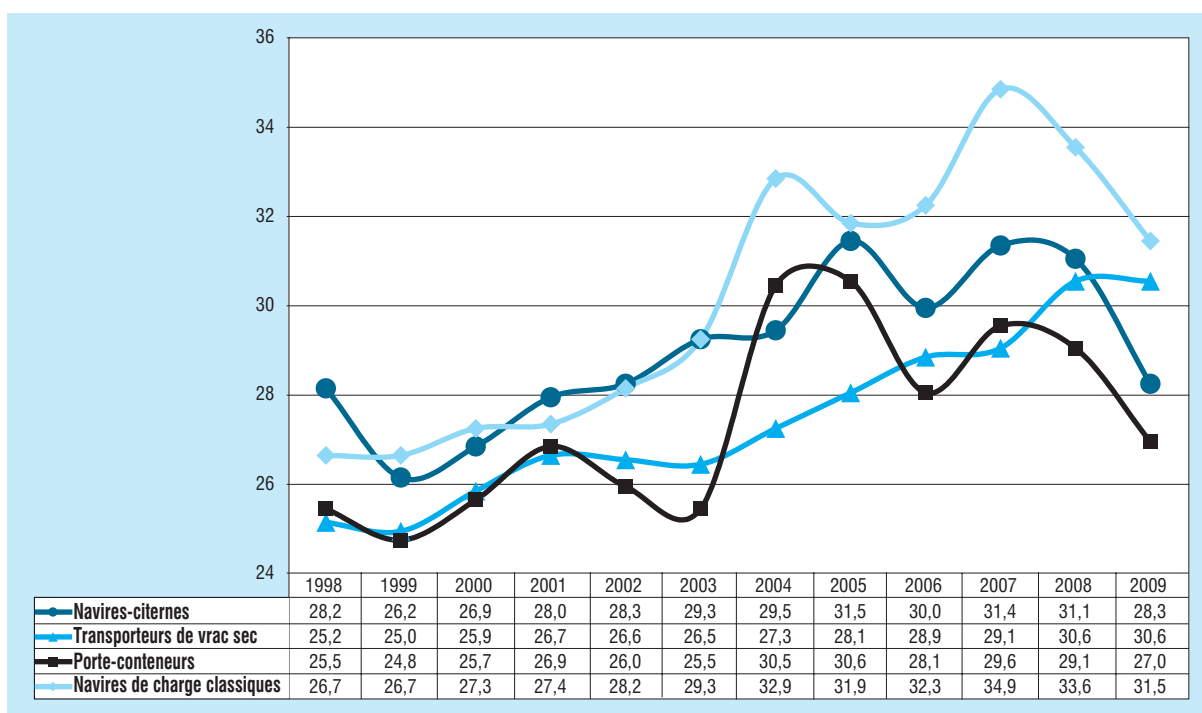
Graphique 2.8 Livraisons de navires neufs dans les principaux pays constructeurs, 2009 (en milliers de tjb)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de IHS Fairplay.

Tableau 2.11 Tonnage déclaré vendu à la casse dans les principaux pays qui se livrent au démantèlement des navires, 2009 (en milliers de tonnes de jauge brute)

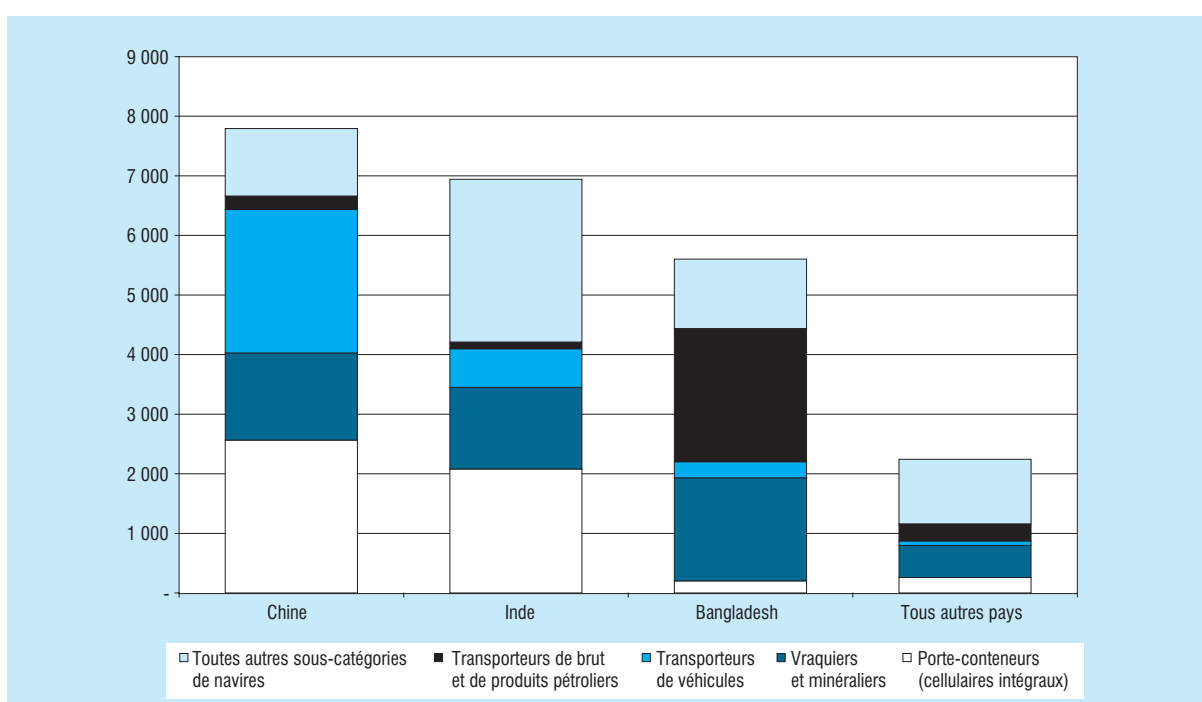
	Chine	Inde	Bangladesh	Pakistan	Tous autres pays	Total	Pourcentage du total des tjb
Porte-conteneurs cellulaires intégraux	2 566	2 079	201	147	112	5 104	22,6
<i>Pourcentage</i>	50,3	40,7	3,9	2,9	2,2	100,0	
Vraquiers et minéraliers	1 461	1 369	1 731	399	140	5 100	22,6
<i>Pourcentage</i>	28,7	26,9	33,9	7,8	2,7	100,0	
Transporteurs de véhicules	2 407	652	270	-	75	3 404	15,1
<i>Pourcentage</i>	70,7	19,2	7,9	-	2,2	100,0	
Transporteurs de brut et de produits pétroliers	227	110	2 234	287	-	2 858	12,7
<i>Pourcentage</i>	7,9	3,9	78,2	10,1	-	100,0	
Navires de charge classiques	482	1 144	183	161	227	2 197	9,7
<i>Pourcentage</i>	21,9	52,0	8,4	7,3	10,4	100,0	
Transporteurs de produits et chimiquiers	108	271	438	99	22	938	4,2
<i>Pourcentage</i>	11,5	28,9	46,7	10,6	2,4	100,0	
Transporteurs de GNL	1	216	211	44	7	478	2,1
<i>Pourcentage</i>	0,2	45,1	44,1	9,2	1,4	100,0	
Tous autres sous-catégories	541	1 102	335	281	243	2 501	11,1
<i>Pourcentage</i>	21,6	44,0	13,4	11,2	9,7	100,0	
Total tjb	7 792	6 943	5 603	1 417	826	22 581	100,0
<i>Pourcentage du total de tjb</i>	34,5	30,7	24,8	6,3	3,7	100,0	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de IHS Fairplay.

Graphique 2.9 Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégorie, entre 1998 et 2009^a (en années)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Shipping Statistics and Market Review* publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, vol. 52, n° 1/2 – 2010, tableau 2.2.

^a Navires de 300 tjb et au-delà.

Graphique 2.10 Tonnage déclaré vendu à la casse dans les principaux pays qui se livrent au démantèlement des navires, 2009 (en milliers de tjb)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de IHS Fairplay.

Tableau 2.12 Tonnage en commande dans le monde, 2000–2009^a (En milliers de tpl)

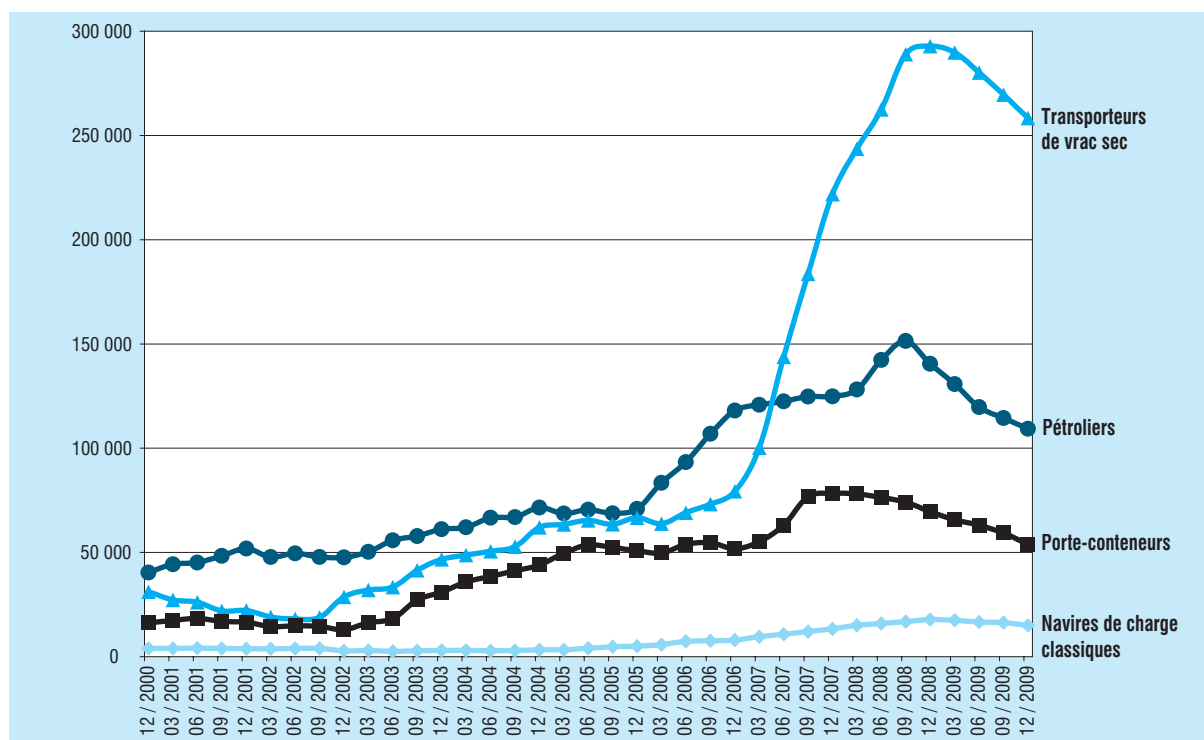
Début du mois	Pétroliers			Vraquiers			Navires de charge classiques		
	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl
Décembre 2000	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 966	446	8 892
Mars 2001	44 361	319	139 061	27 221	439	62 007	3 963	441	8 986
Juin 2001	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
Septembre 2001	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
Décembre 2001	51 894	399	130 060	22 184	353	62 845	3 826	372	10 286
Mars 2002	47 836	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
Juin 2002	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
Septembre 2002	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
Décembre 2002	47 591	488	97 523	28 641	391	73 251	2 832	257	11 018
Mars 2003	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
Juin 2003	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
Septembre 2003	57 856	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
Décembre 2003	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
Mars 2004	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 683
Juin 2004	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
Septembre 2004	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
Décembre 2004	71 563	701	102 087	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
Mars 2005	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
Juin 2005	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
Septembre 2005	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
Décembre 2005	70 847	724	97 855	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
Mars 2006	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
Juin 2006	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
Septembre 2006	106 912	987	108 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
Décembre 2006	118 008	1 078	109 470	79 364	988	80 328	8 004	737	10 860
Mars 2007	120 819	1 113	108 553	100 256	1 204	83 269	9 561	843	11 342
Juin 2007	122 429	1 107	110 595	143 795	1 657	86 781	10 782	885	12 184
Septembre 2007	124 758	1 149	108 580	183 574	2 137	85 903	12 042	956	12 597
Décembre 2007	124 845	1 134	110 093	221 808	2 573	86 206	13 360	1 035	12 908
Mars 2008	128 128	1 139	112 492	243 600	2 804	86 876	15 097	1 195	12 633
Juin 2008	142 333	1 202	118 413	262 452	3 009	87 222	15 911	1 255	12 678
Septembre 2008	151 423	1 245	121 625	288 959	3 316	87 141	16 787	1 332	12 603
Décembre 2008	140 504	1 154	121 754	292 837	3 347	87 492	17 849	1 374	12 991
Mars 2009	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795
Juin 2009	119 709	986	121 409	280 102	3 194	87 696	16 684	1 296	12 874
Septembre 2009	114 460	934	122 548	269 558	3 050	88 380	16 354	1 264	12 939
Décembre 2009	109 310	884	123 654	258 343	2 918	88 534	15 018	1 179	12 738
Pourcentage du total, décembre 2009	23,1	9,6		54,5	31,6		3,2	12,8	

Tableau 2.12 Tonnage en commande dans le monde, 2000–2009^a (En milliers de tpi) (suite)

Porte-conteneurs			Autres navires			Total			Début du mois
1 000 tpi	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpi	1 000 tpi	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpi	1 000 tpi	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpi	
16 140	394	40 964	8 870	1 087	8 160	100 513	2 697	37 268	Décembre 2000
17 350	435	39 884	10 154	1 132	8 970	103 048	2 766	37 255	Mars 2001
18 393	441	41 708	11 790	1 138	10 360	105 563	2 737	38 569	Juin 2001
16 943	413	41 025	12 181	1 153	10 564	103 421	2 677	38 633	Septembre 2001
16 550	393	42 111	13 501	1 201	11 242	107 955	2 718	39 719	Décembre 2001
14 476	355	40 776	12 839	1 200	10 700	97 936	2 616	37 437	Mars 2002
14 793	362	40 865	15 415	1 324	11 643	101 836	2 747	37 072	Juin 2002
14 509	338	42 927	15 342	1 292	11 875	100 473	2 713	37 034	Septembre 2002
13 000	296	43 919	16 174	1 386	11 669	108 238	2 818	38 409	Décembre 2002
16 281	326	49 943	16 199	1 365	11 868	117 742	2 910	40 461	Mars 2003
18 296	367	49 853	17 085	1 367	12 498	127 152	2 979	42 683	Juin 2003
27 216	503	54 107	18 062	1 484	12 171	147 475	3 411	43 235	Septembre 2003
30 974	580	53 403	19 277	1 492	12 920	161 174	3 638	44 303	Décembre 2003
35 840	658	54 468	20 068	1 520	13 203	169 786	3 776	44 965	Mars 2004
38 566	724	53 268	22 833	1 682	13 575	181 434	4 068	44 600	Juin 2004
41 172	808	50 956	24 368	1 714	14 217	188 198	4 209	44 713	Septembre 2004
43 904	880	49 891	27 361	1 898	14 416	208 185	4 645	44 819	Décembre 2004
49 624	1 006	49 328	27 328	1 940	14 087	212 335	4 805	44 190	Mars 2005
53 605	1 101	48 688	29 884	2 002	14 927	223 414	5 046	44 275	Juin 2005
52 378	1 132	46 271	31 209	2 158	14 462	220 600	5 292	41 686	Septembre 2005
50 856	1 124	45 245	33 147	2 285	14 506	226 551	5 522	41 027	Décembre 2005
49 749	1 130	44 026	36 750	2 373	15 487	239 512	5 712	41 931	Mars 2006
53 876	1 185	45 465	39 768	2 522	15 768	263 347	6 136	42 918	Juin 2006
54 676	1 199	45 601	42 322	2 714	15 594	284 738	6 513	43 718	Septembre 2006
51 717	1 143	45 247	45 612	2 962	15 399	302 706	6 908	43 820	Décembre 2006
55 144	1 229	44 869	49 245	3 327	14 802	335 025	7 716	43 420	Mars 2007
63 063	1 305	48 324	52 382	3 562	14 706	392 451	8 516	46 084	Juin 2007
76 804	1 412	54 394	56 767	3 864	14 691	453 945	9 518	47 693	Septembre 2007
78 348	1 435	54 598	56 947	3 876	14 692	495 309	10 053	49 270	Décembre 2007
78 042	1 419	54 998	58 304	4 174	13 968	523 171	10 731	48 753	Mars 2008
76 388	1 352	56 500	57 574	4 302	13 383	554 657	11 120	49 879	Juin 2008
74 090	1 322	56 044	56 563	4 442	12 734	587 823	11 657	50 427	Septembre 2008
69 593	1 209	57 563	52 088	4 256	12 239	572 871	11 340	50 518	Décembre 2008
65 610	1 121	58 528	48 131	4 117	11 691	551 720	10 992	50 193	Mars 2009
63 064	1 028	61 346	43 989	3 796	11 588	523 548	10 300	50 830	Juin 2009
59 314	948	62 567	40 947	3 591	11 403	500 632	9 787	51 153	Septembre 2009
53 903	813	66 301	37 434	3 428	10 920	474 008	9 222	51 400	Décembre 2009
11,4	8,8		7,9	37,2		100,0	100,0		Pourcentage du total, décembre 2009

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tjb et au-delà.

Graphique 2.11 Tonnage en commande dans le monde, 2000–2010^a (en milliers de tpl)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de 100 tjb et au-delà.

Ce sont les porte-conteneurs et les transporteurs de vrac sec qui constituent la plus grande partie du tonnage démoli en 2009, à raison de 23 % pour chacune de ces catégories, devant les transporteurs de véhicules (15 %) et les navires-citernes (13 %) (tableau 2.11 et graphique 2.10). On a enregistré une forte augmentation des démolitions de navires-citernes en 2009. La capacité de porte-conteneurs mis à la casse en 2009 a été de 364 300 EVP, contre 99 900 EVP en 2008 et seulement 1 900 EVP quatre ans plus tôt¹¹. Cette augmentation ne correspondait quand même qu'à 3 % seulement de la capacité existante.

Le marché de la démolition de navires est aussi fortement concentré que celui de la construction. Trois pays, à eux seuls, se sont adjugé 90 % du tonnage brut démoli en 2009, à savoir la Chine (34,5 %), devant l'Inde (30,7 %) et le Bangladesh (24,8 %), le reste étant allé au Pakistan (6,3 %) et à l'ensemble des autres pays concernés à hauteur de 3,7 % (tableau 2.11).

Dans le domaine de la démolition de navires également, les différents pays ont leur spécialité. En 2009, les chantiers Chinois ont acheté 71 % des transporteurs de véhicules et 50 % des porte-conteneurs vendus à la casse. L'Inde a démoli surtout des porte-

conteneurs et d'autres navires spécialisés, alors que le Bangladesh a acheté la plupart des grands pétroliers, avec une part de marché de 78 %.

Les pays développés ne participent pas de manière notable au recyclage des navires, car les pays en développement, où les salaires sont bas, sont plus compétitifs dans cette activité à forte intensité de main-d'œuvre. Une réglementation pour la protection de l'environnement plus stricte fait encore monter les coûts déjà élevés dans les pays développés.

3. Tonnage en commande

Comme quelques commandes seulement ont été passées en 2009 et que les chantiers navals ont ralenti la livraison de celles qui étaient en cours, la situation du carnet de commandes mondial n'a pas beaucoup changé au cours de ces derniers mois (tableau 2.12 et graphique 2.11). Le tonnage en commande, au 31 décembre 2009, était de 258,3 millions de tpl pour les transporteurs de vrac sec (54,5 % de l'ensemble au niveau mondial), 109,3 millions de tpl pour les pétroliers (23,1 %), 15 millions de tpl pour les navires de charge classiques (3,2 %), 53,9 millions de tpl pour

Tableau 2.13 Prix représentatifs des navires neufs, diverses années (en millions de dollars, moyennes annuelles)

Type et tonnage du navire	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Mars 2010	Variation en pourcentage 2009/2010
Vraquiers – Handysize de 30 000 tpi	16	19	21	22	33	38	29	25	-23,7
Vraquiers – Panamax de 75 000 tpi	23	32	35	36	47	54	39	35	-27,8
Vraquiers – Capesize de 170 000 tpi	38	55	62	62	84	97	69	57	-28,9
Porte-conteneurs grésés de 500 EVP	13	18	18	16	16	21	14	10	-33,3
Porte-conteneurs non grésés de 6 500 EVP	67	86	101	98	97	108	87	74	-19,4
Porte-conteneurs non grésés de 12 000 EVP	n.d	n.d	n.d	n.d	154	164	114	105	-30,5
Pétroliers – Handy de 50 000 tpi	28	35	42	47	50	52	40	34	-23,1
Pétroliers – Suezmax de 160 000 tpi	47	60	73	76	85	94	70	63	-25,5
Pétroliers – VLCC de 300 000 tpi	67	91	119	125	136	153	116	99	-24,2
Chimiquiers de 12 000 tpi	12	16	18	21	33	34	33	30	-2,9
Transporteurs de GPL de 15 000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	40	-11,5
Transporteurs de GNL de 160 000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	210	1,8

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de diverses livraisons de *Drewry Shipping Insight*.

les porte-conteneurs (11,4 %) et 37,4 millions de tpi pour les autres catégories de navires (7,9 %). Le tonnage en commande était, en tout, de 9 222 navires d'une capacité globale de 474 millions de tpi.

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

En raison de l'excédent de capacité, les prix des navires neufs ou d'occasion ont poursuivi leur baisse en 2008 et 2009, ainsi qu'au début de 2010 (tableaux 2.13 et 2.14). Les prix moyens des transporteurs de vrac sec neufs ont diminué de 24 % à 29 % entre 2008 et 2009, ceux des porte-conteneurs de 19 % à 33 %, et ceux des pétroliers de 23 % à 26 %.

La baisse des prix des navires d'occasion a été encore plus spectaculaire. Les prix moyens des transporteurs de vrac sec âgés de 10 ans ont perdu de 45 % à 61 % entre 2008 et 2009, ceux des porte-conteneurs de 10 ans de 47 % à 69 % et ceux des pétroliers de 38 % à 42 %. En moyenne, au cours des huit périodes couvertes par les tableaux 2.13 et 2.14, les prix des navires d'occasion ont manifesté une instabilité supérieure de 50 % à ceux des navires neufs (c'est-à-dire que la variabilité statistique a été plus importante de 50 %), parce que les prix d'occasion subissent les lois du marché alors que les prix des navires neufs dépendent du coût de la construction.

Les transporteurs de GNL continuent d'être les navires neufs les plus onéreux; en mars 2010, ils coû-

taient généralement 210 millions de dollars, suivis par les grands porte-conteneurs, qui se vendaient ordinairement 105 millions de dollars. Les prix des petits vraquiers neufs, quant à eux, avoisinaient 25 millions de dollars.

Le trafic maritime peut bénéficier d'importantes économies d'échelle. Alors qu'un navire de 12 000 EVP transporte presque deux fois plus de conteneurs qu'un navire de 6 500 EVP, il ne coûte qu'environ 42 % plus cher. De même, un transporteur de vrac sec Capesize de 170 000 tpi ne coûte que 63 % de plus qu'un Panamax de 75 000 tpi, bien que sa taille soit supérieure de 127 %. Un très grand transporteur de brut (VLCC) est presque deux fois plus grand qu'un Suezmax, alors qu'il ne coûte que 57 % de plus (tableau 2.13).

5. Ajournement de l'offre pour l'adapter à l'évolution de la demande

Aménagements à court terme

Le secteur des transports maritimes a été frappé de plein fouet par la crise économique. La récession du commerce de 2009 a eu pour effet direct un déclin rapide de la demande de services de transports et de services connexes, et pourtant, comme il a été montré plus haut, malgré ce déclin, la capacité de transport maritime a progressé tout au long de 2009, car les livraisons des navires commandés aux chantiers navals au cours des années précédentes se sont poursuivies.

Tableau 2.14 Prix des navires d'occasion, 2000–2008 (en millions de dollars, chiffres au 31 décembre)

Type et tonnage du navire ^a	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Mars 2010	Évolution en pourcentage 2009/2008
Vraquiers – Handysize de 28 000 tpl (âgés de 10 ans)	10	15	20	20	28	31	17	20	-45.2
Vraquiers – Panamax de 75 000 tpl (âgés de 5 ans)	20	35	40	39	83	70	31	36	-55.7
Vraquiers – Capesize de 150 000 tpl (âgés de 10 ans)	23	41	32	49	75	82	32	35	-61.0
Porte-conteneurs grésés de 500 EVP (âgés de 10 ans)	5	7	11	10	9	13	4	4	-69.2
Porte-conteneurs non grésés de 2 500 EVP (âgés de 10 ans)	20	29	39	41	24	36	18	15	-50.0
Porte-conteneurs non grésés de 3 500 EVP (âgés de 10 ans)	25	34	43	44	43	45	24	18	-46.7
Pétroliers – Handy de 45 000 tpl (âgés de 5 ans)	25	35	44	47	40	51	30	26	-41.2
Pétroliers – Suezmax de 150 000 tpl (âgés de 5 ans)	43	60	72	76	87	95	59	59	-37.9
Pétroliers – VLCC de 300 000 tpl (âgés de 5 ans)	60	91	113	116	124	145	84	80	-42.1
Chimiquiers de 12 000 tpl (âgés de 10 ans)	9	11	12	14	23	23	20	17	-13.0
Transporteurs de GPL de 15 000 m ³ (âgés de 10 ans)	21	23	30	39	40	39	39	25	0.0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de différentes livraisons de *Drewry Shipping Insight*.

La réaction de l'offre à l'évolution de la demande n'est jamais immédiate. Entre 2002 et 2004, la demande d'échanges conteneurisés a crû plus vite que l'offre de capacité de transport correspondante, d'où les commandes de navires neufs, qui sont habituellement livrés deux ou trois ans plus tard; or, depuis 2006, les livraisons de porte-conteneurs progressent plus vite que la demande. En 2009, l'écart entre ces deux taux de croissance a atteint un pourcentage énorme de 15 points (voir également le graphique 3.3 au chapitre 3). L'excédent de tonnage qui en est résulté a provoqué une baisse notable des taux de fret conteneurisé, lesquels se sont affaiblis d'un tiers entre la fin de 2008 et le début de 2009 (voir le chapitre 4). On peut en dire autant des transports de vrac sec qui ont vu le taux d'affrètement des navires diminuer de plus de moitié. Les faibles taux de fret et d'affrètement, associés à la diminution du volume des échanges ont entraîné des pertes financières records pour les opérateurs. La première compagnie mondiale de transports maritimes conteneurisés, Maersk Line, a fait état d'une perte de 2,1 milliards de dollars en 2009. Hanjin Line a perdu 1,1 milliard de dollars au cours de la même année, Neptune Orient Line 741 millions de dollars, et des pertes similaires ont été accusées dans l'ensemble de ce secteur. Pour les 20 principaux transporteurs de conteneurs, elles sont estimées à 20 milliards de dollars sur l'année. Les perspectives pour 2010 sont bien meilleures; à titre d'exemple, le

transporteur français CMA CGM a annoncé un bénéfice estimé à 270 millions de dollars pour le premier trimestre (au 31 mars) et escompte un bénéfice global de 1,8 milliard de dollars sur l'ensemble de l'année 2010, hors impôts, dépréciation et amortissements¹².

On connaît depuis longtemps le caractère cyclique du commerce maritime. En périodes de croissance et de gros bénéfices, les armateurs disposent de flux de trésorerie excédentaires qui leur permettent de passer des commandes de navires neufs. Mais il faut du temps pour les honorer. Il y a également des délais parce que les postes à quai des chantiers navals font habituellement le plein pendant les périodes de prospérité; la construction de tout nouveau navire ne démarre que deux ou trois ans après la commande et peut prendre jusqu'à un an. Pendant les années fastes qu'a connues ce secteur, un nombre record de commandes de navires neufs a été enregistré année après année. Ces bâtiments sont encore en cours de livraison aujourd'hui, et voilà pourquoi la flotte mondiale continue de se développer malgré la crise économique. En raison de l'excédent de capacité et des pertes financières enregistrées par les compagnies maritimes, les commandes sont restées au point mort pendant la plus grande partie de 2009.

Bien que l'alternance actuelle de hausses et de baisses du commerce maritime atteigne des proportions extrêmes, en partie à cause du recul de la

demande, ce caractère cyclique n'est pas nouveau. Il a été comparé au «pig cycle» (cycle du porc) du Royaume-Uni dans les années 30¹³. En substance, cela signifie que la responsabilité en revient, au moins en partie, à ce secteur lui-même. La production de navires neufs fait suite à une évolution des prix, mais seulement avec un délai, et ce délai est cause d'une future évolution desdits prix. Dans l'idéal, les livraisons de navires neufs devraient se faire à un rythme régulier, mais dans la pratique, les investissements dans ce domaine suivent le «pig cycle». Le regain de forte activité intervient au plus haut point de la période faste, mais les nouveaux navires deviennent disponibles en temps de récession, laquelle est amplifiée par leur livraison.

Même sans la crise économique, l'énorme plan de charge de nouveaux navires aurait entraîné aujourd'hui un excédent de tonnage et une baisse concomitante des prix; mais cette crise a certainement aggravé la situation. Dans le cas des porte-conteneurs, par exemple, on prévoit que cette flotte continuera de croître pendant les quatre ou cinq années à venir, essentiellement au fil de livraisons de navires d'une capacité de charge supérieure à 8 000 EVP. Pour être plus précis, 156 porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP doivent être livrés d'ici à 2013, alors qu'on ne comptait que 42 navires de cette taille en service en avril 2010¹⁴. Pour ce qui est des transporteurs de vrac sec, les commandes correspondent actuellement aux deux tiers de la flotte existante¹⁵.

Les taux de fret et les prix des navires d'occasion réagissent immédiatement à l'évolution de l'équilibre entre l'offre et la demande. L'offre de nouveaux bâtiments, toutefois, réagit plus lentement. Le secteur des transports maritimes a cinq moyens d'ajuster l'offre au déclin de la demande, qui, pour la plupart, ne fonctionnent qu'à long terme:

Premièrement, les compagnies maritimes arrêtent immédiatement de commander de nouveaux navires. En 2009, on n'a compté que neuf commandes de porte-conteneurs, contre 213 en 2008 et 538 en 2007. Celles de navires-citernes ont été de 153 en 2009 contre 509 en 2008 et 1 054 en 2007. Il n'y a eu que 290 commandes de transporteurs de vrac sec passées en 2009, contre 1 204 en 2008 et 2 060 en 2007¹⁶.

Deuxièmement, les armateurs peuvent, dans une certaine mesure, annuler ou ajourner les commandes en cours. En ce qui concerne le marché des porte-conteneurs, l'activité, en 2009, a été axée essentiellement sur la restructuration du carnet de commandes existant; on estime qu'environ 60 % des livraisons prévues

initialement pour le premier trimestre de 2010 ont été repoussées à une date ultérieure¹⁷, ce pourcentage étant moindre pour les transporteurs de vrac sec et liquide. Dans les négociations de ces reports de livraison, certains chantiers navals ont été plus souples que d'autres – en particulier ceux qui n'existaient que sur le papier, en tant qu'installations entièrement nouvelles lors de la commande. De nombreuses livraisons ont été différées, mais la plupart des commandes n'ont pas été annulées. Certains chantiers ont aidé leurs clients à financer les navires grâce à des contrats de cession-bail, et la capacité de la flotte détenue par les 20 premières compagnies mondiales de transports maritimes conteneurisés est toujours en passe de s'étoffer de plus d'un tiers au cours des quatre années à venir.

Troisièmement, s'agissant d'une mesure à court terme, les navires peuvent naviguer à petite vitesse, ce qui permet de réduire la capacité effective de la flotte existante. Cette réduction de la vitesse de croisière oblige à utiliser un plus grand nombre de navires pour maintenir la fréquence des rotations ou répondre à une demande qui reste égale. Le fait d'utiliser neuf ou dix navires pour un service qui n'en exige habituellement que huit comporte deux principaux avantages potentiels: cela permet, tout d'abord, de préserver les taux de fret sans immobiliser des navires, et ensuite de faire des économies de carburant. Pendant la récession économique, les chargeurs ne se souciaient guère de la lenteur des livraisons de marchandises, car leur préoccupation était surtout de réduire leurs stocks d'une manière ou d'une autre. Or, avec la reprise de l'économie, les négociants et les fabricants ne sont plus prêts à accepter de longs délais de livraison.

Quatrièmement, il est possible de retirer provisoirement des navires du service. De nombreux bâtiments excédentaires sont actuellement immobilisés¹⁸. Au début de 2010, tel était le cas de 12 % de la capacité de charge mondiale des porte-conteneurs. En d'autres termes, plus de 500 porte-conteneurs restaient à l'ancre dans différents ports du monde, étant entendu que les livraisons en attente se montaient au double de ce nombre¹⁹. En dépit de la reprise économique et du fait que le tonnage immobilisé en mai 2010 était estimé à tout juste 4 % de la flotte existante, il va subsister un excédent de tonnage au cours des années à venir²⁰.

Enfin, les armateurs peuvent faire démolir des navires. Malgré les contraintes liées à la capacité des chantiers de démolition, on a assisté, en 2009, à une poussée du recyclage des navires, les armateurs ayant vendu

nombre d'entre eux à la casse. La Chine, notamment, a enregistré un record de ses importations de navires à cette fin. Néanmoins, cette croissance a été plus faible qu'on ne l'escomptait initialement. Les cours de la ferraille étant actuellement très bas, de nombreux armateurs préfèrent ne pas se presser et immobiliser purement et simplement leurs navires, plutôt que de les recycler, dans l'attente de jours meilleurs.

Compte tenu des navires provisoirement retirés du service, la flotte actuellement en activité (soit l'affectation des porte-conteneurs aux voies maritimes) a effectivement diminué en 2009. La capacité de transports conteneurisés déployée sur les principales voies commerciales entre l'Asie de l'Est et l'Europe et entre l'Asie de l'Est et l'Amérique du Nord a été 20 % plus faible en janvier 2010 qu'un an auparavant. Il n'est pas sans intérêt de noter que cette réduction a été moins brutale sur les principaux itinéraires Sud-Sud, car les échanges entre pays en développement ont été moins affectés par la récession économique que la plupart de ceux des pays développés. La flotte en service entre l'Afrique australe et l'Asie de l'Est n'a diminué que de 7 %, de 13 % entre l'Asie de l'Est et l'Amérique du Sud, alors qu'elle a en fait augmenté de 3,4 % en 2009 entre l'Afrique australe et l'Amérique du Sud. Cela rend compte du rôle positif joué par les pays en développement, et les échanges Sud-Sud en particulier, dans la reprise de l'économie mondiale.

Fusions: l'adaptation à long terme

Au cours des périodes de faibles profits précédentes, un regroupement notable s'est effectué dans le secteur des transports maritimes de conteneurs. Pendant les années 90, aux États-Unis, Sea-Land a été absorbé par Maersk (Danemark), American President Lines par NOL (Singapour), et certaines parties de Crowley par Hamburg Süd (Allemagne). Depuis le début de la crise actuelle, les transporteurs ont accusé de lourdes pertes. Cependant, les 25 premières compagnies ont pu garder leur indépendance; il n'y a pas eu de fusions ni d'acquisitions parmi elles au cours de ces deux dernières années.

Il n'en demeure pas moins que les pertes enregistrées en ce moment sont insupportables. Certains organismes gouvernementaux et certaines associations des industries nautiques cherchent déjà des moyens d'aider les compagnies membres, mais pour ce faire elles se heurtent aux autorités chargées des questions de concurrence. Dans l'Union européenne, par exemple, la Direction de la concurrence s'oppose à la garantie d'un emprunt d'État pour le transporteur de conteneurs Hapag-Lloyd. Cette même Direction s'est opposée à un plan conçu par un groupe de proprié-

taires européens de porte-conteneurs pour la gestion commune d'un ensemble de navires. À la longue, il n'y a probablement pas de moyen de procéder à d'autres regroupements.

Le côté anticonjoncturel des transports maritimes

Alors que les armateurs et les chantiers navals luttent encore pour faire face à l'excédent de tonnage, les perspectives concernant la demande s'améliorent (voir le premier chapitre). Les importateurs et les usines qui passent maintenant de nouvelles commandes à l'étranger ont de la chance, car il y a toute la capacité voulue pour transporter leurs marchandises et les taux de fret sont bien inférieurs aux sommets atteints en 2008. L'excédent de tonnage a eu des répercussions préjudiciables sur la rentabilité des transports maritimes, mais il a eu des effets essentiellement positifs pour les importateurs et les exportateurs. D'une certaine manière, les schémas d'investissements du secteur des transports maritimes qui suivent les mouvements de la conjoncture constituent effectivement un mécanisme de correction des aspects anticonjoncturels du commerce international. Alors que l'économie était en surchauffe et le commerce florissant, les taux de fret élevés et l'embouteillage des ports, à l'occasion, étaient de véritables boulets qui gâchaient la fête. Aujourd'hui, comme les milieux d'affaires et les responsables politiques débattent pour savoir comment relancer le commerce mondial, il est bon de constater que les coûts des transactions sont relativement bas et qu'on ne manque pas de capacité de transport pour acheminer les échanges de marchandises qui reprennent. Les temps d'attente dans les ports et les taux de fret ont beaucoup diminué, au grand soulagement des négociants dont les frais de transport baissent et les opérations sont plus faciles. Pour transporter une tonne de vrac sec par voie maritime sur 1 000 milles nautiques au début de 2010, il en coûtait entre quatre et sept dollars, contre 10 à 16 dollars en 2008.

Il est une importante exception, à savoir l'encombrement des ports lié à la demande chinoise de minerai de fer, qui a continué à croître en 2009. Cela a eu comme résultat qu'un fort pourcentage de la flotte a fait escale dans les ports d'embarquement australiens, brésiliens et indiens ainsi que dans ceux de destination en Chine, ce qui a allongé les temps d'attente et fait monter les taux de fret. Lors du pic du 26 juin 2009, on a appris que près d'un cinquième de la flotte spécialisée était immobilisé dans des files d'attente à l'entrée des ports de ces quatre pays²¹.

Les exceptions confirment la règle. En ce qui concerne les transports maritimes conteneurisés, la plus importante compagnie asiatique (Evergreen) était la seule parmi les 20 premières mondiales qui n'ait pas de navire en commande au début de 2010, mais elle prévoit maintenant d'acquérir 100 nouveaux porte-conteneurs. Evergreen semble avoir prévu la crise dès 2006 et s'être gardée de passer de nouvelles commandes à un moment où beaucoup de ses concurrents étaient encore en train de se développer.

En général, il est plus judicieux de passer des commandes à caractère anticonjoncturel – et bien sûr, c'est plus facile à dire qu'à faire. Il est moins coûteux de passer commande d'un navire au point le plus bas du cycle, la livraison peut être plus rapide, et la compagnie disposera de bateaux neufs et modernes au moment de la reprise de la demande. Le revers de la médaille, c'est que c'est risqué; le coût du financement est élevé, et un cautionnement en espèces plus important peut être exigé pour compenser le surcroît de risque. Néanmoins, il semble y avoir quelque fondement au vieil adage (cynique, peut-être) selon lequel un bon armateur ne gagne pas d'argent grâce aux transports, mais en achetant et en vendant ses navires au bon moment.

Participation croissante de la Chine au commerce maritime

Dans une certaine mesure, l'évolution cyclique des transports maritimes peut s'apparenter à l'histoire qui se répète. Cela dit, à chaque cycle, un changement durable s'opère et, dans le cadre de la récente crise financière, l'émergence de la Chine sur le marché du financement des achats de navires pourrait bien en être un. Il est intéressant de noter que les banques chinoises prêtent de l'argent à des armateurs étrangers depuis le début de la crise financière en septembre 2008²², remplaçant ainsi les sources traditionnelles de financement allemandes et britanniques et

aidant les armateurs à prendre livraison des navires précédemment commandés. Lorsque les commandes d'armateurs étrangers étaient annulées, les chantiers navals chinois assuraient souvent la fin de la construction des navires avant de les vendre à bas prix aux transporteurs nationaux.

Les faits nouveaux en Chine sont loin d'être dénués d'intérêt en ce qui concerne l'offre et la demande de services de transport. Pour ce qui est de la demande, les exportations conteneurisées chinoises représentent un quart du total mondial. Du côté de l'offre, les compagnies maritimes chinoises sont parmi celles qui se développent le plus vite, et la Chine possède les fabricants de conteneurs et de grues les plus importants. En 2009, elle a dépassé l'Allemagne pour s'installer au troisième rang des pays armateurs, le Japon pour se hisser au deuxième rang des pays constructeurs de navires et l'Inde pour prendre la tête du recyclage des navires.

Les facultés d'études navales des universités de Shanghai et de Dalian sont celles qui comptent le plus grand nombre d'étudiants au monde, et la Chine est l'un des rares pays qui soit présent dans tous les sous-secteurs des activités maritimes, armement, exploitation, construction, recyclage, immatriculation, classification, personnel et financement. Cela ne signifie pas, toutefois, que les navires des armateurs chinois battent nécessairement pavillon national, ni qu'ils sont les seuls à être utilisés pour transporter les échanges nationaux. La Chine bénéficie encore de la mondialisation du secteur des transports maritimes pour ses exportations de marchandises. En faisant en sorte que le marché des transports maritimes reste libre et en fournissant des navires, des grues et des financements, elle s'assure que, à long terme, ces transports auront une capacité suffisante pour servir son commerce extérieur en appliquant des taux de fret peu élevés.

NOTES

- ¹ Si des conteneurs vides sont chargés sur le pont, la capacité de charge pratique en EVP peut effectivement être encore supérieure. Selon la compagnie, le navire *Ebba Maersk* est parti de Tanger le 19 mai 2010 avec un chargement de 15 011 EVP et jusqu'à neuf rangées de conteneurs empilées sur son pont.
- ² *Containerisation International Online* (2010). Voir <http://www.ci-online.co.uk>. 13 mai.
- ³ Clarkson Research Services (2010), *Container Intelligence Monthly*, avril.
- ⁴ Pour le calcul des taux de croissance de la flotte de porte-conteneurs, différentes manières de mesurer peuvent donner des chiffres différents. Le taux de croissance exprimé en EVP des porte-conteneurs cellulaires intégraux (tableau 2.2) est plus élevé que celui de l'ensemble des porte-conteneurs (tableau 2.4), parce que leur proportion dans cet ensemble s'est accrue. Le taux de croissance exprimé en tpl (tableau 2.1), quant à lui, est plus élevé qu'en termes d'EVP (tableau 2.4), car la capacité de charge de marchandises par EVP dépend aussi de la taille, de l'âge et d'autres caractéristiques du navire. Si l'on veut comparer les porte-conteneurs à d'autres catégories de navires, il vaut mieux utiliser, pour les calculs, des tpl que des EVP, qui ne conviennent qu'aux premiers. Si l'on compare des navires grésés et des navires non grésés, il convient de ne considérer que des porte-conteneurs cellulaires intégraux. Si l'on analyse les parts de marché des compagnies spécialisées dans le transport des conteneurs, il faut prendre en compte la capacité de charge de conteneurs de tous les navires.
- ⁵ Les renseignements figurant dans cette section sont basés sur les données concernant les navires de 1 000 tjb et au-delà, car il n'est pas toujours possible de connaître le pays d'appartenance des petits bâtiments. Les navires de 1 000 tjb et au-delà représentent 91,3 % (1 165 millions de tpl) du total mondial qui s'élève à 1 276 millions de tpl pour l'ensemble des navires de 100 tjb et au-delà (voir l'annexe III b).
- ⁶ Veuillez vous reporter à l'annexe I pour la classification des pays aux fins de ces statistiques.
- ⁷ Les informations figurant dans la présente section sont fondées sur les données relatives aux navires de 100 tjb et au-delà (voir également l'annexe III b), sauf si l'on considère le pays d'appartenance des navires. Dans ce cas, les données concernent les navires de 1 000 tjb et au-delà.
- ⁸ Les chiffres relatifs à l'appartenance (par exemple la nationalité des intérêts majoritaires) ne sont pas toujours précis. Les compagnies détentrices de stocks, par exemple, peuvent appartenir à un grand nombre de ressortissants de différents pays. Néanmoins, pour la plupart des navires, il est possible de connaître le pays dont le bâtiment bat pavillon, ainsi que la nationalité de son propriétaire.
- ⁹ Secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.
- ¹⁰ Calcul effectué par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.
- ¹¹ Clarkson Research Services (2010), *Container Intelligence Monthly*, avril.
- ¹² *Journal of Commerce*, <http://www.joc.com>, diverses livraisons.
- ¹³ Coase R. et Fowler R.F. (1935), "Bacon production and the pig cycle in Great Britain", *Economica* 2 (n.s. 6), p. 142-147.
- ¹⁴ *Containerisation International Online* (2010), mai. Voir également: Bayne D. (2010) (Drewry Shipping Consultants), "How has the global financial crisis affected the container port and shipping industry?" présenté à la conférence Intermodal Asia 2010 organisée à Sydney (Australie).
- ¹⁵ Clarkson Research Services (2010), *Dry Bulk Trade Outlook*, janvier.
- ¹⁶ Clarkson Research Services (2010), *Container Intelligence Monthly*, avril.
- ¹⁷ Clarkson Research Services (2010), *Container Intelligence Monthly*, avril.
- ¹⁸ Aux fins de cette analyse, les navires «immobilisés» comprennent également ceux qui sont «désarmés» ou retirés du marché du fret pour d'autres raisons, par exemple pour être réparés ou utilisés pour le stockage.
- ¹⁹ *Containerisation International Online* (2010), 5 février.
- ²⁰ AXS Marine (2010), Alphaliner. Tel qu'indiqué dans *Dynaliners 22/2010*, 4 juin.
- ²¹ Clarkson Research Services (2009), *Dry Bulk Trade Outlook*, novembre.
- ²² *World Yards* (2010). Voir: <http://www.worldyard.com>. Voir également: *Shipping and Finance* (2010), p. 8-9, 24 mars.

3

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

CHAPITRE 3

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 la capacité de charge de conteneurs. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl, ainsi que l'excédent de tonnage dans les principaux secteurs des marchés de transport maritime. Une section spéciale sera consacrée aux répercussions de la réduction de la vitesse de croisière sur la productivité de la flotte de porte-conteneurs en service, la conclusion étant que l'excédent de tonnage associé à cette réduction pour les transports maritimes de ligne a entraîné une baisse de productivité de la flotte en service d'environ 26 % depuis 2008.

A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Productivité des principales catégories de navires

Sur fond de déclin du commerce maritime mondial de 4 % en 2009 par rapport à 2008 (voir le premier chapitre), la flotte mondiale s'est accrue de 7 % en 2009. En conséquence, sa productivité globale en

Tableau 3.1 Tonnage transporté par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, diverses années

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl au 1 ^{er} janvier)	Tonnage transporté (en millions de tonnes)	Nombre de tonnes transportées par tpl
1970	326	2 566	7.9
1980	683	3 704	5.4
1990	658	4 008	6.1
2000	799	5 983	7.5
2006	960	7 682	8.0
2007	1 042	7 984	7.7
2008	1 118	8 210	7.3
2009	1 192	7 874	6.6

Source: Calculated by the UNCTAD secretariat, on the basis of UNCTAD data on seaborne trade (in tons) and IHS Fairplay data on the world fleet (in dwt).

2009, exprimée en tonnes de marchandises chargées par tonne de port en lourd, a continué de diminuer par rapport aux chiffres de 2008 (voir les tableaux 3.1 et 3.2, ainsi que le graphique 3.1)¹ Le volume moyen de marchandises exprimé en tonnes par tjb de capacité de charge, au niveau mondial, s'est amoindri et les navires n'ont navigué en moyenne à pleine charge que 6,6 fois en 2009, contre 7,3 fois en 2008.

La raison fondamentale de ce déclin de la productivité moyenne au cours de ces dernières années reste l'excédent de tonnage disponible (voir également le chapitre 2), qui contraste avec le déclin effectif du trafic maritime mondial. En dépit de la poussée de la mise à la casse de navires, qui a été trois fois plus importante en 2009 qu'en 2008, de nombreux bâtiments ont dû être désarmés, et les navires en service ont souvent dû naviguer à vitesse réduite ou emprunter des itinéraires plus longs mais moins coûteux, ce qui a fait diminuer le nombre de tonnes transportées par tpl.

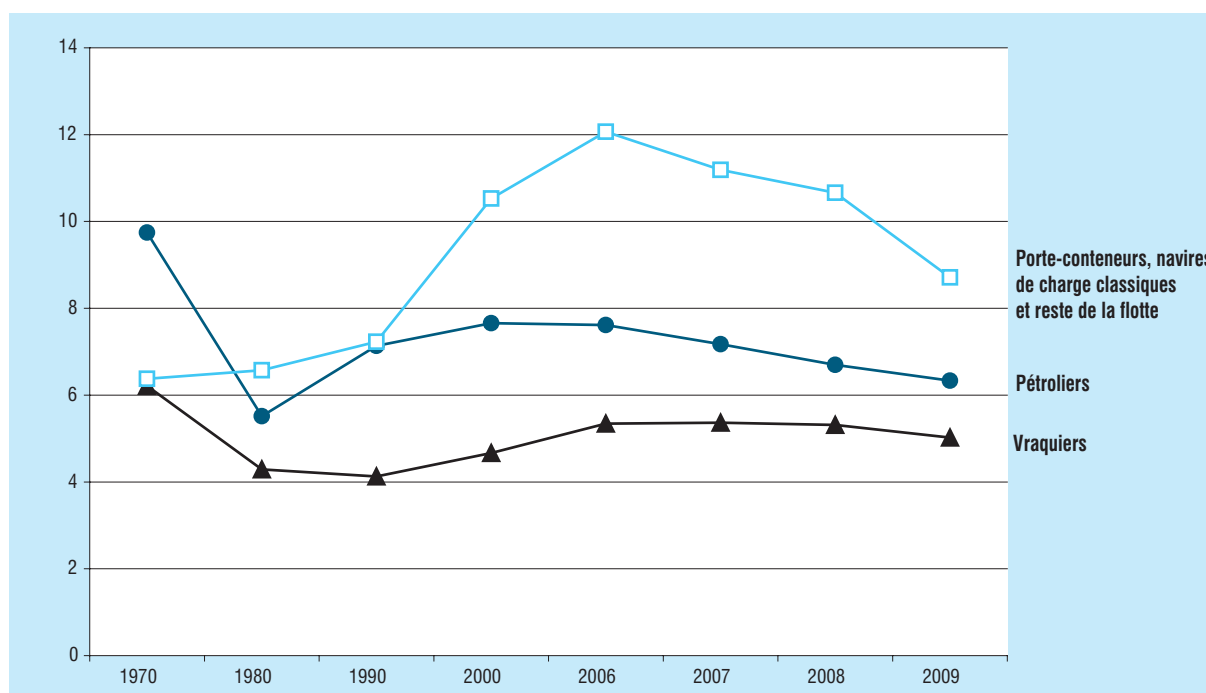
La productivité des pétroliers exprimée en nombre de tonnes transportées par tpl a encore diminué de 5,6 %, passant de 6,7 en 2008 à 6,33 en 2009; celle des transporteurs de vrac solide a perdu 5,5 %, après être descendue de 5,32 à 5,02 tonnes. Les volumes de marchandises transportés par le reste de la flotte ont enregistré une chute impressionnante de 18,3 %, tombant de 10,66 à 8,71 tonnes par tpl (tableau 3.2). Cette catégorie comprend surtout des navires de

Tableau 3.2 Estimation de la productivité des navires-citernes, des vraquiers et du reste de la flotte^a, diverses années

Année	Pétrole transporté (millions de tonnes)	Tonnage de pétroliers (millions de tpl, début de l'année)	Tonnes transportées par tpl des pétroliers	Principaux vrac secs (millions de tonnes)	Flotte de vraquiers (millions de tpl début de l'année)	Tonnes transportées par tpl des vraquiers	Toutes autres marchandises solides (millions de tonnes)	Reste de la flotte (millions de tpl, début de l'année)	Tonnes transportées par tpl du reste de la flotte ^a
1970	1 442	148	9.74	448	72	6.21	676	106	6.38
1980	1 871	339	5.51	796	186	4.29	1 037	158	6.57
1990	1 755	246	7.14	968	235	4.13	1 285	178	7.23
2000	2 163	282	7.66	1 288	276	4.67	2 532	240	10.53
2006	2 698	354	7.62	1 849	346	5.35	3 135	260	12.07
2007	2 747	383	7.17	1 972	368	5.37	3 265	292	11.19
2008	2 732	408	6.70	2 079	391	5.32	3 399	319	10.66
2009	2 649	418	6.33	2 102	418	5.02	3 090	355	8.71

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la CNUCED sur le trafic maritime (en tonnes) et de IHS Fairplay sur la flotte mondiale (en tpl).

^a On entend par reste de la flotte les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires figurant dans l'annexe III b).

Graphique 3.1 Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années

Source: Calculs effectués par la CNUCED.

charge classique et des porte-conteneurs; ces derniers ont navigué à vitesse particulièrement réduite pendant ces deux dernières années.

Vitesse réduite et productivité de la flotte de porte-conteneurs²

Depuis 2008, les transports maritimes réguliers naviguent de plus en plus à vitesse réduite. C'est avant tout une conséquence du surtonnage, 240 nouveaux porte-conteneurs ayant été livrés entre mars 2007 et mars 2009, ce qui équivaut à une augmentation de 10 %, alors que la demande d'échanges conteneurisés s'est réduite d'autant. Cela a créé une situation dans laquelle 500 porte-conteneurs étaient immobilisés en janvier 2010³. Cette réduction de la vitesse a également été encouragée par la hausse des prix des combustibles de soute, qui ont atteint un pic à 700 dollars la tonne en juillet 2008 à Rotterdam, contre 300 dollars en janvier 2007 et 400 dollars au début de 2010. La réduction de la vitesse de croisière et l'ajout de navires en service sont un moyen, tout d'abord d'absorber la surcapacité et d'aider à redresser les prix, et ensuite, à cause du fort rapport inversé entre la vitesse et la consommation de combustible en mer, de faire des économies de carburant, même si un plus grand nombre de navires sont mis en service.

Étant donné les avantages conférés par les économies dues à la réduction de la consommation de combustible de soute et la perspective du redressement du marché, de nombreux exploitants de porte-conteneurs ont opté pour la réduction de la vitesse afin de compenser les effets de la faible productivité provoquée par l'offre excédentaire en termes de nombre de tonnes-milles par tpl de la flotte en service. Cette productivité est fonction du tonnage transporté, du nombre moyen de milles parcourus par navire et de la capacité supplémentaire (en tpl) nécessaire pour maintenir la fréquence des services hebdomadaires voulue. L'allongement des temps de rotation nuit à la qualité des services car les conteneurs chargés restent plus longtemps en mer.

Du point de vue des transporteurs, réduire la vitesse de croisière équivaut à allonger le service d'une ou deux semaines, ou plus, ce qui entraîne a) la mise en service d'un plus grand nombre de tpl pour le même volume de marchandises, et b) la réduction du nombre de milles parcourus en un an par chaque navire. Afin d'évaluer ces deux éléments, nous avons procédé à l'analyse d'un vaste échantillon prélevé sur la base de données d'Alphaliner⁴ en janvier 2010, avec des renseignements sur 2 051 porte-conteneurs de 1 000 EVP et au-delà. Nous nous sommes limités aux navires de 1 000 EVP et au-delà parce que

Tableau 3.3 Répercussions^a de la réduction de la vitesse de croisière (2008–2010) sur le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), par taille de porte-conteneurs

Taille des navires	% des services accomplis à vitesse réduite en 2010	Nombre de navires en 2010	Nombre de jours passés en mer en 2008	Nombre de jours passés en mer en 2010	Milles parcourus en une année (Évolution en %)	Capacité en service en tpl, pourcentage (évolution en %)	Milliers de tonnes-milles par tpl, 2008	Milliers de tonnes-milles par tpl 2010	Évolution en pourcentage en tonnes-milles par tpl
1000–2000	11.60%	278	241	266	-10.40%	4.10%	19.0	14.7	-22.50%
2000–3000	15.90%	398	247	268	-8.50%	2.80%	20.9	16.7	-19.90%
3000–5000	33.30%	677	250	276	-10.40%	5.80%	23.3	17.8	-23.80%
5000–8000	59.70%	432	251	292	-16.30%	10.20%	25.3	17.3	-31.70%
8000+	80.00%	266	259	298	-15.10%	15.70%	25.1	16.6	-33.90%
Total	34.80%	2051	250	280	-12.00%	7.00%	22.8	16.9	-26.00%

Source: Cariou P (2010) "Is slow steaming a sustainable means of reducing liner shipping CO₂ emissions ?" Forum Euromed Management Mare, 14 septembre 2010, Marseille.

^a Dans l'hypothèse d'une diminution de la demande de 10 % (de tonnes transportées) pour tous les navires.

la réduction de la vitesse concerne surtout des services pour lesquels on utilise des navires relativement importants. La raison en est qu'on a davantage tendance à réduire la vitesse si les services sont assez longs afin que les économies de consommation de carburant soient assez conséquentes pour compenser les coûts supplémentaires provoqués par l'ajout (ou le non désarmement) d'un navire. Au début de 2010, environ 80 % des services sur l'itinéraire Europe-Extrême-Orient, 60 % des services aller et retour, et 42 % des services transpacifiques étaient accomplis à vitesse réduite, contre 22 % seulement des services transatlantiques qui font appel à de plus petits navires.

Pour chaque navire, la ligne sur laquelle il est en service est identifiée (387 lignes au total), et d'après les observations sur son passé, on sait si ce service est accompli à vitesse réduite. Au total, la réduction de la vitesse concernait 42,9 % des navires et 34,8 % des services en janvier 2010. Cette proportion augmente avec la taille du bâtiment, et peut atteindre 75 % des navires de 8 000 EVP et au-delà (tableau 3.3).

Le calcul des répercussions de la réduction de la vitesse sur la productivité de la flotte en service fait apparaître que les services accomplis à vitesse réduite en 2010 ont été allongés d'une semaine depuis 2008, et que, en moyenne, un navire a été ajouté par service accompli à vitesse réduite, ce qui signifie que 134 navires l'ont été globalement; cela correspond à une augmentation de la capacité de 7 %. Pour procéder à l'estimation des changements concernant le nombre moyen de milles parcourus, on a retenu le nombre de jours passés en mer selon Buhaug et al (2009, p.195), puis on a calculé le nombre moyen de jours passés

en mer avec une semaine supplémentaire par rotation pour les services accomplis à vitesse réduite⁵. La durée moyenne passe ainsi de 250 à 280 jours, ce qui signifie que chaque navire fait moins de rotations et d'escales en un an. En fin de compte, le nombre de tonnes-milles par tpl est descendu d'un nombre initial d'environ 22,8 tonnes transportées par tpl en 2008 (Buhaug et al. 2009, p.175) à 16,9, ce qui équivaut à une diminution de 26 %. Les plus grands navires ont enregistré une baisse de productivité encore plus importante de 33,9 % (tableau 3.3).

À vitesse réduite «normale» les porte-conteneurs naviguent à environ 20 à 22 nœuds au lieu des plus ou moins 25 nœuds habituels. Les vitesses ont encore été réduites au cours de ces derniers mois pour se situer autour de 17 à 19 nœuds et même parfois moins. À la fin de mai 2010, la capacité de transport concernée était de 554 000 EVP, très similaire à celle qui est actuellement immobilisée⁶.

La réduction de la vitesse de croisière est une mesure de remplacement visant à faire en sorte que les transporteurs aient moins de navires à désarmer afin d'empêcher les taux de fret de baisser davantage. Elle contribue aussi à faire diminuer les émissions de CO₂, même si l'on tient compte de celles qui proviennent des navires supplémentaires; d'une manière générale, une réduction de 10 % de la vitesse de croisière de tous les navires entraîne une réduction des émissions d'environ 19 % par tonne-mille. Du point de vue négatif, toutefois, la vitesse réduite n'implique pas seulement de plus longs délais de livraison pour les expéditeurs, mais également une planification de services moins fiable. Au cours du dernier trimestre de 2009, 53 % seulement des navires employés sur

Tableau 3.4 Surtonnage de la flotte marchande, diverses années (chiffres au 31 décembre)

	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1 ^{er} avril 2010
Millions de tpi									
Flotte marchande, trois principales catégories de navires^a	558.5	586.4	667.0	697.9	773.9	830.7	876.2	930.3	937.5
Tonnage excédentaire^b	62.4	18.4	6.2	7.2	10.1	12.1	19.0	12.0	14.4
Flotte active	496.1	568.0	660.8	690.7	763.7	818.6	857.2	918.3	923.1
Pourcentages									
Tonnage excédentaire en pourcentage de la flotte marchande mondiale	11.2	3.1	0.9	1.0	1.3	1.5	2.2	1.3	1.5

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a Navires-citernes et vraquiers de 10 000 tpi et au-delà, et navires de charge classiques de 5 000 tpi et au-delà.

^b 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.

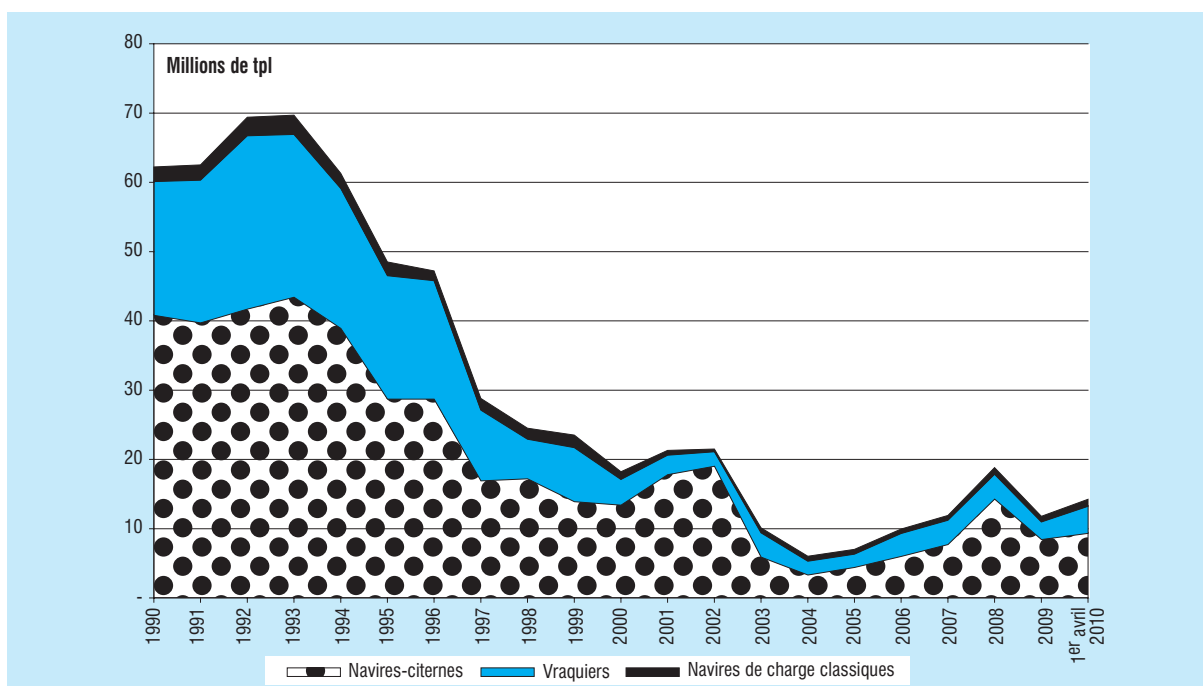
Tableau 3.5 Analyse de l'excédent de tonnage, par grandes catégories de navires, diverses années^a (en millions de tpi ou en millions de m³)

	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1 ^{er} avril 2010
Flotte mondiale de pétroliers (tpi)	266,2	279,4	298,3	312,9	367,4	393,5	414,04	435,25	438,33
Surtonnage (tpi)	40,9	13,5	3,4	4,5	6,1	7,8	14,35	8,51	9,42
Part du surtonnage (%)	15,4	4,8	1,1	1,4	1,7	2,0	3,47	1,96	2,15
Flotte mondiale de vraquiers secs (tpi)	228,7	247,7	325,1	340,0	361,8	393,5	417,62	452,52	458,63
Surtonnage (tpi)	19,4	3,8	2,1	2,0	3,4	3,6	3,68	2,64	4,00
Part du surtonnage (%)	8,5	1,5	0,6	0,6	0,9	0,9	0,88	0,58	0,87
Flotte mondiale de navires de charge classiques (tpi)	63,6	59,3	43,6	45,0	44,7	43,8	44,54	42,53	40,54
Surtonnage (tpi)	2,1	1,1	0,7	0,7	0,6	0,7	0,97	0,83	1,01
Part du surtonnage (%)	3,3	1,9	1,6	1,6	1,4	1,6	2,18	1,95	2,49
Flotte mondiale de navires rouliers (tpi)	..	..	..	..	..	..	11,37	10,93	10,21
Surtonnage (tpi)	..	..	..	..	..	..	0,89	0,73	0,67
Part du surtonnage (%)	..	..	..	..	..	..	7,83	6,68	6,56
Flotte mondiale de transporteurs de véhicules (tpi)	..	..	..	..	..	..	11,27	11,20	10,72
Surtonnage (tpi)	..	..	..	..	..	..	0,24	0,55	0,42
Part du surtonnage (%)	..	..	..	..	..	..	2,13	4,91	3,92
Flotte mondiale de transporteurs de GNL (m³)	..	..	..	..	..	..	44,43	46,90	49,29
Surtonnage (tpi)	..	..	..	..	..	..	5,87	1,29	0,77
Part du surtonnage (%)	..	..	..	..	..	..	13,21	2,75	1,56
Flotte mondiale de transporteurs de GPL (m³)	..	..	..	..	..	..	11,56	18,50	19,05
Surtonnage (tpi)	..	..	..	..	..	..	0,94	0,10	0,13
Part du surtonnage (%)	..	..	..	..	..	..	8,13	0,54	0,68

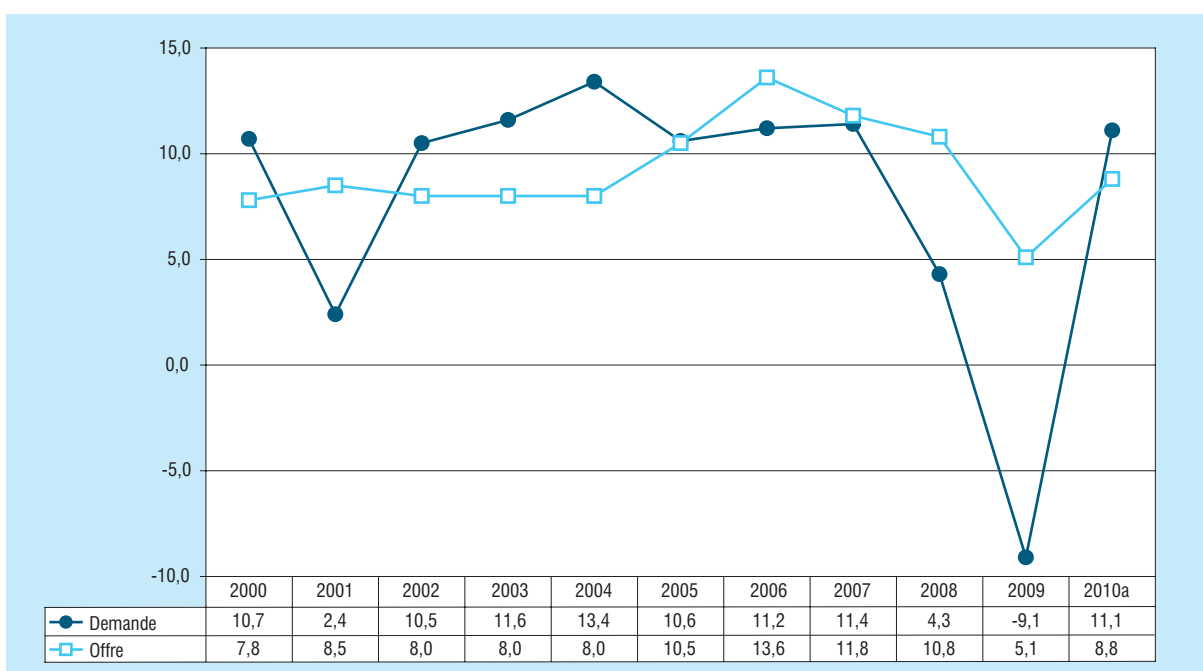
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a Chiffres au 31 décembre, sauf ceux de 1990 et 2000, qui sont des moyennes annuelles. Il n'est tenu pas compte des navires-citernes ni des transporteurs de vrac sec de moins de 10 000 tpi, ni des navires de charge classiques ou des transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpi.

Graphique 3.2 Évolution de la capacité excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années



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

Graphique 3.3 Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000-2010^a (taux de croissance annuels)

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, diverses livraisons.

^a Ensemble de la flotte de porte-conteneurs, y compris les navires de charge polyvalents et autres navires pouvant transporter des conteneurs. Données de 2010: prévisions.

les principales routes Est-Ouest sont arrivés à temps, ce qui était le cas d'au moins 60 % d'entre eux pendant les neuf mois précédents⁷. A moyen terme, la technologie navale et les exigences des expéditeurs devraient encourager les prestataires de services à adopter à nouveau des vitesses supérieures afin de rendre les horaires de leurs navires plus fiables et de retrouver la productivité d'avant la crise.

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

Navires immobilisés, par grandes catégories de navires

Le tonnage global immobilisé de grands navires-citernes, de transporteurs de vrac sec et de navires de charge classiques à la fin de 2009 (données au 1^{er} décembre 2009) était de 12 millions de tpl, soit 1,3 % de l'ensemble de la flotte marchande (tableau 3.4). Pendant les premiers mois de 2010, cette situation a quelque peu empiré, le tonnage immobilisé atteignant 14,4 millions de tpl le 1^{er} avril 2010, soit 1,5 % de plus. L'évolution d'une année sur l'autre a été positive, car la reprise de la croissance des échanges (voir le premier chapitre) a permis de remettre des navires en service, malgré la croissance soutenue de la flotte mondiale.

Le tonnage de navires-citernes (pétroliers et autres bâtiments de 10 000 tpl et au-delà) a augmenté de 21 millions de tpl en 2009, pour s'établir à 435 millions de tpl, car les livraisons de navires neufs ont dépassé le tonnage envoyé à la casse, désarmé ou perdu (voir le tableau 3.5 et le graphique 3.2). La flotte de navires-citernes immobilisés en avril 2010 représentait 2,2 % du tonnage total. La catégorie des grands transporteurs de vrac sec s'est accrue de 35 millions de tpl pour atteindre 453 millions de tpl en décembre 2009, puis 459 millions de tpl en avril 2010. Le surtonnage, dans cette catégorie, n'était que de 4 millions de tpl en avril 2010, soit 0,9 % de la flotte de transporteurs de vrac sec.

En ce qui concerne la flotte de navires de charge classiques de 5 000 tpl et au-delà, la capacité excédentaire a atteint 2,5 % de l'ensemble au niveau mondial en avril 2010. Celle des navires rouliers était de 6,6 % et celle des transporteurs de véhicules de 3,9 %. La situation des transporteurs de gaz (GNL et GPL) s'est notablement améliorée depuis 2008. La demande de transports a crû en 2009, entre autres grâce à la production de nouveaux gisements de gaz; cela étant, il y a eu moins de livraisons de navires neufs qu'en 2008 (tableau 3.5).

Demande et offre de transports par porte-conteneurs

La reprise de l'activité manufacturière et des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées a induit un redressement de la demande de services de transport maritime réguliers au début de 2010 (voir également le premier chapitre). En 2009, toutefois, le marché a été particulièrement mauvais pour le transport maritime conteneurisé, car la demande a chuté de 9 % alors que l'offre a augmenté de 5,1 % (graphique 3.3), ces deux chiffres étant séparés par un écart plus qu'impressionnant de 14,1 points de pourcentage. Pour la première fois depuis 2005, on prévoit maintenant que la demande va croître plus vite que l'offre (en 2010).

Les échanges conteneurisés de marchandises réfrigérées, comme les fruits, les légumes, la viande et les poissons, constituent un segment du marché qui présente un intérêt particulier pour de nombreux pays en développement. Jusqu'au milieu des années 90, la plus grande partie de ces échanges était transportée dans des navires frigorifiques spécialisés. Depuis lors, ce sont les transports conteneurisés qui ont accaparé le bénéfice de la croissance de ce marché, grâce à l'installation d'emplacements pour les conteneurs frigorifiques sur les nouveaux porte-conteneurs. Au début de 2010, la capacité de transport de marchandises réfrigérées en conteneurs était de 2 898 millions de pieds cubes (environ 322 millions de m³), soit 9,5 fois plus importante que celle des navires frigorifiques spécialisés⁸. Les exportations de marchandises réfrigérées par conteneurs profitent des réseaux mondiaux de transports maritimes réguliers et de meilleurs services de transport de porte à porte. Par ailleurs, elles obligent les ports et les exportateurs à investir dans les installations nécessaires. Au cours de la dernière décennie, les exportateurs ont bénéficié de la concurrence grandissante entre les prestataires de services de transports frigorifiques conteneurisés et spécialisés. Comme la flotte de navires frigorifiques est vieillissante et que ces bâtiments sont progressivement retirés du service, ce segment du marché sera bientôt entièrement conteneurisé.

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

En 2009, la Chine a dépassé l'Allemagne pour s'installer au deuxième rang des nations commerçantes (en dollars des États-Unis: importations plus exporta-

Tableau 3.6 Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
Données de 2009 (échanges) et du début de 2010 (flotte)

Pays/territoire	Part en pourcentage de la valeur des échanges mondiaux			Part en pourcentage de la flotte mondiale (pavillon), exprimée en tpl			Part en pourcentage de la flotte mondiale (propriété), exprimée en tpl		
	2008	2009	Évolution en %	1.1.2009	1.1.2010	Évolution en %	1.1.2009	1.1.2010	Évolution en %
États-Unis	10.68	10.65	-0.04	1.00	1.00	-0.00	3.62	3.54	-0.07
Chine	7.91	8.83	0.92	3.35	3.54	0.18	8.40	8.96	0.56
Allemagne	8.22	8.18	-0.04	1.51	1.38	-0.13	9.50	8.91	-0.59
Japon	4.78	4.53	-0.25	1.29	1.39	0.09	15.68	15.73	0.04
France	4.04	4.10	0.06	0.66	0.69	0.03	0.59	0.63	0.04
Pays-Bas	3.72	3.76	0.04	0.57	0.57	-0.00	0.76	0.76	-0.00
Royaume-Uni	3.36	3.32	-0.04	2.73	2.89	0.16	2.80	2.66	-0.14
Italie	3.37	3.25	-0.12	1.21	1.35	0.14	1.79	1.93	0.14
Belgique	2.91	2.88	-0.04	0.56	0.52	-0.04	1.22	1.08	-0.14
République de Corée	2.64	2.74	0.09	1.90	1.63	-0.26	4.22	3.85	-0.37
Hong Kong (Chine)	2.32	2.66	0.35	5.38	5.84	0.46	3.05	2.95	-0.10
Canada	2.70	2.58	-0.11	0.29	0.27	-0.02	1.55	1.57	0.01
Singapour	2.03	2.06	0.03	5.10	4.83	-0.27	2.55	2.80	0.24
Fédération de Russie	2.61	2.06	-0.55	0.60	0.57	-0.03	1.66	1.67	0.01
Espagne	2.06	2.02	-0.05	0.23	0.20	-0.03	0.40	0.45	0.05
Mexique	1.85	1.90	0.05	0.14	0.14	0.00	..	..	..
Inde	1.45	1.61	0.16	1.28	1.17	-0.11	1.56	1.47	-0.09
Province chinoise de Taiwan	1.53	1.51	-0.02	0.36	0.31	-0.05	2.70	2.53	-0.17
Suisse	1.19	1.31	0.13	0.08	0.08	-0.00	0.35	0.34	-0.01
Australie	1.19	1.28	0.08	0.18	0.17	-0.01	..	..	..
Arabie saoudite	1.27	1.27	0.00	0.14	0.18	0.04	1.35	1.13	-0.22
Thaïlande	1.08	1.15	0.07	0.35	0.29	-0.06	0.37	0.33	-0.04
Brésil	1.14	1.15	0.01	0.29	0.27	-0.02	0.43	0.66	0.24
Malaisie	1.15	1.13	-0.03	0.79	0.80	0.01	1.05	1.07	0.02
Pologne	1.15	1.12	-0.03	0.01	0.01	-0.00	..	..	..
Total	76.37	77.05	0.68	30.00	30.09	0.09	65.58	65.01	-0.57

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Manuel de statistiques* (commerce) de la CNUCED et de IHS Fairplay (immatriculation et propriété des navires).

Note: Dans ce tableau, la flotte de l'île de Man est incluse dans celle du Royaume-Uni.

tions); elle intervient pour 8,83 % dans les échanges mondiaux. Elle a également dépassé l'Allemagne pour prendre la troisième place en matière d'armement commercial, avec 8,96 % de la capacité en tpl en janvier 2010 (voir le chapitre 2). Il se peut que ces deux faits nouveaux soient liés, mais ce n'est pas certain. Ces deux pays jouent un rôle important dans le commerce des produits manufacturés et ont des armateurs qui opèrent à grande échelle, mais

dont la flotte ne transporte pas que des exportations et des importations allemandes ou chinoises; en fait, elle exerce surtout son activité entre pays tiers (tableau 3.6).

Les États-Unis sont toujours la plus grande nation commerçante du monde; ils ont été à l'origine de 10,65 % des échanges commerciaux au niveau mondial en 2009 tout en ne détenant que 3,54 % du tonnage mondial, et alors que 1 % de navires de

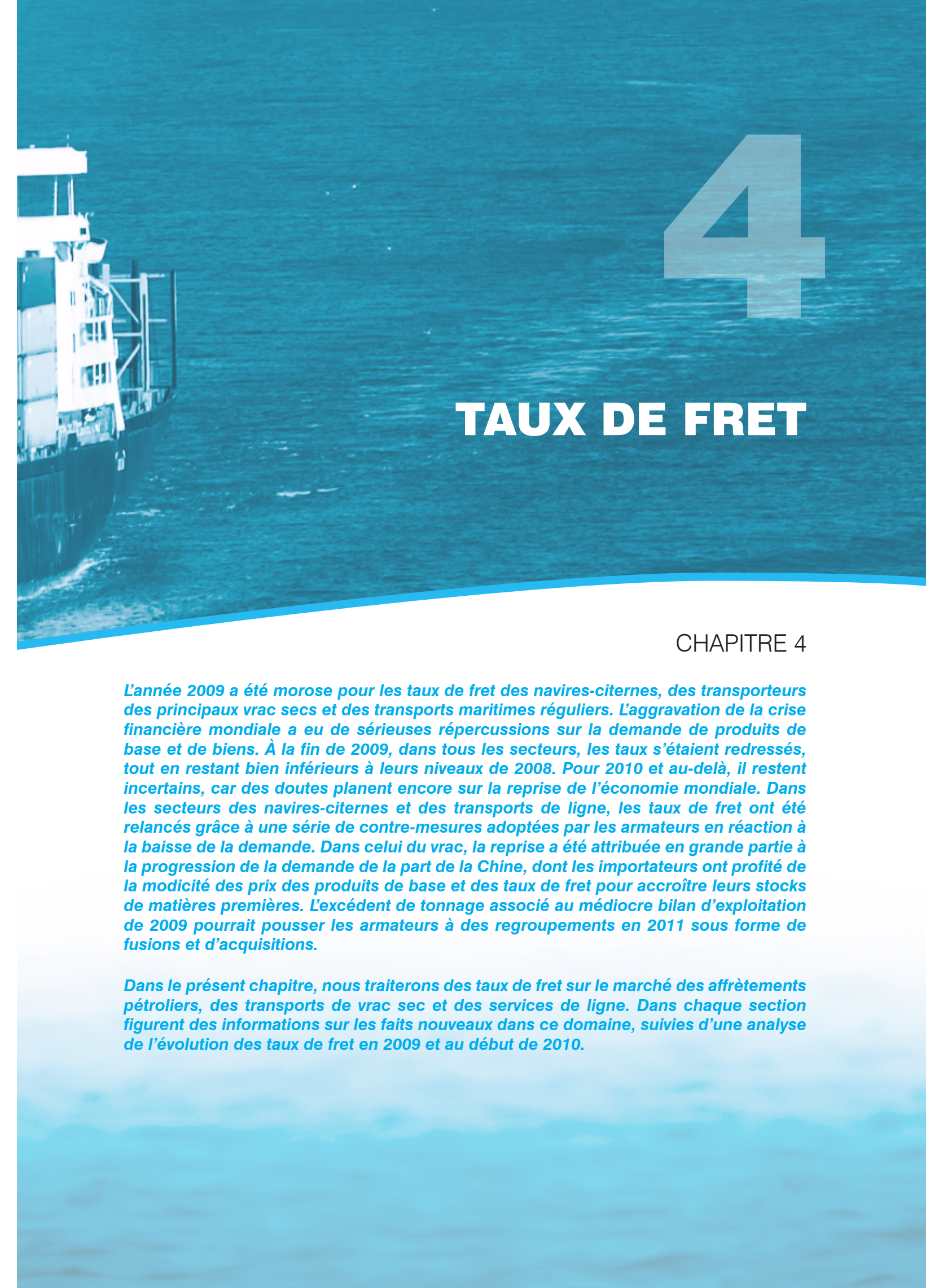
charge battaient pavillon américain. Le Japon vient en quatrième position (avec 4,53 % des échanges), et il contrôle une part encore plus importante de la flotte (15,73 %), mais dont une faible proportion bat pavillon national.

La France, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni s'attribuent une part à peu près similaire du trafic mondial (entre 3,2 % et 4,2 % chacun), mais cette part est très différente en ce qui concerne le contrôle ou l'immatriculation des navires: quelque 2,9 % du tonnage mondial sont immatriculés au Royaume-Uni

(dont l'île de Man), contre 0,57 % seulement aux Pays-Bas; les armateurs du Royaume-Uni contrôlent 2,7 % du tonnage mondial, et les armateurs français 0,63 %. Deux pays d'Amérique latine figurent parmi les principales nations commerciales, à savoir le Mexique et le Brésil, avec 1,9 % et 1,15 % des échanges mondiaux respectivement, mais seul le Brésil se classe parmi les principaux pays armateurs. Les échanges commerciaux du Mexique s'opèrent principalement par voie terrestre avec ses voisins du nord, ce qui peut expliquer en partie pourquoi, depuis toujours, le nombre d'armateurs y est relativement faible.

NOTES

- ¹ Les chiffres relatifs à la productivité de la flotte mondiale ne sont que des estimations indicatives. Les données concernant la flotte mondiale tiennent compte des navires qui font du cabotage, ce qui n'est pas le cas des estimations de la CNUCED. Il n'est pas toujours possible de rattacher telle ou telle catégorie de navires au transport d'un produit de base donné.
 - ² Cette section est basée sur le texte de Cariou P. (2010) "Is slow steaming a sustainable means of reducing liner shipping CO₂ emissions?" Forum Euromed Management Mare, 14 septembre 2010, Marseille.
 - ³ *Alphaliner* (2010). Voir <http://www.alphaliner.com>.
 - ⁴ Ibid.
 - ⁵ Buhaug O., Corbett J., Endresen O., Eyring V., Faber J., Hanayama S., Lee D. Lindstad H., Mjelde A., Palsson C., Wanquing W., Winebrake J. and Yoshida K. (2009), *Second IMO Greenhouse Gas Study*, Organisation maritime internationale, Londres.
 - ⁶ Dynamar (2010), *Dynaliners*, p. 11, 4 juin. Source des données: AXS Marine (2010), *Alphaliner*.
 - ⁷ International Association of Ports and Harbours (2010), *Ports and Harbours*, mai. Source des données: Drewry Shipping Consultants.
 - ⁸ Clarkson Research Services (2010). *Container Intelligence Monthly*, avril.
-



4

TAUX DE FRET

CHAPITRE 4

L'année 2009 a été morose pour les taux de fret des navires-citernes, des transporteurs des principaux vrac secs et des transports maritimes réguliers. L'aggravation de la crise financière mondiale a eu de sérieuses répercussions sur la demande de produits de base et de biens. À la fin de 2009, dans tous les secteurs, les taux s'étaient redressés, tout en restant bien inférieurs à leurs niveaux de 2008. Pour 2010 et au-delà, il restent incertains, car des doutes planent encore sur la reprise de l'économie mondiale. Dans les secteurs des navires-citernes et des transports de ligne, les taux de fret ont été relancés grâce à une série de contre-mesures adoptées par les armateurs en réaction à la baisse de la demande. Dans celui du vrac, la reprise a été attribuée en grande partie à la progression de la demande de la part de la Chine, dont les importateurs ont profité de la modicité des prix des produits de base et des taux de fret pour accroître leurs stocks de matières premières. L'excédent de tonnage associé au médiocre bilan d'exploitation de 2009 pourrait pousser les armateurs à des regroupements en 2011 sous forme de fusions et d'acquisitions.

Dans le présent chapitre, nous traiterons des taux de fret sur le marché des affrètements pétroliers, des transports de vrac sec et des services de ligne. Dans chaque section figurent des informations sur les faits nouveaux dans ce domaine, suivies d'une analyse de l'évolution des taux de fret en 2009 et au début de 2010.

Introduction générale

On entend par taux de fret le montant de la somme que le transporteur (armateur ou affréteur) perçoit pour acheminer les marchandises. Outre le taux de fret, il peut facturer d'autres redevances, comme le coefficient d'ajustement de soulage, le coefficient d'ajustement monétaire et les frais de manutention au terminal, les primes d'assurance contre les risques de guerre, des suppléments liés aux risques de piraterie, des frais pour le scellement des conteneurs, la diffusion d'un récépissé électronique des frais de transport, et des pénalités de retard (par exemple pour retard de la délivrance d'un connaissement, ou des instructions d'expédition)¹⁻². On peut obtenir le montant des taux de fret auprès d'un agent ou d'un courtier maritime. Dans certains cas, dans le secteur des services de ligne par exemple, il est d'usage de publier les taux de fret dans les journaux. Aujourd'hui, c'est Internet qui a la préférence. Certains courtiers maritimes calculent, tiennent à jour et publient les indices avec les données chronologiques pour montrer comment le marché évolue. Chaque segment du marché (navires-citernes, vraquiers, porte-conteneurs, etc.) a ses propres caractéristiques et subit l'influence de différents facteurs. Dans le secteur des chargements en vrac, les navires sont habituellement affrétés pour des périodes de temps spécifiques ou pour un voyage donné. Les taux des affrètements à temps sont différents de ceux des affrètements au voyage, les premiers étant axés davantage sur le long terme. En général, l'offre de navires et la demande liée aux marchandises à transporter influent sur les taux de fret. Ainsi, les services de transport font l'objet d'une demande dérivée (c'est-à-dire que ce n'est pas le service de transport en tant que tel qui compte, mais les marchandises à acheminer). Le nombre des concurrents, la disponibilité d'autres modes de transport, et les fluctuations à court terme de l'offre et de la demande ont également des répercussions sur les prix. La plus grande partie des produits manufacturés est transportée par porte-conteneurs, donnant lieu à une forte concurrence. Faute de demande de services de transport pour ce type de fret, lesdits navires peuvent transporter d'autres cargaisons, telles que des déchets à recycler. Cela étant, le pétrole ne peut être acheminé que par des pétroliers (exception faite des pipelines), ce qui peut donc donner lieu à des fluctuations spectaculaires des taux de fret. D'autres marchés, comme celui du gaz naturel liquéfié (GNL), sont tellement spécialisés que ces taux sont négociés dans le cadre de contrats d'affrètement³ ou d'affrètements à temps de longue durée.

A. MARCHÉ DE L'AFFRÈTEMENT PÉTROLIER⁴

Introduction

Le transport de pétrole brut et de produits pétroliers constitue l'essentiel du marché des navires-citernes; à eux deux, ces produits représentent environ un tiers du volume du trafic maritime mondial. Ils produisent également l'énergie dont ont besoin les transports et l'industrie manufacturière. De plus, ils sont sources d'intrants fondamentaux pour la fabrication de produits manufacturés. Le recul des activités de raffinage en raison de celui de la demande et du surstockage a contribué à maintenir les taux de fret à un bas niveau en 2009. Cette situation a encore été aggravée par le nombre des livraisons de pétroliers neufs au cours de cette année. Cette catégorie de bâtiments représente à peu près 35 % de la flotte mondiale en termes de volume. En 2009, le tonnage total des pétroliers neufs livrés s'est monté à 31,9 millions de tpl, contre 8,4 millions de tpl pour les bâtiments démolis⁵. La flotte de navires-citernes a enregistré un gain net de 23,5 millions de tpl en 2009 (soit un accroissement de 5,2 %). Les propriétaires ont essayé de résorber l'excédent de tonnage en utilisant des pétroliers comme réservoirs flottants; en octobre 2009, 143 millions de barils de pétrole étaient stockés dans 129 d'entre eux⁶.

1. Taux de fret des pétroliers de toutes tailles

L'année 2009 a été particulièrement mauvaise pour les taux de fret pétroliers. Ils ont commencé l'année en diminuant tout doucement; ce fléchissement s'est poursuivi jusqu'au milieu de l'année, après quoi une remontée s'est amorcée. À la fin de l'année, ils avaient retrouvé leur niveau initial. Dans la plupart des autres secteurs, les taux de fret se sont mieux comportés, et les données au 31 décembre faisaient apparaître des signes d'une possible reprise de l'économie mondiale. Cette impression, toutefois, reposait sur des éléments douteux, et ils ont continué de fluctuer en 2010. Au premier trimestre, ils ont progressé de 50 % pour toutes les catégories de navires par rapport à la même période de 2009. Si l'on compare les taux de fret moyens du premier trimestre de 2010 à ceux qui étaient en vigueur deux ans auparavant (2008 a été une année record pour les taux de fret des pétroliers), la baisse qui apparaît à l'évidence n'est que d'environ 20 %. Voir le tableau 4.1 et le graphique 4.1 pour ce qui est des indices mensuels des taux de fret en 2009.

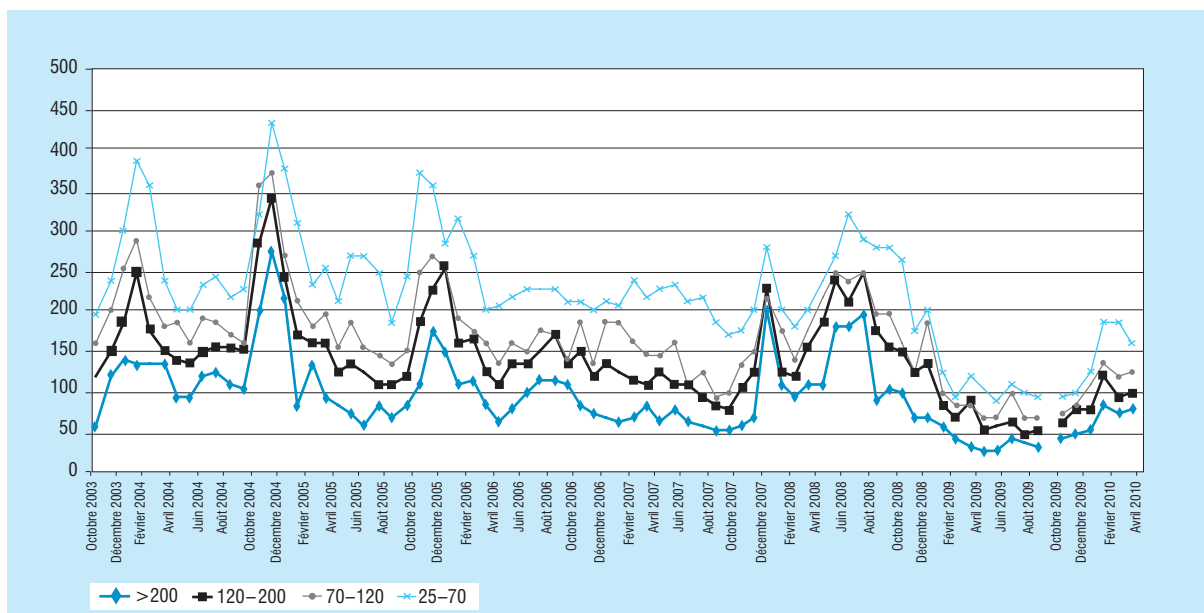
Tableau 4.1 Indices des taux de fret pétrolier, 2008–2010 (*chiffres mensuels*)

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	> 200	120–200	70–120	25–70	Produits «blancs»	Indice des produits «noirs»	Indice des produits «blancs»
2008							
Octobre	99	149	165	263	239	1 508	1 367
Novembre	67	121	124	175	198	1 246	1 039
Décembre	71	139	191	206	182	1 124	880
Moyenne	79	136	160	215	206	1 293	1 095
2009							
Janvier	54	84	100	125	130	849	623
Février	44	65	84	95	126	597	600
Mars	33	90	82	120	105	626	543
Avril	29	52	67	105	72	524	371
Mai	30	58	66	90	103	476	424
Juin	43	63	102	112	98	482	479
Juillet	36	50	66	100	94	623	463
Août	35	52	67	91	96	474	467
Septembre	..	..	..	..	..	487	442
Octobre	41	62	76	96	89	557	515
Novembre	47	78	81	100	94	588	439
Décembre	53	77	111	121	124	671	528
Moyenne	40	66	82	105	103	580	491
2010							
Janvier	82	120	133	185	189	1 024	817
Février	75	94	117	187	175	1 047	884
Mars	77	100	128	159	159	889	761
Avril	83	105	122	168	151	949	703
Mai	74	118	150	169	144	995	730
Juin	84	105	115	150	138	938	669

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir d'informations figurant dans *Lloyd's Shipping Economist* (revue professionnelle spécialisée dans les données et les rapports relatifs au marché dans le secteur des transports maritimes), diverses livraisons, et dans *Baltic Tanker* (index publié par le Baltic Exchange à Londres), dans lequel figurent les indices au premier jour ouvrable du mois. Le tonnage des navires est exprimé en tpl.

Note: Les chiffres qui figurent sur la deuxième ligne désignent le tonnage des navires exprimé en tpl.

Graphique 4.1 Récapitulation du marché du fret pétrolier: navires de divers tonnages, 2003–2010
(X = chiffres mensuels; Y = indices)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir d'informations figurant dans *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons. Les indices de *Baltic Tanker* sont ceux du premier jour ouvré du mois. Les tonnages des navires sont exprimés en tpl.

Note: Aucune donnée n'est disponible pour septembre 2009.

Le tableau 4.2 rend compte des taux de fret moyens mesurés en *Worldscale* (WS), mesure unifiée permettant d'établir les taux au comptant sur certaines des principales voies maritimes empruntées par les pétroliers, pour les navires de divers tonnages. Ce tableau se limite aux itinéraires de référence traditionnels, et n'a pas la prétention d'être exhaustif; à titre d'exemple, il ne couvre pas l'itinéraire de plus en plus fréquenté qui va d'Afrique de l'Ouest en Chine. Les principales zones de chargement indiquées dans ce tableau sont le golfe Persique, l'Afrique de l'Ouest, la Méditerranée, les Caraïbes et Singapour, les principales zones de déchargement étant l'Asie de l'Est, l'Afrique australe, le Nord-Ouest de l'Europe, la Méditerranée, les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord. Si l'on compare les indices mensuels des taux de fret de 2008 avec ceux de 2009, le tableau 4.2 confirme qu'ils ont diminué sur tous les itinéraires. Dans les sections ci-après, nous allons décrire l'évolution par catégorie de pétroliers de façon plus détaillée

Superpétroliers et hyperpétroliers transporteurs de brut

Figurant parmi les plus grands navires du monde, les superpétroliers (VLCC) et les hyperpétroliers (ULCC) transporteurs de brut, de plus 200 000 et 350 000 tpl

respectivement, sont ceux qui autorisent les économies d'échelle les plus importantes pour le transport pétrolier en l'absence de pipelines. Ils constituent donc l'épine dorsale du commerce international, car ils acheminent vers les centres industriels l'énergie dont ils ont un besoin fondamental pour produire des biens que d'autres navires peuvent ensuite exporter. En mars 2010, la flotte mondiale de VLCC comptait 543 navires représentant 162,9 millions de tpl. Quelques navires supplémentaires, d'un tonnage global de 18 millions de tpl, devraient être livrés au cours de ces prochaines années. Actuellement, les pétroliers à coque simple totalisent à peu près 22,6 millions de tpl. La plupart d'entre eux sont, en principe, destinés à être vendus à la casse en raison des restrictions de plus en plus nombreuses imposées au commerce en rapport avec la protection de l'environnement. Certains d'entre eux, toutefois, vont être équipés d'une double coque ou reconvertis en vue d'autres utilisations⁷. La flotte de superpétroliers ne devrait pas s'accroître notablement au cours des prochaines années.

Les profits réalisés grâce aux superpétroliers ont diminué d'environ 60 % au premier trimestre de 2009 par rapport à la période correspondante de 2008. Ce déclin, qui s'est amorcé en juillet 2008, s'est poursuivi pratiquement au même rythme jusqu'en mai 2009, où il a atteint son plancher. Les taux de fret sont alors

Tableau 4.2 Récapitulation du marché des pétroliers: prix d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2008-2010 (Worldscale)

Catégorie de navires	Routes	2008	2009												Évolution en % 2008-2009	2010					
		Déc.	Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juili.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.		Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin
VLCC/ULCC (200 000 tpi +)	Golfe Persique-Japon	66	51	44	41	27	27	46	42	40	33	43	44	56	-15,2	104	71	84	90	72	95
	Golfe Persique-République de Corée	61	53	42	36	27	27	41	33	35	34	40	43	53	-13,1	88	76	76	91	68	81
	Golfe Persique-Europe	..	..	35	30	..	..	28	27	27	..	29	31	34	..	70	..	57	66	52	58
	Golfe Persique-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	54	44	34	30	21	20	32	25	26	25	27	28	35	-35,2	65	52	56	58	53	63
	Golfe Persique-Amérique du Sud	..	..	55	..	35	..	38	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suezmax (100 000-160 000 tpi)	Afrique occidentale-nord-ouest de l'Europe	140	84	68	68	53	52	64	50	45	55	63	79	77	-45,0	127	100	104	114	125	110
	Afrique occidentale-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	139	86	71	77	53	50	61	46	49	55	58	75	73	-47,5	114	97	98	112	118	103
	Méditerranée-Méditerranée	121	90	70	73	58	62	78	63	54	64	76	84	83	-31,4	127	103	115	110	129	102
Aframax (70 000-100 tpi)	Nord-ouest de l'Europe-nord ouest de l'Europe	165	99	80	81	72	66	80	73	69	69	76	96	115	-30,3	137	113	126	116	141	100
	Nord-ouest de l'Europe-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	185	105	92	97	82	85	79	56	..	50	68	..	100	-45,9	135	117	110	..	153	104
	Caraïbes-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	258	105	78	112	59	73	77	67	67	71	70	94	112	-56,6	173	146	127	123	167	131
	Méditerranée-Méditerranée	212	107	86	74	62	68	103	66	68	73	85	91	117	-44,8	124	95	135	114	160	110
	Méditerranée-nord-ouest de l'Europe	173	106	90	71	59	69	90	70	61	67	85	82	108	-37,6	121	92	119	110	151	102
	Indonésie-Extrême-Orient	153	81	69	67	58	54	54	61	61	61	63	64	71	95	-37,9	136	118	116	99	127
Handy size (moins de 50 000 tpi)	Méditerranée-Méditerranée	200	118	100	109	87	80	109	108	87	81	..	102	120	-40,0	..	164	130	158	173	..
	Méditerranée-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	175	110	96	112	72	80	101	75	70	78	86	90	111	-36,6	171	183	139	145	161	145
	Caraïbes-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	243	131	80	108	70	83	106	72	74	85	89	87	116	-52,3	176	181	151	146	163	129
	Tous les pétroliers transportant des produits «blancs»																				
Tous les pétroliers transportant des produits «blancs»	70 000-80 000 tpi	145	84	106	62	55	56	78	79	81	103	..	95	111	-23,4	140	123	118	106	124	112
	50 000-60 000 tpi	156	85	118	79	52	63	85	87	94	104	131	100	121	-22,4	151	139	124	126	143	123
	35 000-50 000 tpi	166	130	116	93	72	106	96	81	84	85	83	76	99	-40,4	149	139	159	137	119	127
	25 000-35 000 tpi	236	105	131	98	82	77	..	110	127	120	163	..	158	-33,1	145	155	144	143	215	240

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de Shipping Insight de Drewry Publishing, diverses livraisons.

Note: Deux points (..) signifient qu'aucun taux n'a été indiqué. La classification des tailles de navires, dans ce tableau, est celle de la source utilisée, et peut être différente de celle d'autres parties de la présente publication

progressivement repartis à la hausse pour terminer l'année très légèrement plus haut qu'il ne l'avaient commencée. Les taux de fret des superpétroliers ont enregistré une hausse de 80 % au premier trimestre de 2010 par rapport aux niveaux de 2009. Cependant, malgré cette amélioration, ils étaient encore inférieurs de 25 % à leur niveau de la période correspondante de 2008. Cette amélioration était due en partie à une hausse du prix du brut qui a doublé au cours de 2009 (pour atteindre 85 dollars le baril à la fin de l'année) sous l'effet de la forte demande en provenance de l'Asie. Cet accroissement de la demande de pétrole, et de la demande dérivée de services de transport, est imputable, en partie, à la vague de froid qui a sévi dans le Nord de l'Europe et en Chine en mars 2010, ainsi qu'à une montée de l'optimisme au sujet de la reprise de l'économie mondiale. La hausse du prix du pétrole a aussi tenté beaucoup de propriétaires de superpétroliers, qui les utilisaient comme réservoirs flottants, de les ramener sur le marché. Malheureusement, la demande n'était pas suffisante et les taux de fret sont retombés. Les taux de fret moyens pour les superpétroliers, en 2009, se situaient aux alentours de 38 533 dollars par jour, alors qu'ils étaient de 74 663 dollars en 2008. En conséquence, le prix d'un superpétrolier âgé de 5 ans en février 2010 est descendu aux environs de 79 millions de dollars, alors que le prix annuel moyen était de 84,2 millions de dollars en 2009 et de 144,7 millions de dollars en 2008.

Pétroliers Suezmax

Il s'agit des plus grands pétroliers capables de franchir le canal de Suez; leur tonnage se situe généralement entre 125 000 et 200 000 tpl. Toutefois, à l'instar des navires qui ont gagné en taille et en capacité au fil des ans, il en a été de même pour le canal de Suez. À la suite de récents travaux de dragage, il a gagné 20 mètres de profondeur, ce qui lui permet d'accueillir des navires pouvant aller jusqu'à 240 000 tpl et correspondant techniquement à de «petits» superpétroliers. Cela dit, on considère toujours, généralement, que la capacité des Suezmax est de 125 000 à 200 000 tpl, ce qui les rend manifestement capables de fonctionner sur bien d'autres routes. Par exemple, ils jouent un rôle important dans les échanges de l'Afrique de l'Ouest en direction du Nord-Ouest de l'Europe, ainsi que des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord, auxquels il faut ajouter le commerce transméditerranéen. Quand on compare les chiffres annuels relatifs à tous les secteurs des transports pétroliers, c'est celui des Suezmax qui a enregistré les plus mauvais résultats, avec des taux de fret qui ont dégringolé d'un tiers en décembre 2009 par rapport à décembre

2008. Alors que les taux, en 2009, ont en général suivi la tendance des superpétroliers dont il a été question plus haut, à savoir une légère baisse suivie d'un léger redressement, les itinéraires transméditerranéens ont été la principale exception à cette règle, enregistrant un pic en juin, pour retomber avant de se reprendre à nouveau. Les taux de fret sur les routes d'Afrique occidentale se sont effondrés pour atteindre leur plus bas niveau en dix ans à WS46 en juillet 2009, après avoir perdu à peu près 80 % par rapport aux sommets du milieu de 2008, la pénurie de marchandises à transporter ayant limité leur activité.

En ce qui concerne les revenus, les recettes quotidiennes encaissées par les propriétaires de Suezmax sont descendues de 46 917 dollars en 2008 à 27 825 dollars en 2009. Cela dit, sur certains itinéraires, la chute a été plus brutale; à titre d'exemple, les recettes de transport sur la route allant d'Afrique de l'Ouest aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord sont passées de 42 300 dollars par jour (à WS86) en janvier 2009 à 6 800 dollars par jour (à WS46) en juillet 2009. Cette contraction était due essentiellement à la faiblesse de la demande, qui a aidé les États-Unis à gonfler leurs stocks d'essence et de distillats. En juillet 2009, ces stocks ont atteint le niveau record de 376 millions de barils. La faiblesse de la demande et l'importance des stocks se sont conjuguées pour faire descendre le prix du pétrole au-dessous de la barre des 60 dollars le baril. L'introduction de régimes de taxation favorables dans certains pays de l'ancienne Union soviétique a contribué à faire grimper la demande de Suezmax dans cette région⁸. Les prix des navires ont également baissé parallèlement à la baisse des taux de fret. Un Suezmax de 5 ans, qui coûtait en moyenne 95,3 millions de dollars en 2008 a perdu, en 2009, 38 % de sa valeur, laquelle n'était plus que de 59,3 millions de dollars.

Les Aframax

Les pétroliers Aframax⁹ (d'environ 80 000 à 125 000 tpl) associent une grande capacité de charge à beaucoup de flexibilité et à des frais généraux inférieurs à ceux des superpétroliers ou des Suezmax. Ils assurent souvent le trafic au sein des régions suivantes et entre elles: le nord-ouest de l'Europe, les Caraïbes, la côte est de l'Amérique du Nord, la Méditerranée, l'Indonésie et l'Asie de l'Est. En 2009, un tonnage neuf d'environ 10,6 millions de tpl (soit 13 % de la flotte existante) est venu s'ajouter à ce secteur, dont la capacité totale était ainsi montée à 88,7 millions de tpl en mars 2010. Le 1^{er} mars 2010, on comptait 845 navires dans cette catégorie, qui devrait croître encore de 5 % en 2010 et de 6,7 % en 2011, pour atteindre 98,4 millions de

tpl. On s'attend à ce que ces ajouts pèsent sur les taux de fret en cette année qui a déjà été très calme. Cependant, c'est la future demande de pétrole qui aura le plus grand retentissement sur l'évolution de ce marché au cours des années à venir. La crise économique mondiale et l'utilisation de sources d'énergie de remplacement, associées à la baisse de production de pétrole en mer du Nord, pourraient contribuer à faire baisser les taux. En revanche, d'autres sources de production de pétrole (par exemple dans des pays d'Asie centrale) pourraient absorber une bonne partie des capacités autrement inutilisées.

D'une manière générale, les taux de fret de tous les Aframax ont diminué en 2009, avant de regagner une partie du terrain perdu vers la fin de l'année. La liaison entre les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord a enregistré de meilleurs résultats que d'autres dans le même secteur, malgré la chute des taux de fret qui sont tombés de WS258 en janvier à WS59 en avril 2009, avant de remonter à WS173 en janvier 2010. Ce dernier mois a connu une croissance non négligeable des taux, mais leur valeur, en décembre 2009 était inférieure de plus de la moitié à celle de janvier de la même année. Tout cela constitue une singulière épreuve pour les nerfs des armateurs. Cette instabilité s'est retrouvée dans les prix des navires d'occasion: celui d'un Aframax de 5 ans était de 39 millions de dollars en octobre 2009, contre une moyenne annuelle de 41,9 millions de dollars en 2009 et 71,4 millions de dollars en 2008.

En janvier 2010, le gain moyen des armateurs était d'environ 29 750 dollars par jour, contre 5 500 dollars par jour en août 2009. Des programmes d'entretien de grande ampleur dans les raffineries de la région méditerranéenne vers la fin de l'année, associés aux faibles marges des raffineries, ont freiné la demande d'Aframax dans cette région. Inversement, toutefois, l'accroissement de la production des pays d'Afrique du Nord membres de l'OPEP, au dernier trimestre de 2009, a contribué à faire travailler les Aframax et augmenter leurs taux de fret.

Petits navires-citernes (Handysize)

D'un tonnage inférieur à 50 000 tpl, les petits navires-citernes ont un tirant d'eau d'environ 10 mètres. Ce sont eux qui conviennent le mieux pour des escales dans des ports où le tirant d'eau et la longueur des navires font l'objet de restrictions. Le tableau 4.2 présente les taux de fret de cette catégorie de navires qui assurent des services intraméditerranéens et des liaisons entre la Méditerranée, les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, ainsi qu'entre les Caraïbes, le golfe du Mexique et la côte est de l'Amé-

rique du Nord. Sur toutes ces routes, les taux de fret ont enregistré une baisse de 37 % à 52 % en 2009, la plus forte ayant été observée sur la route allant des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord et au golfe du Mexique. C'est en avril que le plancher de l'année a été atteint sur la route Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord-golfe du Mexique, et en août sur la liaison Méditerranée-Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord. Un petit navire-citerne de 45 000 tpl coûtait en moyenne 51 millions de dollars en 2008; en 2009 ce prix était tombé de 40 %, à 30,2 millions de dollars. Au début de 2010, le même type de navire valait 25,5 millions de dollars.

Ensemble des transporteurs de produits «blancs»

Les transporteurs de produits sont des navires spécialisés qui peuvent transporter, par exemple, du naphta, des condensats «blancs», du carburéacteur, du kérosène, de l'essence, du gazole, du diesel, de l'huile de recyclage et du mazout. À la différence des autres navires susmentionnés, qui acheminent essentiellement les cargaisons de leur origine au lieu du raffinage, ces bateaux transportent les produits traités qui sortent de la raffinerie jusqu'au point de consommation. La flotte de chimiquiers est divisée en trois catégories définies chacune par les caractéristiques du type selon l'OMI. Le secteur le plus important, qui regroupe les deux tiers de cette flotte, est consacré essentiellement au transport de cargaisons de purs produits chimiques comme le styrène, le xylène et autres; il est dénommé catégorie de type OMI 2. Environ un tiers des chimiquiers sont classés dans la catégorie OMI 3, soit celle des navires-citernes à double coque qui ne transportent que des produits chimiques et des huiles végétales. Moins de 3 % des navires répondent aux spécifications de type OMI 1 permettant de transporter les cargaisons les plus dangereuses, comme l'acide chlorosulfonique et le trichlorobenzène¹⁰.

Les taux de fret sur les quatre itinéraires présentés au tableau 4.2 ont accusé une baisse de 22 % à 40 % en 2009, la diminution la plus forte ayant été enregistrée sur la liaison Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord-golfe du Mexique. Le fond, pour l'année, a été touché en avril par les deux catégories de navires-citernes sur l'itinéraire allant du golfe Persique au Japon, après quoi, sur cette même route, les taux ont connu une croissance exponentielle de mai 2009 à janvier 2010.

En 2009, les recettes moyennes des transporteurs de produits ont continué à décliner. Alors que celles en équivalent d'affrètement à temps sur l'itinéraire Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord-golfe du Mexique avaient été de 17 567 dollars par jour en 2008,

elles étaient tombées à 9 467 dollars par jour en 2009. Le plancher a été touché en octobre 2009, lorsque le taux n'était plus que de 5 800 dollars par jour. Or, en février 2010, on était remonté à 11 000 dollars, ce qui a donné quelque répit aux armateurs concernés.

Transporteurs de gaz naturel liquéfié

Quand le gaz naturel se liquéfie, son volume se réduit d'environ 600 fois si on le refroidit à -162°C , ce qui permet d'en transporter de grandes quantités par bateau. Les transporteurs classiques de gaz naturel liquéfié acheminent en un seul voyage 145 000 à 155 000 m^3 de gaz naturel qui, une fois vaporisés, se transforment en 89 à 95 millions de m^3 ¹¹. La liquéfaction et la regazéification sont les opérations les plus onéreuses de l'ensemble du processus¹² et, leurs coûts dépassant 2 milliards de dollars, constituent la part la plus importante de ceux de tout projet concernant le GNL. Étant donné l'importance des coûts et les long délais de construction, ces projets prennent souvent du retard par rapport au planning, car la situation économique (notamment en ce qui concerne les prix de l'énergie) qui a justifié la nécessité du projet évolue. Des faits nouveaux en matière de regazéification ont permis de résoudre certains des problèmes liés au coût et au temps de construction au lieu de destination. Les unités flottantes de stockage et de regazéification ancrées au large des côtes peuvent recevoir les cargaisons de GNL, les regazéifier et expédier le gaz vers la côte par pompage en utilisant un réseau national. On a mis au point des navires de regazéification de GNL qui transportent le GNL et le déchargent sous forme gazeuse à l'arrivée. Les coûts en sont le prix du navire plus 90 millions de dollars de coût de conversion et 160 millions de dollars pour l'amarrage, le gazoduc et les installations côtières¹³.

Au début de 2010, la flotte de transporteurs de GNL comptait 337 navires d'une capacité de 48 352 m^3 , contre 302 navires et une capacité de 42 028 m^3 un an plus tôt. Le carnet de commandes de navires neufs comporte 23 unités d'une capacité de 4 036 m^3 à livrer en 2010, et à peu près la moitié de ce nombre, soit 11 bâtiments, d'une capacité de 1 797 m^3 en 2011, plus trois unités d'une capacité de 507 m^3 en 2012. Les transporteurs de GNL sont construits, pour la plupart, dans des chantiers navals situés en République de Corée et, dans une moindre mesure, en Chine et au Japon. Les plus grands d'entre eux (les navires Q-Max dotés d'une capacité de 266 000 m^3) opèrent à partir du Qatar, qui est le principal exportateur de GNL, avec une part de marché escomptée de 27 % en 2011¹⁴. L'accroissement programmé de l'offre de transporteurs de GNL neufs au cours des prochaines

années, associé aux retards de construction de nouvelles installations côtières, devrait provoquer un tassement des taux de fret à moyen terme. Le prix moyen d'un transporteur de GNL de 160 000 m^3 était de 226 millions de dollars en 2009, soit quatre millions de dollars de plus qu'en 2008. La capacité de production excédentaire des chantiers navals et la difficulté de trouver des financements en raison de la crise économique avaient contribué à faire descendre le prix d'un bâtiment neuf similaire à 210 millions de dollars au début de 2010.

Une contraction de la demande de gaz dans les principaux pays consommateurs, comme le Japon et la République de Corée, conjuguée à un accroissement de la capacité en provenance du Moyen-Orient et de la Fédération de Russie, a entraîné un excédent de transporteurs de GNL au niveau mondial. Les taux de fret de ces navires ne font pas l'objet d'une large diffusion, et ceux qui sont publiés concernent habituellement certains créneaux du marché¹⁵. L'activité de la plupart des transporteurs de GNL fait l'objet de contrats stables à long terme et ne souffre pas des fortes fluctuations des cours au comptant qui affectent d'autres secteurs¹⁶. Comme les transporteurs de GNL sont parmi les navires les plus chers à construire, ils sont le plus souvent fabriqués sur mesure aux fins de projets spécifiques. C'est ici qu'interviennent les contrats à long terme, qui commandent la construction et permettent d'en assurer le financement. Les taux d'affrètement journalier, vers la fin de 2009, se situaient autour de 50 000 dollars, et ils étaient tombés à 33 000 dollars à la fin du premier trimestre de 2010¹⁷. Pour tenter de remédier à la pénurie de données relatives au marché du GNL, un cabinet-conseil en relations avec les investisseurs, Capital Link, a lancé une série d'indices en 2009 pour permettre de suivre les résultats de certaines compagnies maritimes. Grâce au Capital Link LNG/LPG Index (CLLG), on peut effectuer un suivi du bilan de certaines des principales compagnies maritimes cotées en bourse aux États-Unis (par exemple Golar LNG, StealthGas Inc. et Teekay LNG) qui interviennent dans le secteur du GNL et du GPL. Le CLLG est passé de 1 190,75 points au début de 2009 à 2 028,74 points à la fin de la même année. En juin 2010 il était de 2 247,27, ce qui montre que les compagnies de ce secteur obtiennent de bons résultats.

Au Qatar, le RasGas Train-7 est devenu opérationnel au début de 2010. RasGas, qui appartient conjointement à Qatar Petroleum (70 %) et à la société pétrolière et gazière américaine Exxon Mobil (30 %), a une capacité de production annuelle de 7,8 millions de tonnes. Par ailleurs, la compagnie maritime Mitsui

OSK Lines a annoncé qu'elle avait signé, en 2010, des contrats d'affrètement à long terme pour deux de ses transporteurs de GNL d'une capacité de 177 000 m³ dans le cadre du projet PNG GNL en Papouasie-Nouvelle-Guinée, et ferait construire par des chantiers navals chinois quatre nouveaux transporteurs de GNL faisant l'objet d'un autre type de contrat avec PNG LNG et l'installation de traitement Gorgon sur l'île Barrow en Australie-Occidentale¹⁸. Ce projet de 15 milliards de dollars devrait permettre de produire jusqu'à 6,3 millions de tonnes par an en deux trains, dont le premier devrait commencer à fonctionner en 2013 ou 2014. Le projet Gorgon est appelé à avoir trois trains produisant 15 millions de tonnes par an et à démarrer en 2014. À la fin de 2009, au Yémen, un deuxième train de l'usine de Balhaf a commencé à produire, ce qui a fait monter la capacité totale de production annuelle de GNL à 6,7 millions de tonnes. Les trois principaux acheteurs sont l'agent d'exécution du projet Total, GDF Suez et Kogas, dans le cadre d'accords d'approvisionnement distincts portant sur vingt ans. Depuis le démarrage du premier train, 18 cargaisons ont déjà été livrées – à la République de Corée, aux États-Unis, à la Chine, à l'Espagne et au Mexique. Ce projet d'un montant de 4,5 milliards de dollars appartient conjointement à Yemen LNG (39,62 %), Yemen Gas Company, société publique (16,73 %), Hunt Oil Company (17,22 %), SK Energy (9,55 %), la Korea Gas Corporation (6 %), Hyundai Corporation (5,88 %) et Yemen General Authority for Social Security and Pensions (5 %)¹⁹.

Affrètement à temps des navires-citernes

L'affrètement à temps des navires-citernes donne une bonne indication sur la manière dont les propriétaires des cargaisons et des navires prévoient l'évolution du marché pour les prochaines années. Lorsque les taux sont bas, les affréteurs préfèrent de longs affrètements, et les armateurs l'inverse. Quand les taux sont élevés, les armateurs préfèrent de longs affrètements et les affréteurs le contraire. En 2009, l'ensemble des affrètements a progressé de tout juste un peu plus d'un million de tpi, pour s'établir à 28,064 millions de tpi. C'est en mars 2009 que cette activité a été au plus bas, avec une capacité totale d'affrètements inférieure à un million de tpi, juin ayant été la période la plus faste avec 4, 864 millions de tpi. Environ 34 % des affrètements en 2009 ont été à long terme (vingt-quatre mois ou plus), contre 36 % en 2008 et 46 % en 2007, ce qui montre qu'affréteurs et armateurs sont moins enclins à conclure de longs contrats, signe que le marché est en période d'étiage. Ensuite, on observe les affrètements pour moins de six mois (27 %), puis pour une

période de un à deux ans (25 %). Le taux estimé d'affrètement pour un an d'un navire âgé de 5 ans d'un tonnage de 280 000 tpi, est passé de 55 000 dollars par jour en janvier 2009 à 29 300 dollars par jour en novembre 2009. Cela n'a pas changé beaucoup au début de 2010, le taux s'étant fixé à 31 700 dollars par jour en février.

En résumé, la crise financière mondiale a causé de graves perturbations sur le marché des navires-citernes, le déclin de la demande de services de transports s'étant accompagné d'un accroissement des livraisons de navires neufs et ayant tiré les taux de fret encore un peu plus vers le bas. En juin 2010, un propriétaire a fait état de son intention de réduire à 11 noeuds la vitesse de navigation de ses bâtiments qui est normalement de 16,5 noeuds²⁰. La réduction de la vitesse permet d'éviter d'avoir à immobiliser des navires de façon permanente, ce qui peut être coûteux tant en matière d'emplacement que d'entretien, pour les remettre en service lorsque la situation s'améliore.

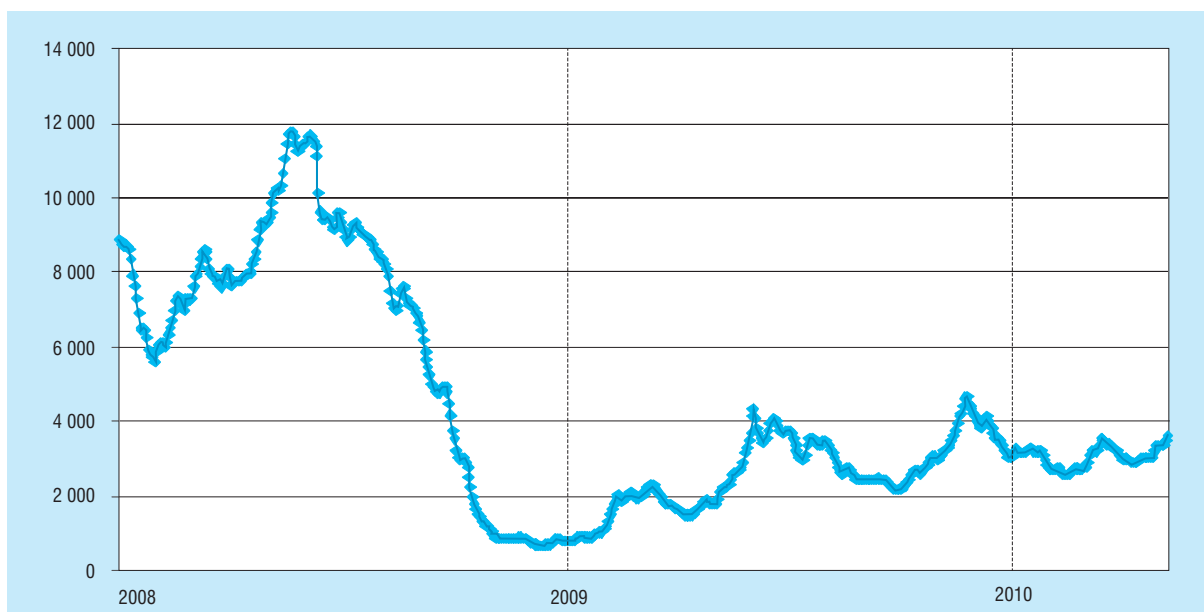
B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DES PRINCIPAUX VRACS SECS²¹

Introduction

Le marché du transport maritime de vrac sec se compose de cinq principaux types de cargaison: le minerai de fer, les céréales, le charbon, la bauxite et l'alumine, et le phosphate. Il s'agit des matières premières qui entrent dans la fabrication de produits manufacturés. Le vrac sec représente juste un peu plus du quart du volume total des cargaisons acheminées par voie maritime

1. Évolution des échanges de vrac sec

Le marché du vrac sec, qui s'est effondré de façon spectaculaire à la fin de 2008, s'est ressaisi en 2009 (voir le graphique 4.2). Le Baltic Exchange Dry Index (BDI), qui donne la mesure des taux de fret du vrac sec transporté par voie maritime, a commencé l'année 2009 à 773 points et l'a terminée à 3 005 points. En 2008, le pic à 11 771 points a été atteint le 21 mai, et le plancher à 663 points le 5 décembre. En 2009, le point culminant de l'année s'est situé en novembre, à 4 661 points. Les taux ont maintenu la plus grande partie de leurs gains de 2009, oscillant entre 2 500 et 4 500 points pendant le premier semestre de 2010. La flotte mondiale actuelle de transporteurs de vrac sec

Graphique 4.2 Baltic Exchange Dry Bulk Index, 2008–2010 (année de référence de l'indice 1985, 1000 points)

Source: Baltic Exchange.

est forte d'environ 457 millions de tpl, avec 258,3 millions supplémentaires (soit 54 % de cet effectif) en commande. Dans les sections ci-après, nous allons rendre compte de certains faits nouveaux dans chacun des cinq secteurs de vrac sec.

Minerai de fer²²

Le minerai de fer est une matière première d'importance, car il constitue l'élément de base de la production d'acier, lequel est un élément de production essentiel de l'industrie lourde²³. L'Australie et le Brésil interviennent à hauteur des deux tiers dans les exportations mondiales de minerai de fer. Les deux plus importantes sociétés d'extraction sont Vale (Brésil) et Rio Tinto (Grande-Bretagne et Australie) (voir le premier chapitre pour trouver des informations plus détaillées). La moitié des importations est destinée à la Chine, le Japon venant en deuxième position avec près de 20 %. C'est la reprise de la demande d'importations de minerai de fer en Chine qui a contribué à donner un nouvel élan aux perspectives des propriétaires de vraquiers en 2009. Ces importations se sont montées à 32 594 000 tonnes en janvier 2009, chiffre qui a doublé pour atteindre 64 546 000 tonnes en septembre 2009. Cela a permis de faire grimper les recettes quotidiennes des navires Capesize de 16 000 dollars à 80 000 dollars et celles des Panamax de 7 000 dollars à 27 000 dollars en novembre 2009²⁴.

Les importations de minerai de fer de l'Union européenne²⁵, du Japon, de la République de Corée et

de la province chinoise de Taiwan ont augmenté en moyenne de 14 % en 2009. Cela dit, ce chiffre masque le fait que la quantité de minerai de fer importée par la Chine a presque doublé en 2009 (628 millions de tonnes), tandis que, la même année, celle de l'UE²⁶ a diminué de moitié (79 millions de tonnes).

Charbon

Le charbon n'est pas seulement un élément important pour la production d'acier, sous forme de charbon à coke, il est utilisé dans la fabrication de nombreux produits, et également pour produire de l'énergie (charbon de chaufferie) dans l'industrie. La demande d'importations de charbon en Europe²⁷ a continué de décliner en 2009, pour s'établir à 116 millions de tonnes (contre 141 millions de tonnes en 2008). En 2009, les importations mondiales de charbon ont diminué dans la plupart des principaux pays importateurs, à l'exception de la République de Corée où elles ont légèrement progressé, passant de 93,5 millions de tonnes en 2008 à 95,7 millions de tonnes en 2009, et de la Chine où elles ont bondi de 40 millions à 127 millions de tonnes²⁸.

Céréales

Le premier exportateur mondial de céréales est les États-Unis, devant l'Argentine, le Canada, l'Union européenne et l'Australie. Les exportations des États-Unis sont descendues à 73,7 millions de tonnes en 2009, alors qu'elles avaient été de 90,4 millions de

tonnes en 2008 et de 98,2 millions de tonnes en 2007. De même, l'Argentine a vu les siennes diminuer de 26,4 millions de tonnes en 2008 à 16,1 millions de tonnes en 2009, tandis que celles de l'Australie ont progressé de 13,1 millions de tonnes à 20 millions de tonnes à la suite de la décision prise par le Gouvernement de renoncer à son système de monopole des exportations et d'ouvrir le marché²⁹. Les perspectives pour 2010 et 2011 restent moroses, avec un excédent de l'offre de blé sur le marché et des stocks au niveau mondial qui sont, à 195,8 millions de tonnes, à leur niveau le plus élevé depuis huit ans (soit 30 % de la demande globale et le niveau le plus élevé des stocks depuis 2004). Selon une estimation, le prix f.a.b du blé des pays de la mer Noire est de 160 dollars la tonne, contre 205 dollars pour le blé australien. Avec le renforcement de la concurrence pour gagner des parts de marché en Asie, la proximité de l'Australie et les coûts de transport naturellement moins élevés peuvent être insuffisants pour pallier au surprix de 20 %.

Bauxite et alumine

Il est souvent fait recours aux transports maritimes (notamment aux transporteurs de vrac sec) pour acheminer la bauxite de la mine à la raffinerie qui produit l'alumine. Cette dernière, sous forme de poudre, peut alors être transportée par des vraquiers de ladite raffinerie à une fonderie d'aluminium de première fusion pour qu'y soit produit le métal, lequel est ensuite transporté sous forme de lingots ou de plaques au point de fabrication (par exemple une usine d'automobiles) pour y être converti en produit commercial (par exemple un capot de voiture)³⁰. Il existe aussi un marché de la ferraille qui se porte bien, à partir duquel la plus grande partie de l'aluminium est recyclée pour rentrer dans le processus de production. L'aluminium lui-même est utilisé essentiellement dans les transports (par exemple aux fins de la fabrication de pièces pour les carrosseries d'automobiles), le bâtiment (par exemple des cadres de fenêtres) et la fabrication d'emballages (par exemple pour les denrées alimentaires périssables)³¹. La production mondiale de bauxite a diminué, selon les estimations, de 2 % en 2009, pour descendre à environ 201 millions de tonnes. La Chine produit et consomme à peu près un tiers de l'aluminium primaire au niveau mondial. Derrière elle, les principaux pays producteurs sont la Fédération de Russie (où réside UC Rusal, le premier producteur mondial d'alumine et d'aluminium), le Canada, les États-Unis, l'Australie, le Brésil, la Norvège et l'Inde, qui s'adjugent environ les trois quarts de la production mondiale d'aluminium primaire. Les principaux pays producteurs de bauxite, qui comptent

globalement pour les trois quarts de la production mondiale, sont, par ordre décroissant de tonnage extrait: l'Australie, le Brésil, la Chine, la Guinée et la Jamaïque.

Le cours au comptant moyen de l'aluminium de qualité supérieure du London Metal Exchange (LME) est tombé d'un niveau record de 3 070 dollars la tonne en juillet 2008 à 1 329 dollars la tonne en février 2009, avant de remonter à 2 103 dollars la tonne en mai 2010.

Phosphates³²

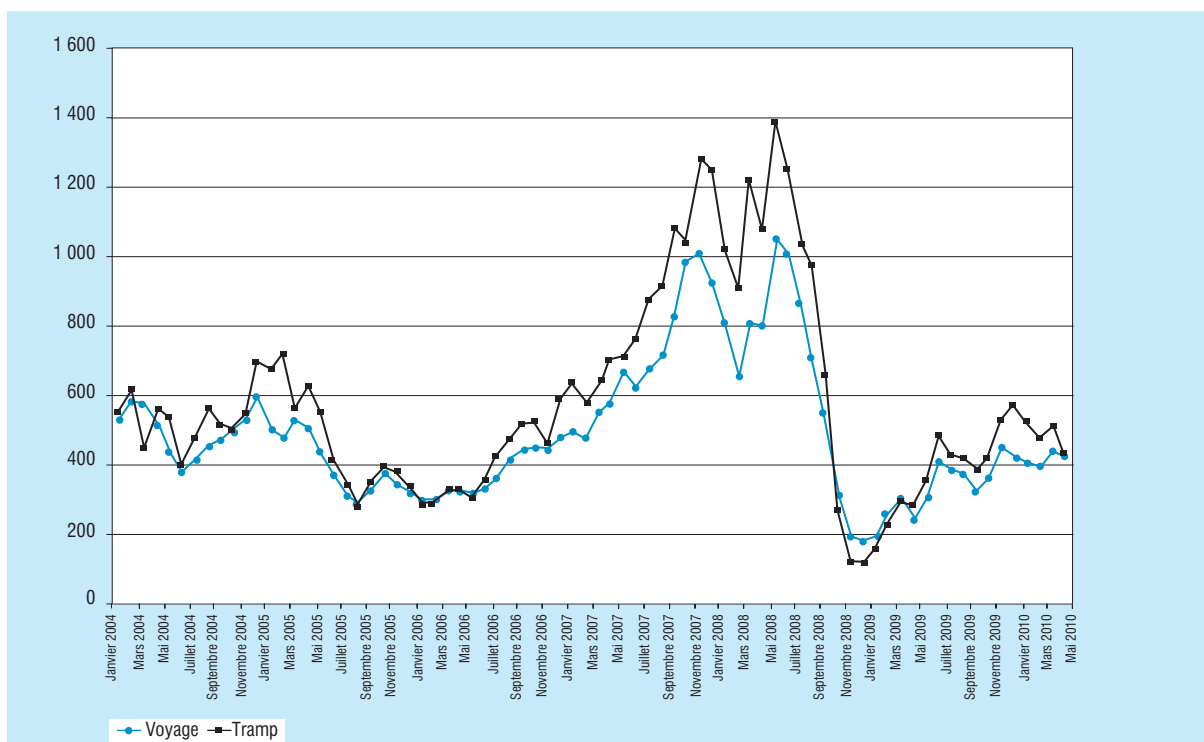
Le phosphore est un élément essentiel pour la nutrition des plantes (sous forme d'engrais liquides et solides) et des animaux (sous forme d'aliments pour le bétail et la volaille). Le phosphate naturel est la seule source d'importance du phosphore au niveau mondial. L'agriculture absorbe 95 % de la consommation mondiale de phosphate naturel; le reste sert à des applications industrielles, telles que les agents anti-corrosion, les cosmétiques, les fongicides, la céramique, le traitement de l'eau et la métallurgie. Les transports maritimes (les transporteurs de vrac sec) assurent les expéditions de phosphate naturel et de phosphore raffiné.

Les complexes d'extraction de phosphate les plus importants sont ceux de Khibiny (Fédération de Russie) et de Kara Tau (Kazakhstan), le Maroc étant toujours le principal exportateur mondial, et les États-Unis le principal importateur. Le Maroc a assuré près de la moitié des expéditions mondiales (32 millions de tonnes), dont la plus grande partie était destinée à l'Europe et au continent américain. D'autres exportateurs d'autres pays africains et du Moyen-Orient sont intervenus dans ces expéditions pour 40 %. De grands gisements de phosphate ont été repérés sur les plateaux continentaux et dans les monts sous-marins de l'océan Atlantique et du Pacifique.

2. Taux de fret du vrac sec

Les taux de fret des transporteurs de vrac sec ont doublé au cours de 2009 (voir le graphique 4.3 et le tableau 4.3). Malgré cela, ils ont terminé l'année à 40 % au-dessous du pic de 2008. C'est au premier semestre qu'ils ont le plus progressé, au grand soulagement des armateurs. Ils ont ensuite fléchi au troisième trimestre et fini par atteindre leur meilleur niveau de l'année au quatrième trimestre. En janvier 2009, la recette moyenne d'un Capesize moderne était de 22 000 dollars par jour et, en décembre 2009, la moyenne mensuelle était montée à 42 000 dollars

Graphique 4.3 Indices du taux de fret du vrac sec, 2004–2010



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses livraisons de *Shipping Statistics and Market Review*, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

par jour. Une comparaison entre les deux années montre que les frais journaliers moyens de location en 2009 équivalaient à 35 300 dollars par jour, contre 116 175 dollars par jour en 2008. L'année 2009 a peut-être été décevante pour les armateurs, comparée à 2008, mais elle a été plus stable, sans les hauts et les bas exceptionnels qu'ont connus certains navires en 2008, avec des taux supérieurs à 300 000 dollars par jour pour plonger un peu plus tard bien au-dessous des 10 000 dollars par jour. La baisse des recettes a naturellement pesé sur le prix des navires. Un Capesize âgé de 5 ans coûtait, en moyenne, 123,2 millions de dollars en 2008, et 47,3 millions de dollars en 2009. En février 2010, le prix était légèrement remonté pour atteindre 52 millions de dollars.

En 2009, les taux de fret des Capesize affrétés pour des voyages transatlantiques aller-retour se sont remis de leurs fluctuations constantes de 2008. Les taux de 2008 étaient de 220 385 dollars par jour en mai, avant de chuter à 3 070 dollars en novembre, mais en 2009, ils ont démarré à 14 280 dollars, puis ont grimpé à 76 843 dollars en novembre. Les hauts et les bas se sont poursuivis et, en février 2010, ces mêmes taux sont retombés à 33 810 dollars.

Affrètement à temps pour le vrac sec (périodes)

Au vu des estimations qui ont été faites, pour une période de douze mois (et une livraison rapide), les taux ont augmenté régulièrement au cours de 2009, même si c'était à la suite des baisses non négligeables accusées à la fin de 2008. Les navires Capesize de 200 000 tpl âgés de 5 ans rapportaient 19 700 dollars par jour au début de 2009 (contre 125 000 dollars à la période correspondante de 2008), et le double avant la fin de l'année. Les taux de fret des Capesize de 170 000 tpl âgés de 5 ans ont commencé à 18 500 dollars par jour en janvier 2009 (alors qu'ils étaient à 57 000 dollars en janvier 2008), et ont terminé l'année à 34 500 dollars par jour. Par contre, le secteur le plus performant a été celui des Panamax de 75 000 tpl âgés de 1 à 5 ans, qui ont enregistré une hausse des taux de 143 % entre décembre 2008 et décembre 2009. Les taux de fret pour les Handymax de 28 000 tpl âgés de 10 ans sont passés de 6 500 dollars par jour en janvier 2009 à 13 500 dollars par jour en décembre 2009.

Affrètement au voyage des vraquiers

Le taux de fret du minerai de fer chargé au Brésil à destination de la Chine était de 13,90 dollars la tonne au début de 2009, ce qui représente une baisse consi-

Tableau 4.3 Indices du taux de fret du vrac sec, 2007–2010

Période	Tramping sec – affrètement à temps (1972 = 100)				Tramping sec – affrètement au voyage (1985 = 100)			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Janvier	491	812	193	408	632	1 018	154	523
Février	480	657	259	398	577	908	227	476
Mars	550	810	305	447	644	1 221	296	514
Avril	576	795	254	430	707	1 080	277	430
Mai	671	1 055	306	463	712	1 544	358	568
Juin	626	1 009	410	415	759	1 250	479	503
Juillet	673	868	388		875	1 036	426	
Août	718	716	377		920	976	413	
Septembre	828	550	325		1 078	657	385	
Octobre	985	313	357		1 044	267	416	
Novembre	1 013	192	457		1 280	117	529	
Décembre	926	181	423		1 251	121	575	
Moyenne annuelle	711	663	338	427	873	850	378	502

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses livraisons de *Shipping Statistics and Market Review*, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

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

dérable par rapport aux 64,05 dollars de l'année précédente. On a une idée des remous qui ont affecté les prix si l'on compare le taux de mai 2008 (101,80 dollars la tonne) à celui de décembre 2008, qui était seulement de 8,35 dollars la tonne. Ces prix se sont quelque peu redressés en 2009, avec un taux de 43,45 dollars la tonne en juin. Au début de 2010 il est reparti à la baisse pour s'établir autour de 25 dollars, alors que l'on était de plus en plus préoccupé par la capacité de l'économie mondiale à rebondir après la récession économique mondiale, et les stocks croissants de minerai de fer dans les ports et les raffineries chinois.

C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE³³

Introduction

Les services de lignes effectuent des liaisons entre des ports fixes selon un horaire strict. Ils peuvent être gérés par une seule compagnie, ou bien par un groupe de compagnies au sein de ce qu'on appelle une alliance ou un consortium. Les frais et les recettes

sont partagés au prorata de la contribution de chaque compagnie. Les compagnies maritimes de ligne exploitent essentiellement des porte-conteneurs, qui transportent des marchandises conteneurisées. La plupart des articles peuvent être transportés en conteneurs, y compris les cargaisons qui l'étaient auparavant en vrac, et les composantes qui entrent dans la fabrication des produits, encore que les conteneurs servent surtout à transporter des produits finis prêts à la consommation. La part du trafic conteneurisé dans l'ensemble du trafic mondial de cargaisons solides est passée de 5,1 % en 1980 à 24,3 % en 2009 (premier chapitre). En 2009, le trafic conteneurisé mondial était estimé à 1,19 milliard de tonnes (ce qui représente une diminution de 9 % par rapport à l'année précédente).

Le volume du trafic de conteneurs a été de 124 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2009, selon les estimations, après les 137 millions d'EVP enregistrés en 2008. Le volume (en tonnes) de trafic maritime conteneurisé est d'environ 15 %. Les sections suivantes sont consacrées à l'évolution du marché des services de ligne et des taux de fret.

La croissance rapide de la conteneurisation au cours de ces vingt dernières années est due à un ensemble de facteurs dont la construction de porte-conteneurs spécialisés, la mise en service de navires plus grands capables d'accroître les économies d'échelle, l'amélioration des installations de manutention, dans les ports, et également l'accroissement des quantités de matières premières transportées en conteneurs. En 2009, la compagnie maritime de ligne française CMA CGM a ajouté à sa flotte le Christophe Colomb de 13 300 EVP, livré en novembre par le chantier naval DSME de la République de Corée³⁴. Bien que plus court et plus étroit que le Emma Maersk et ses frères, c'est l'un des plus grands porte-conteneurs du monde actuellement en service. La flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 7,1 millions de tpl en 2009, soit de juste un peu plus de 4 %, pour atteindre 169 millions de tpl, ce qui représente approximativement 13,3 % de l'ensemble de la flotte mondiale. Au début de 2010, on comptait 4 677 porte-conteneurs d'une capacité globale de 12,8 millions d'EVP.

1. Évolution du trafic de ligne

Évolution générale

On a observé une augmentation du nombre de livraisons de porte-conteneurs au cours de ces dernières années, en prévision de la croissance attendue des

échanges mondiaux. Or le volume de marchandises à transporter a diminué en raison de la crise économique mondiale. Au cours de 2009, plusieurs compagnies de navigation ont réduit leur flotte en rendant aux armateurs le tonnage affrété inutile, en envoyant certains navires à la casse et en immobilisant d'autres. En juin 2009, il a été indiqué que Evergreen Line avait prévu de vendre à la casse 31 navires d'une capacité de 2 728 à 3 428 EVP. En novembre 2009, le nombre de navires immobilisés pendant plus de vingt jours, selon les indications dont nous disposons, était de 551, pour une capacité globale de 1,18 million d'EVP. Ces bâtiments, dont les transporteurs ne pouvaient pas se débarrasser, ont été intégrés aux services de ligne existants, et tous les navires ont reçu l'ordre de naviguer à vitesse réduite pour permettre de résorber l'excédent. Toutes ces mesures ont permis de stabiliser les taux de fret.

2. Taux de fret conteneurisé

Les armateurs allemands dominent le marché mondial des transports maritimes de ligne, les courtiers de Hambourg contrôlant à peu près 75 % de l'affrètement des porte-conteneurs. Leurs navires sont souvent affrétés par les grandes compagnies de transport de ligne qui, en les associant à leurs propres flottes, assurent un important service (voir le chapitre 2 pour trouver des indications plus détaillées sur les compagnies maritimes de ligne). Par exemple, la flotte de CMA CGM était composée d'environ 67 % de navires affrétés en 2009, et le pourcentage d'APL était de 71 %, la moyenne des 20 principales compagnies ayant été d'environ 48,5 % en 2009³⁵. Depuis 1998, l'Association des courtiers maritimes de Hambourg publie le Hambourg Index qui présente une analyse des taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs d'une durée minimale de trois mois. Le tableau 4.4 indique la moyenne annuelle des taux depuis 2000, ainsi que les taux mensuels d'affrètement des porte-conteneurs de 2009, tels que publiés par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg. Plus récemment, cette association a lancé un nouvel indice baptisé New ConTex, qui est un indice quotidien des taux de fret pour un appareillage établi par un groupe de courtiers internationaux³⁶. Il couvre six catégories différentes de porte-conteneurs et figure au graphique 4.4 en tant que taux composite. Cet indice fait apparaître la dégringolade spectaculaire des taux d'affrètement de conteneurs du milieu de 2008 à avril 2009, où il a atteint un palier avant de repartir à la hausse au début de 2010. Les taux d'affrètement de 2010 se sont bien repris après la chute de 75 % observée en 2009, mais

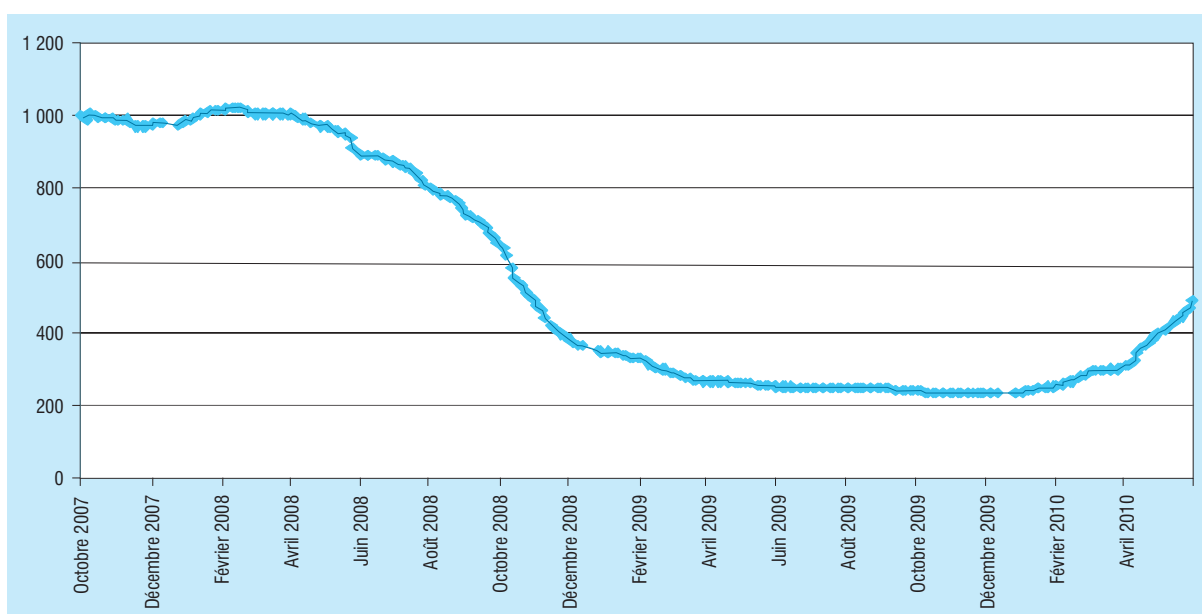
ils ne sont à peu près qu'à la moitié de leur niveau de 2008. Les signes de reprise mentionnés au premier chapitre sont visibles dans cet indice. Étant donné sa remontée et l'accroissement des livraisons de porte-conteneurs neufs en 2009 (voir le chapitre 2), les perspectives pour 2010 et 2011 sont encourageantes. Le véritable test consiste à savoir si la hausse des taux de fret résulte d'un accroissement de la demande ou bien est une conséquence du resserrement de l'offre de la part des transporteurs.

Les taux d'affrètement annuel moyens pour les 10 catégories de navires figurant au tableau 4.4 ont chuté en 2009; les prix des bâtiments de 2 000 à 2 299 EVP ont baissé de 72,9 % par rapport à ceux de 2008 et ceux des bâtiments de 1 600 à 1 999 EVP de 71,3 %. Les navires grésés et non grésés de 200 à 299 EVP ont mieux résisté que tous les autres, bien que leurs taux d'affrètement moyens, en 2009, aient été inférieurs de 50 % à ceux de 2008. Cela peut s'expliquer par le fait qu'ils sont en général utilisés dans des zones où la concurrence est faible en matière de trafic de conteneurs.

Taux de fret pratiqués sur les principales routes

Au tableau 4.5 et au graphique 4.5 figurent la totalité des taux de fret pratiqués sur les trois principales routes fréquentées par les porte-conteneurs (transpacifique, Asie-Europe et transatlantique). En 2009, ces taux ont poursuivi le déclin amorcé au quatrième trimestre de 2008. Au début de 2009, certaines sociétés de transport maritime conteneurisé ont réduit à zéro leurs taux de fret sur l'itinéraire Asie-Europe et les expéditeurs n'ont payé que les surtaxes à titre de contribution aux frais de fonctionnement des transporteurs. Une amélioration s'est dessinée tout d'abord sur la route Asie-Europe au troisième trimestre de 2009, puis sur les autres routes au dernier trimestre. Les chiffres publiés par la European Liner Affairs Association montrent que le volume des cargaisons conteneurisées sur cette route a diminué d'environ 14,8 % au cours de 2009. Si l'on compare 2009 et 2008, on s'aperçoit que les taux étaient plus bas à chaque trimestre, sauf sur la route États-Unis-Asie au premier trimestre et États-Unis-Europe au premier semestre. En fait, cette dernière s'est révélée être la plus solide en 2009, alors que les taux au départ de l'Asie en direction des États-Unis ont accusé les chutes les plus importantes. Les exploitants de navires de ligne ont tenté de faire monter les taux de fret en réduisant la vitesse de navigation et en immobilisant des navires. La durée du voyage entre certains ports d'Europe du Nord et l'Asie a été allongée jusqu'à quarante jours, ce qui est un record³⁷. Cela a contribué à faire monter

Graphique 4.4 New ConTex 2007–2010 (indice de référence: 1 000 – Octobre 2007)



Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir du ConTex Index publié par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg, accessible sur <http://www.vhss.de>.

Tableau 4.4 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (En dollars par cellule de 14 tonnes et par jour)

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes annuelles										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Non grésés											
200-299	15,7	15,7	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	11,5
300-500	14,5	14,7	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,0
Grésés/Non grésés											
2 000-2 299	10,7	8,0	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	3,6
2 300-3 400 ^a			6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7
Grésés/Non grésés											
200-299	17,8	17,8	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	16,9
300-500	14,6	14,9	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	10,2
600-799 ^b			9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	7,7
700-999 ^c			9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	7,2
800-999 ^d										4,9	6,3
1 000- 1260	11,9	8,8	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	4,8
1 261-1 350 ^e										3,7	4,3
1 600-1 999	10,4	8,0	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,1	4,0

Tableau 4.4 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(en dollars par cellule de 14 tonnes et par jour) (suite)

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes mensuelles de 2009											
	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Non grées												
200-299	15,5	12,5	13,2	11,8	10,6	13,5	13,5	10,7	12,0	11,8	10,9	13,5
300-500	10,9	9,6	9,1	8,5	8,9	8,8	8,8	8,1	8,9	8,1	7,8	8,6
Grées/Non grées												
2 000-2 299	4,6	3,2	3,2	2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	2,1	2,1
2 300-3 400^a	9,5	9,5	2,8	2,6	2,5	2,3						
Grées/Non grées												
200-299	20,8	18,2	17,2	17,2	15,7	15,3	16,9	15,6	16,8	14,0	15,6	16,6
300-500	12,5	10,7	9,4	9,5	8,7	11,0	10,0	9,8	10,0	8,8	8,9	8,6
600-799^b	12,1	7,2	6,2	6,3	6,2	6,4	5,6	6,0	5,7	5,6	6,0	5,8
700-999^c	7,5	6,9	5,9	6,0	6,0	5,9	5,7	6,0	5,8	5,7	5,5	5,5
800-999^d												
1 000- 1260	5,0	4,9	4,5	4,1	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	3,8	3,6
1 261-1 350^e												
1 600-1 999	4,7	3,7	3,5	3,2	2,8	2,8	2,7	2,6	2,7	2,6	2,6	3,1

Tableau 4.4 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(En dollars par cellule de 14 tonnes et par jour) (suite)

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes mensuelles de 2010					
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Non grées						
200-299	10,44	11,72	12,95	10,39	12,68	11,90
300-500	9,07	8,13	8,30	8,45	9,25	9,63
Grées/Non grées						
2 000-2 299	2,63	2,42	2,50	2,79	3,15	5,17
2 300-3 400^a	2,08	2,57	2,95	5,19	5,49	7,16
Grées/Non grées						
200-299	16,61	15,24	15,63	15,63	17,38	20,23
300-500	8,78	9,42	9,69	11,58	9,65	9,84
600-799^b	6,07	5,91	7,41	6,23	7,22	8,54
700-999^c	6,66	6,21	6,26	6,64	6,91	8,24
800-999^d	6,38	6,05	5,22	5,30	6,10	6,99
1 000-1 260	3,97	3,78	4,03	4,27	4,84	6,19
1 261-1 350^e	3,32	3,43	3,57	3,76	4,16	5,30
1 600-1 999	2,96	3,31	3,02	4,49	3,40	4,99

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir du Hamburg Index publié par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg, accessible sur <http://www.vhss.de>; et de Shipping Statistics and Market Review, vol. 52, n° 1/2 2010, p 54 55, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

^a Cette catégorie a été créée en 2002. Les données du premier semestre sont celles des porte-conteneurs cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP, naviguant à 22 nœuds au minimum.

^b Naviguant à une vitesse de 17 à 17,9 nœuds.

^c Naviguant à 18 nœuds au minimum.

^d Catégorie créée en 2009 par subdivision de celle des 700 à 999 EVP.

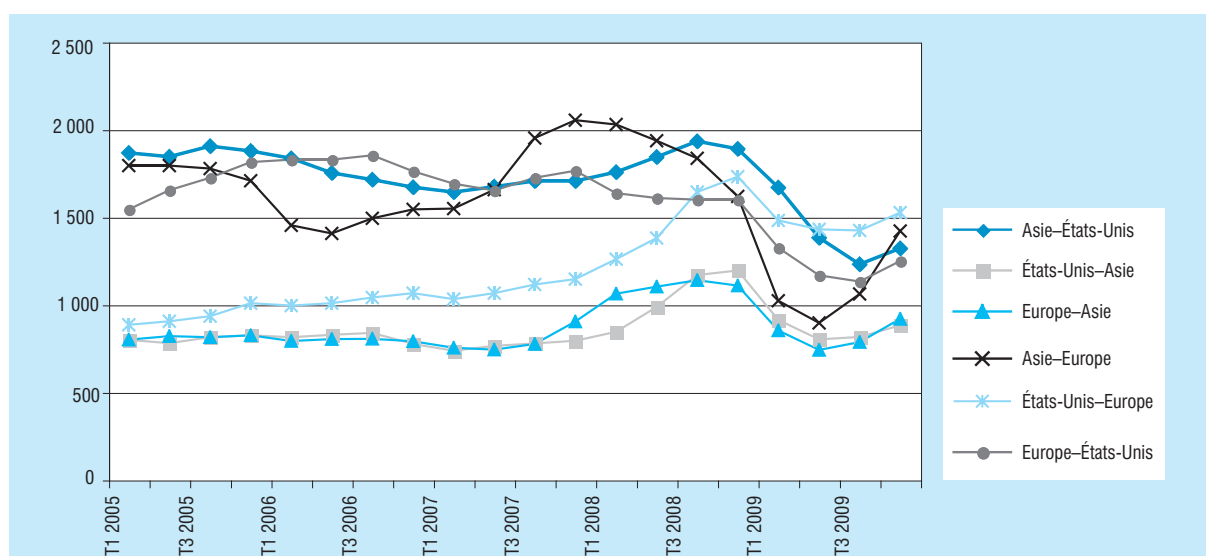
^e Catégorie créée en 2009 par subdivision de celle des 1 000 à 1 350 EVP.

Tableau 4.5 Taux de fret (moyenne des taux du marché) par EVP pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales (en dollars par EVP, et évolution en pourcentage)

	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-États-Unis -Europe	États-Unis-Asie Europe	Europe-Asie Asia	Asie-Europe Europe	États-Unis- Europe	Europe- United States
2008						
Premier trimestre	1 757	845	1 064	2 030	1 261	1 637
Évolution (%)	3	6	18	- 1	10	- 7
Deuxième trimestre	1 844	987	1 104	1 937	1 381	1 610
Évolution (%)	5	17	4	- 5	10	- 2
Troisième trimestre	1 934	1 170	1 141	1 837	1 644	1 600
Évolution (%)	5	19	3	- 5	19	- 1
Quatrième trimestre	1 890	1 196	1 109	1 619	1 731	1 600
Évolution (%)	- 2	2	- 3	- 12	5	0
2009						
Premier trimestre	1 670	913	853	1 023	1 481	1 325
Évolution (%)	- 12	- 24	- 23	- 37	- 14	- 17
Deuxième trimestre	1 383	802	742	897	1 431	1 168
Évolution (%)	- 21	- 12	- 13	- 12	- 3	- 12
Troisième trimestre	1 232	817	787	1 061	1 424	1 133
Évolution (%)	- 11	2	6	18	- 0	- 3
Quatrième trimestre	1 322	883	920	1 422	1 527	1 250
Évolution (%)	7	8	17	34	7	10

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de Containerisation International Online, qui est accessible sur <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 soudage, 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.

Graphique 4.5 Taux de fret (moyennes du marché) par EVP sur les trois principales liaisons commerciales (dans les deux sens) (en dollars par EVP)

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de Containerisation International Online, accessible sur <http://www.ci-online.co.uk>.

Tableau 4.6 Indices des taux de fret des services de ligne, 2007–2009 (*chiffres mensuels: 1995 = 100*)

Mois	Indice global				Indice du trafic d'entrée				Indice du trafic de sortie			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Janvier	89	98	62	98	98	116	68	138	81	83	58	65
Février	88	95	59	104	98	114	64	149	80	80	55	67
Mars	86	92	57	111	96	110	60	163	78	77	55	68
Avril	87	88	56	115	100	106	61	161	77	74	52	77
Mai	88	89	53	119	101	107	58	166	76	75	49	82
Juin	92	89	53	124	105	106	59	170	81	75	48	88
Juillet	94	89	60		114	104	71		80	76	51	
Août	95	93	65		118	107	80		81	81	53	
Septembre	98	97	69		121	113	87		84	85	54	
Octobre	97	90	75		119	105	98		84	77	57	
Novembre	97	86	75		115	101	97		86	74	56	
Décembre	100	73	84		118	83	111		88	65	63	
Moyenne annuelle	93	90	64	112	109	106	76	158	81	77	54	75

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED d'après les informations publiées dans *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 53, n° 3, mars 2010, p. 61–62, par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

les taux de base pour les transports allant d'Asie en Europe de 600 dollars en octobre 2009 jusqu'à 900 ou 1 000 dollars à la fin de l'année³⁸.

L'année 2009 a été extrêmement difficile en ce qui concerne les taux de fret pour les conteneurs. Des transporteurs, à titre individuel, ont tenté de les faire monter en publiant de nombreux avis d'augmentation dans la presse. Après qu'un avis avait été publié par un transporteur, d'autres avaient suivi. Cela n'a pas empêché les chargeurs de marchander dur, et les taux de fret perçus par APL et OOCL au deuxième trimestre de 2009 étaient en recul de 29 % par rapport à la période correspondante de 2008.

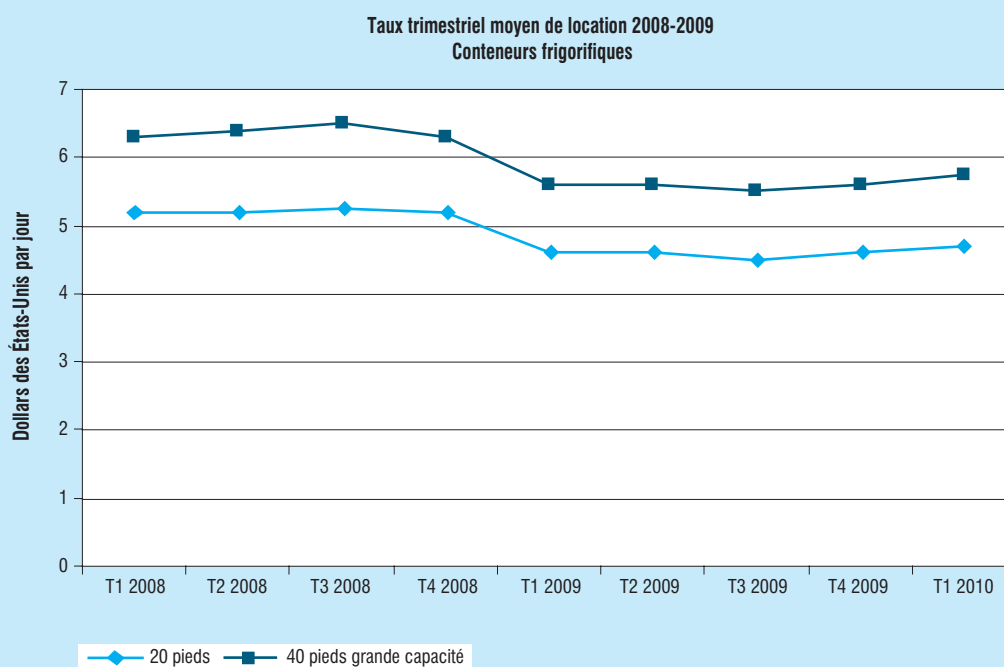
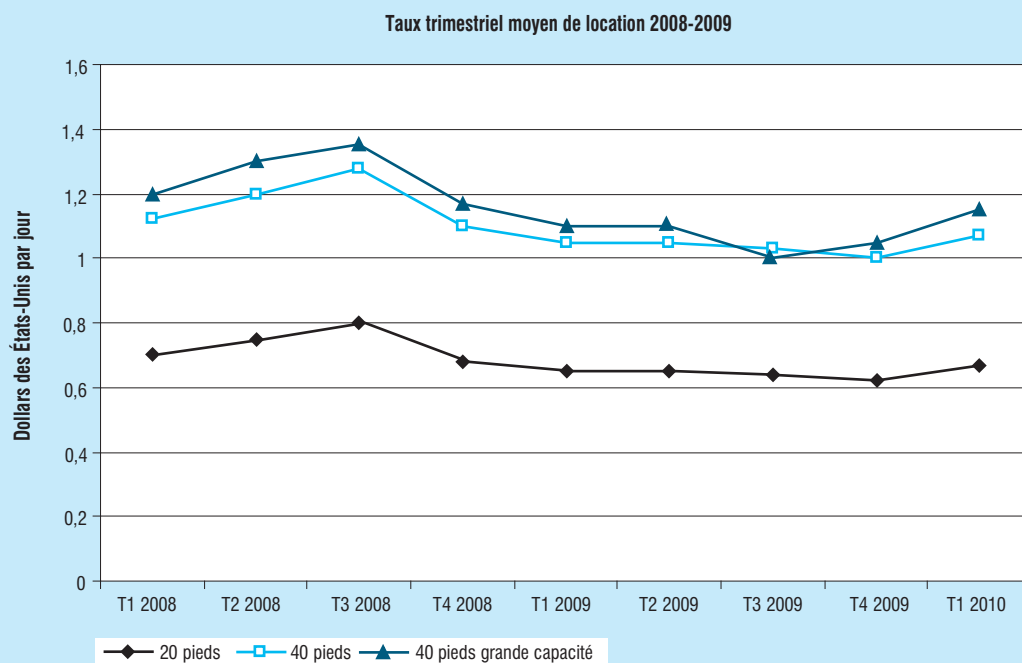
Le tableau 4.6 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les porte-conteneurs réguliers appartenant à des armateurs allemands pendant la période 2007-2009. L'indice global moyen pour 2009 a perdu 26 points par rapport à son niveau de 2008, pour s'établir à 64 (1995 = 100, année de référence). Les chiffres mensuels font apparaître un départ en perte de vitesse en 2009, suivi d'une baisse progressive, puis d'un certain redressement au second semestre. Pour ce qui est du trafic sortant, le taux moyen, en 2008, s'est affaibli de 23 points pour descendre à 54, et toucher un plancher de 48 en juin 2009, marquant une régression brutale des échanges d'Europe vers l'Asie. L'indice moyen du trafic entrant a perdu 30 points pendant l'année pour se situer à 76, le plancher ayant été atteint en mai.

Les transports maritimes ne sont pas le seul mode de transport pouvant être utilisé par les chargeurs entre l'Asie et l'Europe. La ligne ferroviaire du Transsibérien est une autre solution qui devient de plus en plus viable, avec des voyages qui durent habituellement de un tiers à la moitié du temps nécessaire pour la liaison par voie maritime. Parallèlement à la baisse des taux de fret maritimes, vers la fin de 2009, on a annoncé une réduction de 20 % des taux pour les cargaisons en transit sur le Transsibérien. Le taux de fret pour le transport, par le Transsibérien, d'un équivalent quarante pieds (EQP) d'Asie jusqu'à la frontière polonaise à la fin de 2009 était de 2 820 dollars au départ de Yokohama, 2 474 dollars au départ de Shanghai, et 2 154 dollars au départ de Busan³⁹. Les taux de fret maritime au départ des ports d'Asie de l'Est et à destination de l'Europe du Nord étaient d'environ 1 400 dollars, pour une durée de voyage d'environ quarante jours. Ce dont se plaignent les expéditeurs qui utilisent le Transsibérien, c'est que, malgré les réductions des taux de fret, cette solution est encore trop onéreuse et que les réductions consenties en 2009 l'ont été trop tard.

Location de conteneurs

À la différence des autres secteurs des transports maritimes, dans lesquels l'emballage fait partie de l'envoi (par exemple une palette de riz), les cargaisons conteneurisées suscitent une demande dérivée de conteneurs, dont environ 40 % sont loués à des sociétés spécialisées (les loueurs). Les taux de location

Graphique 4.6 Taux trimestriel moyen de location 2008-2009



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED d'après *Containerisation International*, diverses livraisons.

de conteneurs ont beaucoup baissé à la fin de 2008, et cette baisse s'est poursuivie tout au long de 2009, année au début de laquelle le taux journalier pour une option de cinq ans sur un EVP classique était de 0,65 dollar avant de descendre à 0,62 dollars vers la fin de l'année. Le taux journalier pour un EQP de grande capacité a diminué dans les mêmes proportions, se retrouvant à 1,05 dollar au quatrième trimestre après avoir commencé l'année à 1,10 dollar (graphique 4.6).

Le rendement moyen d'un investissement en espèces en 2009 s'est maintenu à 11,5 % pour des conteneurs classiques de vingt pieds et à 12,5 % pour des EQP de grande capacité. La demande de matériel de location s'est progressivement améliorée en 2009, peut-être sous l'effet de la crise du crédit, car les contraintes liées aux prêts bancaires ont obligé les sociétés à réduire leurs dépenses.

Le parc mondial de conteneurs, fort de 10,2 millions d'EVP appartenant à des loueurs et de 16,9 millions d'EVP appartenant à des transporteurs maritimes (tableau 4.7), s'est contracté de plus de 5 % en 2009 par rapport à 2008, pour s'établir à 27,1 millions d'EVP en 2009.

Tableau 4.7 Parc mondial de conteneurs
(En milliers d'EVP)

	Total mondial	Loueurs	Transporteurs maritimes
2005	21 415	9 380	12 035
2006	23 335	9 850	13 485
2007	26 235	10 680	15 555
2008	28 685	11 525	17 160
2009	27 100	10 200	16 900

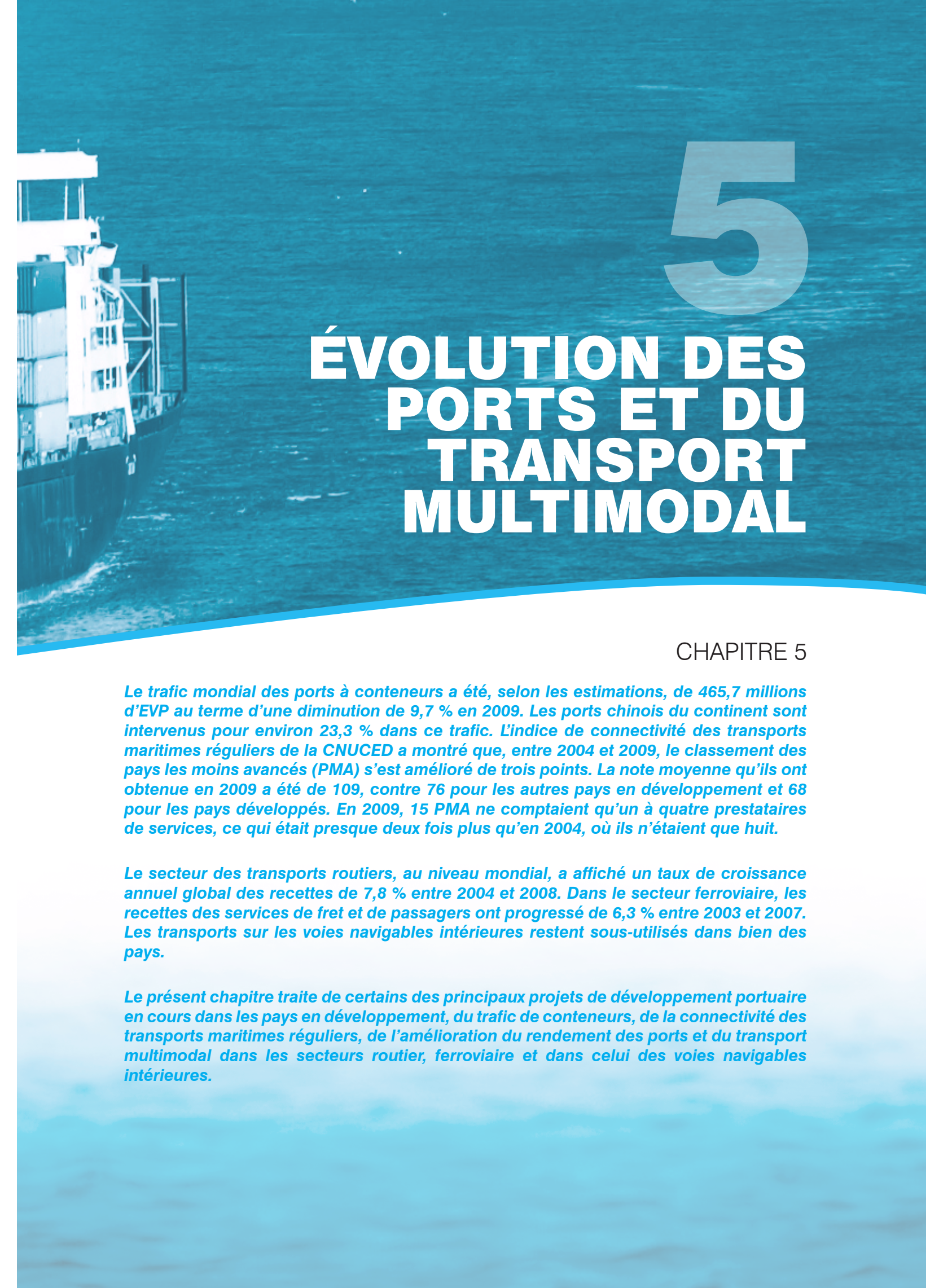
Source: *Containerisation International Online*, Chiffres clefs, 1^{er} mai 2010.

En résumé, 2009 a été une mauvaise année pour les taux de fret dans les secteurs des navires-citernes, des principaux vrac secs et des transports de ligne. L'aggravation de la crise financière mondiale a fortement pesé sur la demande de tous les types de produits de base et de biens. L'année a été tumultueuse dans tous les secteurs, les taux de fret pour de nombreux navires s'étant situés aux environs du quart de leur valeur de l'année précédente. Quelques signes de reprise sont apparus vers la fin de 2009, mais les taux de fret de 2010 et au-delà demeurent incertains car des doutes planent sur la capacité du secteur des transports et des gouvernements à poursuivre ce redressement avec l'excédent de tonnage commandé alors que le marché était à son zénith. Les armateurs ont adopté un certain nombre de mesures, y compris la diminution de la vitesse de navigation, l'immobilisation et la démolition de navires pour lutter contre le tassement de la demande et pour renverser la situation. Le marché de la démolition de navires s'est également effondré en 2009. Les sommes offertes aux propriétaires par les chantiers de démolition sont restées faibles, le prix de l'acier en Extrême-Orient étant d'environ 185 dollars la tonne de déplacement lège (tdl) en mars 2009, contre plus de 700 dollars l'année précédente. Toutefois, les taux sont légèrement remontés pour atteindre 400 dollars au début de 2010. Les taux de démolition en Asie du Sud (au Pakistan et en Inde), d'une manière générale, ont oscillé dans une zone située entre 20 et 60 dollars de plus par tdl qu'en Extrême-Orient. À la suite du tassement de la demande, de l'accroissement des livraisons et des prix de démolition défavorables, associés aux pertes d'exploitation enregistrées en 2009 et 2010 par nombre d'armateurs, il y a peut-être des regroupements en perspective dans le secteur des transports maritimes pour 2011.

NOTES

- ¹ En février 2009, la United Arab Shipping Company a introduit une surtaxe de 22 dollars dite de piraterie sur les conteneurs qui passent par le port d'Aden (Yémen). Voir <http://www.seatradeasia-online.com/News/3728.html> (consulté le 14 juin 2010).
- ² Comme les taux de fret sont rarement forfaitaires, il est souvent difficile pour les expéditeurs d'estimer le coût de transport final, et des pressions croissantes s'exercent donc pour que le mode de facturation soit modifié. En 2008, l'Union européenne a annulé l'exemption de groupe accordée aux conférences maritimes les autorisant à établir collectivement les taux de fret, ce qui signifie que, depuis, les compagnies maritimes sont obligées de fixer les prix indépendamment les unes des autres. Une étude des frais de manutention au terminal dans 44 ports européens a montré qu'ils ont augmenté après l'abrogation de cette exemption, et que la moyenne des taxes appliquées était élevée. Cela a suscité des plaintes de la part des expéditeurs au motif que les frais de manutention au terminal a) ne correspondent pas aux coûts réels subis par les opérateurs de terminaux, et b) sont utilisés comme mécanisme permettant de compenser le «bas» niveau des taux de fret. Voir: European Commission Competition (2009), *Terminal Handling Charges During and After the Liner Conference Era*. ISBN 978-92-79-14547-6, octobre.
- ³ Un contrat d'affrètement est un accord autorisant à transporter une certaine quantité de marchandises pendant une période donnée.
- ⁴ Secrétariat de la CNUCED à partir de *Shipping Insight* de Drewry Shipping Consultants, diverses livraisons, et *Shipping Review and Outlook*, de Clarkson Research Services, 2009 et 2010.
- ⁵ 604 selon *Tanker Shipping and Trade*, février/mars 2010.
- ⁶ <http://www.audicapital.com/HomepageNews/Documents/NSCSA%20-2019%20March%202010.pdf>.
- ⁷ Lloyd's Shipping Economist (2009), mai, p. 17.
- ⁸ Clarkson Research Services (2010), *Shipping Review and Outlook*, printemps, p. 32.
- ⁹ Terme archaïque ayant pour origine la plus grande taille de navire autorisée en vertu de la procédure d'évaluation du taux de fret moyen pour ajuster les taux des contrats de transport de pétrole à long terme.
- ¹⁰ *Lloyd's List*, "About the fleet", 1^{er} avril 2009.
- ¹¹ *Lloyd's List*, "About the fleet", 1^{er} avril 2009.
- ¹² Train de GNL est l'expression utilisée pour désigner les installations de liquéfaction et de purification dans une usine de production de gaz naturel liquéfié.
- ¹³ International Association of Ports and Harbours (2010), "Down the pipeline", *Ports and Harbours*, vol. 55, n° 3, p. 16-17.
- ¹⁴ Lloyd's List (2010), "LNG spot market rates linger at rock bottom", 22 juin. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article171778.ece> (consulté le 22 juin 2010).
- ¹⁵ Au début de 2010, une société dénommée Platts (<http://www.platts.com>) a lancé un indice journalier des taux de fret de GNL selon une formule d'abonnement.
- ¹⁶ Environ 15 % des transporteurs de GNL fonctionnent sur le marché libre. Source: *Lloyd's List* (2010), "LNG spot market rates linger at rock bottom", 22 juin. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article171778.ece> (consulté le 22 juin 2010).
- ¹⁷ http://hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&task=view&id=92719&Itemid=79 (consultée le 31 mai 2010). Étalement: Platts (2010). LNG Daily. 31 mars.
- ¹⁸ <http://www.upstreamonline.com/live/article207798.ece>
- ¹⁹ <http://www.zawya.com/Story.cfm/sidv53n15-3NC28/Yemen%20LNG%20s%20Second%20Train%20Goes%20On%20Stream>
- ²⁰ <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article43391.ece>
- ²¹ Secrétariat de la CNUCED, d'après Drewry Shipping Consultants, *Shipping Insight* diverses livraisons; *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).
- ²² La CNUCED publie chaque année un rapport intitulé *The Iron Ore Market*, qu'on peut acheter en allant sur <http://www.unctad.org/infocomm/Iron/covmar08.htm>.
- ²³ Environ 98 % du minerai de fer va à la production de fer et d'acier; le reste est utilisé pour des applications telles que les laveries de charbon et la fabrication de ciment.
- ²⁴ Pendant les cinq premiers mois et demie de 2010, BHP Billington, Rio Tinto et Vale (les trois premiers producteurs de minerai de fer du monde) représentaient 33 % des affrètements au comptant des Capesize, soit 180 affrètements sur 540, selon les chiffres de Clarkson, ce qui correspond à une baisse de 55 % par rapport à la période correspondante de l'année 2009, pendant laquelle les «trois grands» se sont adjugé 345 des 625 affrètements au comptant. Voir *Lloyd's List*, 21 juin 2010, "Major iron producers lose bulk carrier spot market share". Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article171688.ece> (consulté le 22 juin 2010).
- ²⁵ Le nombre de membres de l'Union européenne a augmenté au fil du temps, et cette référence renvoie à l'époque où ils étaient 15.
- ²⁶ Ibid.

- ²⁷ Ibid.
- ²⁸ Clarkson Research Services (2010), *Shipping Review and Outlook*, printemps.
- ²⁹ La plus grande partie des exportations de blé australien part des ports d'Australie-Occidentale, y compris Freemantle, Albany, Geraldton, et Esperance, et le surcroît d'exportations les a mis à rude épreuve.
- ³⁰ Afin de limiter les coûts, les distances qui séparent la mine, la raffinerie, la fonderie et le consommateur sont réduites autant que faire se peut. En général, plus un produit est raffiné, plus la distance par rapport au marché devrait être courte, car à ce stade l'investissement en capital est plus important. Toutefois, le procédé d'électrolyse (Hall-Héroult) qui permet de transformer l'alumine en métal neuf requiert beaucoup de courant électrique (entre 100 000 et 320 000 ampères), c'est pourquoi une source d'électricité spéciale, continue et bon marché est souvent le facteur le plus important pour guider le choix de l'emplacement d'une raffinerie d'alumine. Les raffineries d'alumine sont donc le plus souvent situées très près de centrales hydroélectriques, nucléaires ou thermiques, et dans des pays développés. En moyenne, il faut quatre tonnes de bauxite séchée pour produire deux tonnes d'alumine, lesquelles, à leur tour, donnent une tonne de métal neuf (aluminium).
- ³¹ http://us-cdn.creamermedia.co.za/assets/articles/attachments/21659_roskill.pdf
- ³² Le phosphate naturel est une ressource naturelle non renouvelable qui se trouve dans des gisements à la fois sédimentaires et ignés. Les plus importants gisements sédimentaires, qui sont responsables d'environ 80 % de la production de phosphate, sont situés en Afrique du Nord, en Chine, au Moyen-Orient et aux États-Unis. Les gisements ignés, qui sous le plus souvent de moins bonne qualité que les gisements sédimentaires, se trouvent au Brésil, au Canada, en Fédération de Russie et en Afrique du Sud.
- ³³ Secrétariat de la CNUCED, d'après *Drewry Shipping Insight*, diverses livraisons; *Containerisation International*, diverses livraisons; *Containerisation International Online* (<http://www.ci-online.co.uk>); *Container Intelligence Monthly*, diverses livraisons; *Shipping Review and Outlook* (2009 et 2010); *Dynaliners Trades Review* (2010); *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons; and *Fairplay*, diverses livraisons.
- ³⁴ Créé en 1973, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Ltd. est situé à Okpo Bay, Geoje Island, à l'extrémité sud-est de la République de Corée.
- ³⁵ *Containerisation International*, novembre 2009, p. 41.
- ³⁶ D'autres indices existent en matière de conteneurs, par exemple le New Shanghai Containerized Freight Index et le Howe Robinson Container Index, mais il est difficile d'obtenir des données actuelles ou historiques.
- ³⁷ *Fairplay* (2009), "The rise and rise of box freight", 17 décembre.
- ³⁸ *Containerisation International* (2009), novembre, p. 41.
- ³⁹ *Containerisation International* (2009), décembre, p. 27.
-



5

ÉVOLUTION DES PORTS ET DU TRANSPORT MULTIMODAL

CHAPITRE 5

Le trafic mondial des ports à conteneurs a été, selon les estimations, de 465,7 millions d'EVP au terme d'une diminution de 9,7 % en 2009. Les ports chinois du continent sont intervenus pour environ 23,3 % dans ce trafic. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED a montré que, entre 2004 et 2009, le classement des pays les moins avancés (PMA) s'est amélioré de trois points. La note moyenne qu'ils ont obtenue en 2009 a été de 109, contre 76 pour les autres pays en développement et 68 pour les pays développés. En 2009, 15 PMA ne comptaient qu'un à quatre prestataires de services, ce qui était presque deux fois plus qu'en 2004, où ils n'étaient que huit.

Le secteur des transports routiers, au niveau mondial, a affiché un taux de croissance annuel global des recettes de 7,8 % entre 2004 et 2008. Dans le secteur ferroviaire, les recettes des services de fret et de passagers ont progressé de 6,3 % entre 2003 et 2007. Les transports sur les voies navigables intérieures restent sous-utilisés dans bien des pays.

Le présent chapitre traite de certains des principaux projets de développement portuaire en cours dans les pays en développement, du trafic de conteneurs, de la connectivité des transports maritimes réguliers, de l'amélioration du rendement des ports et du transport multimodal dans les secteurs routier, ferroviaire et dans celui des voies navigables intérieures.

A. ÉVOLUTION DU SECTEUR PORTUAIRE

Trafic des ports à conteneurs

Depuis 1990, le volume des marchandises conteneurisées a plus que quintuplé. En conséquence, la flotte mondiale de porte-conteneurs a été multipliée à peu près par sept. Plus récemment, au cours de 2009, la capacité de charge de la flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 7 millions de t_{pl}, soit de 5,6 % (chapitre 2). Or, en raison de la crise économique mondiale et de la diminution des échanges qui va de pair avec elle, certains ports sont maintenant encombrés de porte-conteneurs immobilisés. L'aggravation de la crise financière mondiale à la fin de 2008 a également eu des répercussions sur le volume du trafic portuaire et sur les recettes des ports.

En dépit de la récession mondiale du trafic de ligne, celui des ports à conteneurs a progressé d'environ 4,5 %, pour s'établir à 508,4 millions d'EVP manutentionnés en 2008, ce qui est largement dû aux gains effectués plus tôt dans l'année, alors que le commerce mondial était florissant. Les reculs enregistrés au quatrième trimestre ont beaucoup contribué à les faire fondre, car la contagion a fait son œuvre et l'économie mondiale a suscité des préoccupations grandissantes. Les chiffres provisoires relatifs au trafic portuaire de conteneurs pour 2009 (en équivalents vingt pieds (EVP)) font apparaître une baisse d'environ 10 %, à 465,7 millions d'EVP, car la crise financière mondiale a provoqué un tassement de la demande de biens¹.

Le tableau 5.1 présente les derniers chiffres disponibles concernant le trafic portuaire de conteneurs dans 65 pays en développement dont le trafic national annuel est supérieur à 100 000 EVP. En 2008, le volume du trafic de conteneurs des pays en développement a été de 347,2 millions d'EVP, pour un taux de croissance de 8,2 %; il a représenté à peu près 68 % du total mondial, contre 66 % l'année précédente.

En 2008, sur les 65 pays en développement qui figurent sur notre liste, 29 ont affiché un taux de croissance du trafic portuaire à deux chiffres par rapport à l'année précédente. Les 10 pays dont ce taux a été le plus élevé sont la Jamahiriya arabe libyenne (43,2 %), la Jordanie (40,7 %), Madagascar (27,5 %), le Panama (27,5 %), le Cameroun (24 %), la République dominicaine (23,6 %), le Pérou (22,4 %), la Côte d'Ivoire (20,9 %) et Oman (19,2 %). La République dominicaine figure dans la liste des ports qui affichent un taux de croissance à deux chiffres depuis trois ans.

C'est toujours la Chine qui s'adjuge la part la plus importante du trafic de conteneurs.

Les ports chinois (sauf la RAS de Hong Kong) ont connu une croissance moyenne de 11,6 % en 2008 par rapport à 2007, pour atteindre 115 millions d'EVP. Les chiffres provisoires de 2009 montrent que le trafic portuaire chinois, qui s'est monté à 108 millions d'EVP, a diminué d'environ 6,1 %. Les terminaux de la zone de la baie de Bohai ont accusé une baisse de 11,8 %, contre 8,5 % dans le delta du Yang Tsé Kiang et 7,6 % dans le delta de la rivière des Perles et sur la côte sud-est². Les ports de la région de la baie de Bohai (dans le nord-est de la Chine), où sont situées un grand nombre d'usines, s'en sont tirés encore légèrement moins bien que ceux du sud du pays, où l'on pouvait s'attendre au contraire en raison de la forte présence de ports de transit. Cette baisse a été essentiellement due au terminal du port de Dalian, dont le trafic a régressé de près de 9 %. Ailleurs en Chine, on a observé des reculs notables dans plusieurs terminaux de Shanghai qui, dans l'ensemble, ont atteint à peu près 18 %. C'est le port de Yangzhou, situé sur le Yang Tsé Kiang en amont de Shanghai, qui a subi la plus forte baisse du trafic (environ 27 %). Le trafic de conteneurs y a chuté de 17,5 %. Le terminal de COSCO Pacific récemment ouvert dans le port de Jinjiang a réussi à attirer de nouvelles activités, ce qui a porté le volume de son trafic à 274 390 EVP en 2009, au terme d'une augmentation stupéfiante de 41,6 %.

Le tableau 5.2 présente les 20 principaux ports à conteneurs en 2009. Cette liste comprend 15 ports de pays en développement, tous en Asie (voir le chapitre 7); les cinq ports restants sont situés dans des pays développés (trois en Europe et deux aux États-Unis). Sur les 15 ports des pays en développement, huit sont en Chine (y compris dans la RAS de Hong Kong); les autres se trouvent en République de Corée, en Malaisie (deux), à Singapour, dans la province chinoise de Taiwan, en Thaïlande et dans les Émirats arabes unis. Le volume du trafic de conteneurs, dans ces ports, a atteint 220,9 millions d'EVP en 2009, en diminution, donc, de 10,5 % par rapport à 2008. La plupart des ports qui figurent sur cette liste ont maintenu leur classement pour la troisième année consécutive, alors que ceux qui sont moins bien classés ont connu des aléas et quelques bousculades pour ne pas rétrograder. Les cinq ports de tête ont gardé leur rang en 2009, Singapour conservant la première place, devant Shanghai, Hong Kong, Shenzhen et Busan (tableau 5.2). L'écart entre Singapour et Shanghai s'est considérablement réduit en 2009 (864 400 EVP contre 1,9 million d'EVP l'année précédente).

Tableau 5.1 Trafic conteneurisé dans les ports de 65 pays en développement: 2007, 2008 et 2009 (en EVP)

Pays	2007	2008	Chiffres provisoires pour 2009	Évolution en pourcentage 2008-2007	Évolution en pourcentage 2009-2008
Chine	103 823 024	115 934 578	108 860 631	11.67	-6.10
Singapour ^a	28 767 500	30 891 200	26 592 800	7.38	-13.91
Hong Kong (Chine)	23 998 449	24 494 229	20 983 000	2.07	-14.33
République de Corée	17 086 133	17 417 723	15 749 676	1.94	-9.58
Malaisie	14 828 836	15 813 769	15 458 980	6.64	-2.24
Émirats arabes unis	13 182 412	14 756 127	14 437 588	11.94	-2.16
Province chinoise de Taiwan	13 720 013	12 971 224	11 352 097	-5.46	-12.48
Inde	7 376 733	7 660 705	7 849 982	3.85	2.47
Indonésie	6 582 910	7 062 872	6 568 791	7.29	-7.00
Brésil	6 464 724	6 904 260	6 271 332	6.80	-9.17
Égypte	5 194 676	6 114 629	6 172 637	17.71	0.95
Thaïlande	6 339 261	6 726 237	5 981 737	6.10	-11.07
Panama	4 022 513	5 129 499	4 597 112	27.52	-10.38
Viet Nam	4 009 066	4 393 699	4 533 606	9.59	3.18
Turquie	4 678 872	5 193 730	4 491 206	11.00	-13.53
Arabie saoudite	4 208 854	4 652 022	4 430 676	10.53	-4.76
Philippines	4 338 993	4 465 582	4 170 389	2.92	-6.61
Oman	2 876 969	3 427 990	3 813 991	19.15	11.26
Afrique du Sud	3 712 090	3 900 319	3 510 240	5.07	-10.00
Sri Lanka	3 687 338	3 687 465	3 464 297	0.00	-6.05
Mexique	1 661 208	3 310 192	2 869 571	99.26	-13.31
Chili	2 725 218	3 150 020	2 776 562	15.59	-11.86
Fédération de Russie	2 962 385	3 371 559	2 478 136	13.81	-26.50
République islamique d'Iran	1 722 513	2 000 230	2 206 476	16.12	10.31
Colombie	2 076 760	1 955 685	2 017 924	-5.83	3.18
Pakistan	1 935 882	1 938 001	1 877 052	0.11	-3.14
Jamaïque	2 016 792	1 915 943	1 689 670	-5.00	-11.81
Argentine	1 874 259	1 997 146	1 611 678	6.56	-19.30
Bahamas	1 632 000	1 702 000	1 323 000	4.29	-22.27
Pérou	1 233 547	1 509 507	1 301 426	22.37	-13.78
République bolivarienne du Venezuela	1 331 711	1 325 194	1 239 508	-0.49	-6.47
Bangladesh	978 007	1 091 719	1 179 548	11.63	8.05
Équateur	674 837	670 831	1 000 895	-0.59	49.20
Liban	947 625	945 105	992 559	-0.27	5.02
Guatemala	870 288	937 642	906 326	7.74	-3.34
Costa Rica	976 621	1 004 971	875 687	2.90	-12.86
République dominicaine	883 785	1 092 430	716 078	23.61	-34.45
Côte d'Ivoire	590 306	713 625	677 029	20.89	-5.13

Tableau 5.1 Trafic conteneurisé dans les ports de 65 pays en développement: 2007, 2008 et 2009 (en EVP) (suite)

Pays	2007	2008	Chiffres provisoires pour 2009	Évolution en pourcentage 2008-2007	Évolution en pourcentage 2009-2008
Jordanie	414 000	582 515	674 525	40.70	15.80
Yémen	773 016	772 792	634 876	-0.03	-17.85
Kenya	585 367	615 733	618 816	5.19	0.50
Uruguay	596 487	675 273	588 410	13.21	-12.86
République arabe syrienne	538 525	610 607	575 299	13.39	-5.78
Honduras	636 435	669 802	571 756	5.24	-14.64
Trinité-et-Tobago	514 557	554 093	567 183	7.68	2.36
Ghana	544 294	612 362	551 126	12.51	-10.00
Ukraine	990 201	1 123 268	522 364	13.44	-53.50
Soudan	342 152	391 139	431 232	14.32	10.25
Maurice	412 896	454 433	420 055	10.06	-7.57
République-Unie de Tanzanie	350 991	363 310	343 851	3.51	-5.36
Sénégal	424 457	347 483	331 076	-18.13	-4.72
Cuba	319 857	319 000	287 100	-0.27	-10.00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	282 356	254 592	262 209	-9.83	2.99
Algérie	200 050	225 140	249 073	12.54	10.63
Tunisie	420 501	424 780	243 995	1.02	-42.56
Cameroun	217 681	270 000	243 000	24.03	-10.00
Bahreïn	238 624	269 331	242 398	12.87	-10.00
Cambodge	253 271	258 775	232 898	2.17	-10.00
Géorgie	184 792	209 614	188 653	13.43	-10.00
Namibie	148 234	183 605	165 245	23.86	-10.00
Jamahiriya arabe libyenne	122 122	174 827	157 344	43.16	-10.00
Croatie	145 040	168 761	151 885	16.35	-10.00
Guam	165 427	167 784	151 006	1.42	-10.00
Madagascar	112 427	143 371	132 278	27.52	-7.74
El Salvador	144 458	156 323	126 369	8.21	-19.16
Total partiel	317 479 388	343 228 373	316 693 913	8.11	7.73
Autres déclarants^b	621 116	715 048	594 822	15.12	-17.11
Total déclaré^c	316 692 444	345 345 013	317 288 735	9.05	-7.81
Total mondial^d	488 916 538	515 762 923	465 697 537	5.49	-9.73

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir d'informations publiées dans Containerisation International Online (juin 2010), de diverses publications de Dynamar B.V., et d'informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des responsables des terminaux et des ports.

^a Dans ce tableau, le port de Jurong est inclus dans Singapour.

^b Comprend les pays en développement dont le volume du trafic de conteneurs indiqué était inférieur à 100 000 EVP par an, ou bien où l'on a remarqué un grand défaut de données.

^c Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête. Comme ils n'étaient pas parmi les plus importants, on peut estimer que le total des omissions est de 5 à 10 %.

^d Bien que le maximum ait été fait pour nous permettre d'obtenir des données actualisées, les chiffres de 2009, dans certains cas, sont des estimations. Les chiffres relatifs au trafic portuaire ne sont, en général, révélés par les ports que très longtemps après la fin de l'année civile. Dans certains cas, cela est dû au fait que la publication du bilan financier annuel a lieu à la fin de l'année fiscale. Il est possible que les totaux des pays occultent le fait que des ports de moindre importance puissent ne pas être inclus; c'est pourquoi, dans certains cas, les chiffres réels sont peut-être plus élevés que ceux qui sont indiqués. Les chiffres de 2008 sont généralement considérés comme étant plus fiables, et sont donc plus souvent cités dans le texte d'accompagnement.

Tableau 5.2 Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2007, 2008 et 2009
(en EVP, et en pourcentage de variation)

Nom du port	2007	2008	2009	Évolution en pourcentage 2007-2008	Évolution en pourcentage 2008-2009
Singapour ^a	27 935 500	29 918 200	25 866 400	7,10	-13,54
Shanghai	26 150 000	27 980 000	25 002 000	7,00	-10,64
Hong Kong	23 998 449	24 248 000	20 983 000	1,04	-13,47
Shenzhen	21 099 169	21 413 888	18 250 100	1,49	-14,77
Busan	13 261 000	13 425 000	11 954 861	1,24	-10,95
Guangzhou	9 200 000	11 001 300	11 190 000	19,58	1,72
Doubaï	10 653 026	11 827 299	11 124 082	11,02	-5,95
Ningbo	9 360 000	11 226 000	10 502 800	19,94	-6,44
Qingdao	9 462 000	10 320 000	10 260 000	9,07	-0,58
Rotterdam	10 790 604	10 800 000	9 743 290	0,09	-9,78
Tianjin	7 103 000	8 500 000	8 700 000	19,67	2,35
Kaohsiung	10 256 829	9 676 554	8 581 273	-5,66	-11,32
Port Klang	7 118 714	7 970 000	7 309 779	11,96	-8,28
Anvers	8 175 952	8 663 736	7 309 639	5,97	-15,63
Hambourg	9 900 000	9 700 000	7 010 000	-2,02	-27,73
Los Angeles	8 355 039	7 849 985	6 748 994	-6,04	-14,03
Tanjung Pelepass	5 500 000	5 600 000	6 000 000	1,82	7,14
Long Beach	7 312 465	6 487 816	5 067 597	-11,28	-21,89
Xiamen	4 627 000	5 034 600	4 680 355	8,81	-7,04
Laem Chabang	4 641 914	5 133 930	4 621 635	10,60	-9,98
Total Top 20	234 900 661	246 776 308	220 905 805	5,06	-10,48

Source: Secrétariat de la CNUCED, et *Containerisation International Online* (mai 2010).

^a Dans ce tableau, le port de Jurong n'est pas inclus dans Singapour.

Réseaux de ports à conteneurs

Les ports traditionnels sont appelés ports d'accès, parce que ce sont des points par lesquels les importations et les exportations doivent passer pour faire l'objet d'échanges internationaux. Cela étant, les ports fonctionnent également de plus en plus souvent comme ports de transbordement (surtout, en ce qui concerne le trafic maritime de ligne, en permettant de décharger les conteneurs d'un navire et de les charger sur un autre navire qui se dirige vers une autre destination). Pour mesurer les échanges conteneurisés, la CNUCED a mis au point l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, qui est décrit de façon détaillée ci-après.

Indice de connectivité des transports maritimes réguliers

La plupart des échanges commerciaux internationaux de produits manufacturés sont acheminés par les

services de transports maritimes de conteneurs réguliers, qui constituent un réseau mondial, grâce auquel la quasi totalité des pays côtiers sont reliés entre eux. Leur niveau de connectivité varie, et l'indice de la CNUCED vise à permettre de repérer les tendances et les différences entre les pays à cet égard. Il existe depuis 2004, couvre 162 pays côtiers et comporte cinq éléments, à savoir a) le nombre de navires, b) leur capacité de charge de conteneurs, c) le nombre de compagnies, d) le nombre de services assurés, et e) la taille des plus grands navires qui assurent les services en provenance et à destination des ports maritimes de chaque pays³.

La plupart des PMA sont parmi les pays à plus faible connectivité. La note moyenne obtenue par les PMA en 2010 est 111, contre 78 pour les autres pays en développement et 64 pour les pays développés (tableau 5.3)⁴. Les entreprises de transport de conteneurs sont moins enclines à assurer des services

Tableau 5.3 Évaluation des groupes de pays en fonction de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, 2010

	Pays développés	Pays en transition	Pays en développement	PMA	Total
Afrique			72	105	90
Asie	22	134	51	121	61
Europe	64	89			68
Amérique latine et Caraïbes	79		92	101	92
Amérique du Nord	87				87
Océanie	50		114	134	109
Total	64	97	78	111	82

Source: Calculs effectués par la CNUCED à partir de données communiquées par *Containerisation International Online*.

en provenance ou à destination des ports maritimes des PMA, car a) les volumes d'échanges nationaux sont en général plus faibles, b) un plus bas niveau de développement rend souvent les ports moins intéressants pour le transbordement et le transit des marchandises.

Après avoir connu un départ très modeste, et avoir refait leur retard grâce à des investissements dans les infrastructures portuaires et à des opérations du secteur privé, les ports maritimes de plusieurs PMA ont réussi à présenter plus d'intérêt en tant que ports d'escale pour les entreprises internationales de transport de ligne de 2004 à 2010. Parmi les PMA qui ont beaucoup progressé dans le classement mondial établi en fonction de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers pendant cette période, il y a Djibouti (+43 points), la République démocratique du Congo (+23 points), les îles Salomon (+19 points), le Bangladesh (+14 points), et Sao Tomé-et-Principe (+11 points). C'est Djibouti qui est le PMA le mieux connecté, car il bénéficie à la fois d'une situation géographique favorable à proximité des principales routes de transports maritimes réguliers et d'investissements du secteur privé. D'autre PMA ont perdu des points entre 2004 et 2010, dont le Yémen (-37 points), les Maldives (-32 points), l'Érythrée (-23 points), les Comores (-12 points), Vanuatu (-10 points) et Madagascar (-7 points).

Si l'on examine certains des éléments de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, on peut repérer des tendances supplémentaires des PMA (tableaux 5.4 et 5.5). En moyenne, les plus grands porte-conteneurs qui font escale dans les ports maritimes des PMA ont une taille inférieure de 60 % à ceux qui desservent les autres pays en développement. La raison en est à chercher autant dans le volume plus faible des échanges que dans les infrastructures moins développées de ces ports. Les porte-conteneurs de

grande taille nécessitent plus de dragage, ainsi que des grues spécialisées qui font moins souvent partie de l'équipement des ports des PMA. Entre 2004 et 2010, la capacité moyenne maximale des plus grands porte-conteneurs desservant tous les pays s'est accrue de 66 % (passant de 2 763 EVP à 4 590 EVP). Au cours de la même période, la capacité maximum des porte-conteneurs desservant les PMA a augmenté de seulement 33 %, pour atteindre 1 959 EVP.

Alors que la taille des navires a crû, le nombre de compagnies de transport maritime a continué de diminuer. Ces deux évolutions sont des aspects de la même tendance à long terme à la concentration dans ce secteur et à la recherche d'économies d'échelle. Le nombre moyen d'entreprises de transport maritime de conteneurs desservant les ports des PMA n'équivaut qu'au tiers de la moyenne mondiale. Cela signifie que les importateurs et les exportateurs des PMA ont moins de choix lorsqu'il s'agit de conclure des contrats de transport maritime conteneurisé. Dans la pratique, un niveau plus faible de concurrence va de pair avec des taux de fret plus élevés – ce qui signifie que les PMA sont confrontés à des coûts de transaction plus importants pour leur commerce extérieur⁵. La tendance mondiale aux fusions et aux acquisitions n'a pas des implications que sur les services en direction des PMA (tableau 5.5). En fait, la diminution du nombre de compagnies qui desservent les pays développés est encore plus marquée. Cela dit, il y a encore, en moyenne, 28 entreprises de transport maritime de conteneurs qui desservent dans les deux sens les pays développés, ce qui est habituellement plus que suffisant pour assurer un niveau adéquat de concurrence propre à éviter des pratiques monopolistiques de fixation des prix. Dans le cas de beaucoup de PMA, toutefois, cette diminution de l'offre, déjà faible, peut être une source de préoccupations pour les autorités nationales chargées de la concurrence. En 2010, six PMA ne comptaient qu'un ou deux pres-

Tableau 5.4 Capacité moyenne des navires de taille maximale, par groupes de pays, en 2010
(en EVP; l'évolution entre 2004 et 2010 est en italiques)

	Pays développés	Pays en transition	Pays en développement	PMA	Total
Afrique			4 494	2 125	3 185
			<i>2 187</i>	<i>592</i>	<i>1 285</i>
Asie	9 650	1 022	7 578	1 669	6 690
	<i>3 270</i>	<i>46</i>	<i>3 335</i>	<i>-268</i>	<i>2 673</i>
Europe	6 962	3 447			6 413
	<i>3 589</i>	<i>1 458</i>			<i>3 219</i>
Amérique latine et Caraïbes	2 556		3 417	2 127	3 359
	<i>-710</i>		<i>1 067</i>	<i>1 176</i>	<i>1 023</i>
Amérique du Nord	5 289				5 289
	<i>1 889</i>				<i>1 889</i>
Océanie	4 606		1 810	1 224	2 065
	<i>494</i>		<i>-5</i>	<i>327</i>	<i>250</i>
Total	6 672	3 043	4 736	1 959	4 590
	<i>3 022</i>	<i>1 256</i>	<i>1 847</i>	<i>482</i>	<i>1 827</i>

Source: Calculs effectués par la CNUCED à partir de données communiquées par *Containerisation International Online*.

Tableau 5.5 Nombre moyen de compagnies de transport maritime par pays, in 2010
(l'évolution entre 2004 et 2010 est indiquée en italiques)

	Pays développés	Pays en transition	Pays en développement	PMA	Total
Afrique			16	7	11
			<i>-1</i>	<i>1</i>	<i>-1</i>
Asie	39	6	31	5	27
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>-9</i>	<i>-2</i>	<i>-8</i>
Europe	27	9			24
	<i>-8</i>	<i>-3</i>			<i>-8</i>
Amérique latine et Caraïbes	14		12	7	12
	<i>-5</i>		<i>-2</i>	<i>-4</i>	<i>-2</i>
Amérique du Nord	29				29
	<i>3</i>				<i>3</i>
Océanie	32		6	4	9
	<i>-7</i>		<i>-2</i>	<i>-1</i>	<i>-2</i>
Total	28	9	18	6	18
	<i>-6</i>	<i>-2</i>	<i>-5</i>	<i>0</i>	<i>-4</i>

Source: Calculs effectués par la CNUCED à partir de données communiquées par *Containerisation International Online*.

tataires de services, alors qu'en 2004 ils n'étaient que trois dans ce cas.

On observe la même tendance si l'on analyse le nombre de pays desservis par des liaisons régulières directes. Les données disponibles de 2006 et 2009 montrent que la moyenne mondiale de liaisons directes par pays est restée stable au cours de ces trois années, alors que le nombre de liaisons directes par

PMA a diminué de 20 %. Comme les services de transports maritimes sont interconnectés dans les grands ports qui ont plus de marchandises captives et où font escale de plus gros navires, les pays dont le volume d'échanges est moindre et les ports sont moins bien équipés sont plus susceptibles d'être desservis par ce qu'il convient d'appeler des services d'apport dont les transports de conteneurs sont connectés aux réseaux mondiaux dans des ports d'éclatement.

Amélioration du rendement portuaire

La manutention des marchandises dans les ports est un domaine dans lequel une amélioration du fonctionnement pourrait être bénéfique pour les courants de biens au niveau international. Comme la capacité des navires a augmenté au cours de ces dernières décennies, les techniques de manutention des marchandises ont progressé peu à peu. Dans la section ci-après, nous allons donner un aperçu des améliorations du rendement portuaire dans le monde.

Dans les Caraïbes, le port jamaïcain de Kingston a atteint une productivité record de 36 déplacements à l'heure à l'occasion du chargement et du déchargement des 10 062 EVP du *M/V Zim Antwerp*⁶. En tout, quelque 9 200 déplacements ont été réalisés en avril 2010, permettant au navire de repartir moins de cinq jours après son arrivée au port.

En Afrique, le terminal à conteneurs nigérian d'Apapa, qui est exploité par APM Terminals, a réalisé 2 249 déplacements en 47,3 heures de chargement et de déchargement des 2 890 EVP du *M/V Maersk Pembroke*. Un nouveau record de 47,26 déplacements à l'heure a été établi en juin 2009. Auparavant, il aurait fallu six jours pour charger et décharger un navire de cette taille⁷. Ce record a été rendu possible grâce à l'ajout d'un nouveau matériel de manutention, dont 34 nouveaux camions, quatre portiques sur pneus et quatre grues Post Panamax.

Au Moyen-orient, le port de Khalifa Bin Salman (Bahreïn) a établi un nouveau record de productivité avec 62,1 déplacements à l'heure en 2009, soit une augmentation de 82,1 % par rapport au débit moyen des postes d'accostage enregistré pendant sa première année d'activité⁸. Dans les Émirats arabes unis, au terminal à conteneurs de Khorfakkan, 8 816 déplacements ont été réalisés sur le *CMA CGM Aquila* pendant sa récente escale au terminal, ce qui est un nombre record de déplacements pendant une seule escale d'un navire. Ils l'ont été à un rythme de 295 déplacements de conteneurs à l'heure, et ce navire, qui était arrivé au terminal un jeudi soir, a pu repartir le samedi matin⁹.

En Inde, le port de Cochin a établi un record de productivité en octobre 2009 en déchargeant 10 024 tonnes de sel industriel en vrac du *M/V Luxury SW*. Il s'agit là de la plus importante quantité de sel industriel manutentionnée en un jour dans ce port. Un autre record de productivité a été réalisé peu après, lorsque de l'urée a été déchargée du *M/V World Trader* à raison de plus de 5 000 tonnes par jour en moyenne¹⁰.

Au Bangladesh, l'autorité du port de Chittagong a renforcé l'activité d'exploitation en passant à trois

équipes par jour au lieu de deux, et en fonctionnant ainsi vingt-quatre heures sur vingt-quatre, trois cent soixante-trois jours par ans (avec deux jours de congé). Il en résulte que le délai de rotation des navires est lui-même passé de onze jours à 3,6 jours, et le temps de séjour de 26 à 18,3 jours¹¹.

Au port de Klang (Malaisie), un nouveau record mondial de productivité des grues a été établi avec 734 déplacements (940 EVP) en une seule heure de fonctionnement de neuf grues en mars 2010, lors du chargement et du déchargement du *M/V CSCL Pusan*, navire de 9 600 EVP. Au total, on a dénombré 5 244 déplacements sur ce bâtiment¹².

Faits récents dans l'évolution portuaire

La présente section est consacrée à un aperçu de quelques uns des faits nouveaux en matière d'évolution portuaire qui sont intervenus dans le monde, tandis que le chapitre 7 comporte une section sur l'évolution des ports asiatiques uniquement. Dans ces deux sections, nous entendons informer le lecteur sans prétendre à l'exhaustivité; il s'agira des pays en développement et des pays en transition. L'exécution de nombreux projets de développement de ports en cours en 2009 s'est trouvée ralentie à cause des incertitudes qui planent sur les effets de la crise économique mondiale et de la crainte de créer des ports sans clients, ce qu'il est convenu d'appeler «des éléphants blancs». L'une des difficultés rencontrées quand on analyse l'évolution des ports est que tout ralentissement des travaux de construction ou tout hiatus dans les plans de construction fait rarement l'objet de la même publicité que les nouveaux projets qui sont censés créer de nouveaux emplois et développer des opportunités commerciales.

L'Amérique latine est en train de mettre en chantier certains des projets les plus considérables au niveau mondial, dont une partie du financement provient d'autres pays en développement tant de cette région que d'autres régions. Le Brésil poursuit l'exécution de ses plans consistant à doubler la capacité du port de Santos dans le cadre du projet Barnabé Bagres, qui permettra d'accroître la capacité d'accueil des conteneurs de 8 à 10 millions d'EVP d'ici à 2015. Ailleurs, au Brésil, on a lancé un appel d'offres de 63,5 millions de cruzados (35,5 millions de dollars) pour le dragage du port de Fortaleza. Le Gouvernement brésilien espère attirer quelque 20 milliards de dollars d'investissements du secteur privé aux fins de divers projets portuaires au cours des cinq années à venir. Rio de Janeiro devrait recevoir 300 millions de cruzados (172 millions de dollars) sur les 700 millions de cruzados appelés à être investis dans sept grandes villes. En attendant, le

Secrétariat Spécial des ports a signé un contrat avec un consortium constitué par le JDN (Jan de Nul) et Dratec, pour effectuer des travaux de dragage en vue de creuser les ports de Aratu et Salvador (à Bahia) afin qu'ils atteignent une profondeur de 15 mètres. L'autorité portuaire brésilienne, Codesa, a annoncé la mise au point de Superporto, projet de port en eau profonde de 300 millions de dollars hors du port de Tubarão, qui a apparemment suscité l'intérêt d'un certain nombre d'acteurs importants, y compris NYK Line (Japon). Au Brésil également, des plans relatifs au projet de Porto Brasil à Peruipe, à 50 km au sud de Santos, ont été mis de côté en 2008, puis ressortis en 2009 lorsque les effets de l'économie mondiale ont été analysés. Ce port devrait avoir une capacité de 3,2 millions d'EVP, avec en sus des installations pour le vrac et le liquide. Au premier semestre de 2009, le trafic de conteneurs des ports brésiliens avait baissé d'environ 19 %, et de 24 % en ce qui concerne le port de Santos.

Au Costa Rica, en 2009, un appel d'offres a été lancé pour la construction d'un nouveau terminal dans le cadre du développement du complexe portuaire de Limón-Moín. Ce nouveau terminal est situé à 10 kilomètres des terminaux actuels de Moín et Limón. Le nouveau port, qui aura la capacité nécessaire pour accueillir des Panamax d'un tonnage maximum de 65 000 tps, devrait être opérationnel d'ici à 2016. Il a été indiqué que des entreprises brésiliennes, colombiennes, françaises et américaines (États-Unis) étudient les dispositions régissant la procédure d'appel d'offres pour la concession du port de 812 millions de dollars.

L'élargissement du canal de Panama a amené Cuba à financer l'extension et la modernisation de ses trois principaux ports en collaboration avec la Chine et la République bolivarienne du Venezuela. Le dragage va permettre d'approfondir le tirant d'eau à La Havane, Cienfuegos et Santiago, par où passe 80 % du trafic international de Cuba. Ces ports n'ont pas été sérieusement dragués depuis au moins trente ans, et le tirant d'eau a diminué en conséquence. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles le volume de marchandises est tombé de 12 millions de tonnes en 1982 aux environs de 3 millions de tonnes. Le trafic de La Havane ne dépasse pas 700 000 tonnes par an malgré sa capacité qui est de 1,2 million de tonnes. Ses infrastructures de quai seront modernisées, ainsi que quatre de ses sept grues. La plus grande partie de la modernisation du port sera financée par la Chine. Il existe également des plans de développement du port de Mariel, à l'ouest de la capitale, avec un financement brésilien de 300 millions de dollars.

Au Pérou, les investissements dans le principal port, Callao, devraient atteindre 3 milliards de dollars dans les quatre années qui viennent, en raison de l'augmentation de la demande d'expéditions de métaux, de gaz naturel et de café. Des compagnies, dont DP World Ltd, basée à Doha, Vale SA (Brésil) et une antenne de Mota-Engil SGPS SA (basée à Porto, au Portugal) investissent 1,45 milliard de dollars dans l'extension des installations de Callao, avec 1,55 milliard de dollars à venir. Cette extension est un des objets de l'effort déployé par le gouvernement pour obtenir un maximum d'investissements d'infrastructures de 60 milliards de dollars afin de moderniser ses ports vieillissants et de réduire les coûts de transport. Les exportations du Pérou, qui se sont montées à 31 milliards de dollars en 2008, ont quadruplé depuis 2001. Parmi les autres projets de développement portuaire en cours d'élaboration au Pérou, citons celui de 460 millions de dollars de DP World pour la modernisation du port de Callao, une extension d'un montant de 600 millions de dollars de l'apportement de Muelle Norte à Callao, et un projet de 900 millions de dollars pour l'extension des ports de Marcona au sud et de Bayovar au nord.

En Uruguay, un prêt de 20 millions de dollars pour contribuer à faire avancer le projet de modernisation du port de Montevideo a reçu l'aval de la Banque interaméricaine de développement. Il s'agit d'un projet d'extension du port qui améliorera son rendement et permettra de réduire les frais de transport maritime et fluvial grâce à la construction d'un quai polyvalent et l'approfondissement du chenal d'accès pour permettre le passage de plus gros navires.

En Afrique, les projets de développement portuaire progressent grâce au financement d'autres pays en développement – un exemple de coopération Sud-Sud. Par exemple, au Soudan, un nouveau terminal à conteneurs sera construit dans le port de Digna par la China Harbour Engineering Company. Le développement des infrastructures du Soudan s'est accéléré au cours de ces dernières années, la Chine étant l'un des principaux fournisseurs de matériel et de main-d'œuvre. Selon ce qui a été dit, ce terminal comportera deux postes à conteneurs capables d'accueillir des navires d'un tonnage maximum de 100 000 tonneaux. Le coût total de ce projet devrait dépasser 100 millions de dollars et sa réalisation devrait prendre environ trois ans.

Au Kenya, on a annoncé un plan de construction d'un second port, après celui de Mombasa, dans la ville côtière de Lamu. Associé à une ligne de chemin de fer et à un axe routier, il reliera la côte à Isiolo. Ce projet

sera financé par un investissement chinois. Pendant ce temps, des plans de construction d'un second terminal à conteneurs d'une capacité de 1,2 million d'EVP à Mombasa sont en cours d'élaboration. La première tranche sera financée par un prêt de la Japan International Cooperation Agency et devrait être opérationnelle en 2013.

À Madagascar, le port d'Ehoala, près de Fort Dauphin, à l'extrémité sud de l'île, a ouvert en 2009. Il a été financé et conçu conjointement par le groupe minier Rio Tinto (240 millions de dollars) et l'État malgache (35 millions de dollars), grâce à un projet financé par la Banque mondiale visant au développement de la région d'Anosy, dans la partie sud de Madagascar. C'est un port en eau profonde d'un tirant d'eau maximum de 15,75 mètres, protégé par une digue de 625 mètres de long. Le quai unique comporte trois postes d'amarrage: un premier poste de 275 mètres de long et de 15,75 mètres de profondeur, un second de 150 mètres de long et de huit mètres de profondeur et un troisième de 75 mètres de long. Ce port dispose d'un dépôt sécurisé pour le stockage des conteneurs et des marchandises diverses, de prises de courant pour les conteneurs frigorifiques, d'un vaste hangar pour le stockage du minerai de fer, de deux entrepôts pour le stockage des marchandises diverses, et d'une zone industrielle adjacente de 400 hectares amplement alimentée en eau et en électricité. La gestion de ce port est assurée par une filiale à 100 pour cent de Rio Tinto.

Au Sénégal, DP World Dakar a contracté un emprunt de 47,5 millions d'euros auprès de la Banque africaine de développement pour la modernisation du terminal à conteneurs du port de Dakar. Ce port est l'un des plus actifs d'Afrique occidentale, par où transite 90 % de la valeur du commerce extérieur du Sénégal. Il est situé au carrefour des voies maritimes qui desservent l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et l'Afrique subsaharienne. Le projet dont il est question comprend les aspects suivants: a) la modernisation du matériel, b) le fonctionnement, la gestion et l'entretien du terminal à conteneurs existant dans la zone nord du port, et c) l'amélioration d'autres infrastructures comme les installations ferroviaires, l'électricité, les routes et les bâtiments portuaires.

Au Cameroun, les travaux ont commencé dans le cadre du projet de construction du port en eau profonde de Kribi, au sud de la capitale Douala. Ce port (dont la date de fin de construction n'est pas fixée) est destiné essentiellement au trafic de conteneurs, de bois, d'hydrocarbure et de céréales.

En Namibie, Namport, qui exploite les ports de Wal-

vis Bay et Luderitz, prendra livraison, en 2010, de six portiques sur pneus, qui permettront de mieux utiliser l'espace grâce à une amélioration de la densité d'empilage et d'accroître la capacité du terminal de 42 %. Ces portiques seront équipés de doubles palonniers d'une capacité de 50 tonnes qui amélioreront encore la manutention des marchandises. En outre, ils seront parmi les premiers en Afrique à être équipés d'un système automatique de direction et de vérification des conteneurs. Ajoutons que, grâce à un variateur, le moteur pourra tourner au ralenti au point mort et la vitesse de rotation sera automatiquement ajustée à la puissance voulue, ce qui permettra de réaliser des économies de carburant.

En 2010, les travaux de dragage ont commencé au port du Durban (Afrique du Sud). Quand ils seront terminés, la profondeur du chenal d'accès sera de 19 mètres à l'extérieur du port (au lieu de 12,8 mètres) et de 17 mètres à l'intérieur, pour une largeur qui sera portée de 120 mètres à 220 mètres, à la suite de quoi les porte-conteneurs d'une capacité de 9 400 EVP et d'autres navires de même taille pourront y faire escale. En 2009, non loin de Durban, le port de Ngqura est entré en activité (voir l'*Étude sur les transports maritimes* 2009). Ngqura est le troisième port d'Afrique du Sud pour la profondeur; il a été construit pour décongestionner le port de Durban. Or, il a été ouvert au quatrième trimestre de 2009, juste au moment où le volume mondial de transport de conteneurs était à la baisse, et où les pays ne se préoccupaient plus des embouteillages dans les transports. La seconde phase de ce développement devait, selon les prévisions, faire passer le trafic de 800 000 à 2 millions d'EVP.

En Europe, le nombre de nouveaux projets portuaires a diminué. En Albanie, les plans relatifs à la construction d'un nouveau terminal à conteneurs en eau profonde au port de Vlore progressent, un contrat de concession de trente-cinq ans ayant été conclu avec Zamax AG (Suisse). Il est prévu que ce projet comportera un terminal à conteneurs d'une capacité de 3 millions d'EVP jouxtant une zone de libre échange; il pourrait être opérationnel d'ici à 2011.

En Ukraine, un certain nombre de décisions de justice relatives à un différend entre Uktranscontainer et le port maritime commercial d'État de Illichivsk laissent planer des incertitudes quant à la gestion future du terminal à conteneurs. En mai 2007, le port d'Illichivsk était parmi les premiers terminaux à conteneurs des pays de la CEI et de la Baltique à accueillir un porte-conteneurs d'une capacité de plus de 5 000 EVP, et Maersk Line l'a inclus dans sa liaison régulière entre l'Ukraine et la Chine.

Le nombre de projets de développement portuaire a également été réduit en Asie, par rapport à ces dernières années (voir le chapitre 7 pour trouver plus de détails sur l'évolution des ports depuis 2007). En Inde, des problèmes juridiques retardent la construction des nouvelles installations de terminaux de Jawaharlal Nehru et de Tuticorn. Ces deux projets devaient accroître leur capacité de 600 000 EVP, mais, en raison de préoccupations en matière de concurrence, ils sont appelés à prendre jusqu'à un an de retard.

En République de Corée, le nouveau port de Busan constitue la première mise en pratique du principe du «terminal horizontal» pour la Hanjin New Port Company. On prévoit que cela permettra de faire diminuer les frais de fonctionnement du dépôt de 80 % et d'augmenter la productivité du terminal de 30 %. Toujours à Busan, l'autorité portuaire a annoncé un plan d'incitation financière à l'intention des clients réguliers qui pourrait leur permettre de reporter d'un an le paiement des droits d'entrée, de quai et de mouillage. Il s'agit là d'une nouvelle approche destinée à aider les compagnies maritimes en difficulté à lutter contre la récession économique.

En Turquie, Yilport Container Terminal and Port Operators Inc. met en œuvre des solutions de gestion automatique des conteneurs dans ses installations de Gebze. Il est le premier terminal à conteneurs au monde à combiner le système Zebra SPARCS avec les systèmes APS Gate (AGS), Crane Optical Character Recognition (OCR) et Matchmaker RTG, et ses exploitants prévoient de réaliser des rotations de camions de 20 minutes et une moyenne de 30 mouvements à l'heure par grue.

B. ÉVOLUTION DU TRANSPORT MULTIMODAL

Environ 80 % des échanges internationaux sont transportés par voie maritime. Une partie importante des 20 % restants est transportée par route, rail ou voies navigables intérieures. Les sections ci-après seront consacrées à certains des principaux éléments nouveaux dans ces secteurs.

Transports routiers

Dans la présente section figure un aperçu des tendances des transports routiers de fret, et en particulier un résumé des tendances récentes concernant les avantages de ce secteur et les réseaux routiers, ainsi que des prévisions au niveau des régions et des pays.

On observe différentes tendances en ce qui concerne le fret routier dans les pays dont les données sont disponibles. Au milieu de 2010, le volume de ce type de fret était faible par rapport à 2009, et l'on s'attend à ce que ce tassement se poursuive jusqu'en 2013.

Valeur du marché de ce secteur

Au niveau mondial, l'ensemble des recettes du secteur des transports routiers¹³ s'est monté à 2 308,3 milliards de dollars en 2008 et a affiché un taux équivalent annuel de croissance de 7,8 % entre 2004 et 2008. Les recettes générées par le fret ont atteint 1 809,5 milliards de dollars, soit 78,4 % de la valeur totale du secteur. Jusqu'en 2008, ce dernier a connu une forte croissance, puis la récession économique mondiale a commencé à faire sentir ses effets sur le marché en 2009. Les parts de ce marché en valeur, en 2008, ont été les suivantes: 49,20 % pour le continent américain, 26,50 % pour l'Europe, et 24,20 % pour l'Asie-Pacifique. On prévoit que, de 2008 à 2013, la croissance de ce secteur ralentira au rythme de 5,1 % par an, pour produire 2 965,7 milliards de dollars de recettes d'ici à la fin de 2013. En Asie-Pacifique, notamment, il devrait connaître une croissance plus forte (9,4 %) pendant la même période, pour produire 877,3 milliards de dollars de recettes d'ici à 2013¹⁴.

Réseaux routiers

La route est le mode de transport intérieur dominant. Les plus vastes réseaux routiers en 2008 se trouvaient aux États-Unis, devant l'Inde, la Chine, le Brésil, le Japon et le Canada. La proportion de routes asphaltées dans l'ensemble du réseau mondial varie beaucoup; elle est de près de 100 % dans plusieurs pays européens (tableau 5.6). Les graphiques 5.1, 5.2 et 5.3 présentent les principaux réseaux routiers internationaux en Europe, en Asie et en Afrique.

Prévisions par région et par pays¹⁵

Dans la section ci-après, nous allons présenter les tendances dans divers pays dont les données sont disponibles. En 2007, l'Union européenne (UE-27) a transporté 16 522 millions de tonnes de fret par route. C'est l'Allemagne qui en a véhiculé la plus grande quantité, avec 2 848 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 9 % par rapport à ses chiffres de 2003. Après l'Allemagne vient l'Espagne, avec 2 345 millions de tonnes (et une hausse de 30 %), puis la France, avec 2 191 millions de tonnes (en hausse de 15 %), et le Royaume-Uni, avec 1 893 millions de tonnes (et une hausse de 11 %). Le taux de croissance le plus élevé de 2003 à 2007 a été enregistré par la Grèce (voir le graphique 5.4)¹⁶.

Tableau 5.6 Systèmes de transports routiers des 25 pays les mieux pourvus du monde, 2008

Classement en 2008 ^a	Pays	Total des routes			Routes asphaltées	
		Densité de population (nombre de personnes par km ²)	Kilomètres par habitant (1 000 personnes)	Kilomètres de routes par km ² de terre	Kilomètres par habitant (1 000 personnes)	Kilomètres de routes par km ² de terre
1	États-Unis	34	21	0,71	13,7	0,46
2	Japon	349	9,4	3,28	7,5	2,6
3	Chine	140	1,4	0,2	1,2	0,16
4	Allemagne	236	7,8	1,85	7,8	1,85
5	France	116	14,9	1,73	14,9	1,73
6	Royaume-Uni	253	6,5	1,65	6,5	1,65
7	Italie	198	8,4	1,66	8,4	1,66
8	Fédération de Russie	9	6,7	0,06	5,4	0,05
9	Espagne	81	16,8	1,37	16,8	1,37
10	Brésil	23	8,8	0,21	0,5	0,01
11	Canada	4	31,1	0,11	12,4	0,05
12	Inde	392	2,8	1,12	1,3	0,51
13	Mexique	57	3,2	0,18	1,6	0,09
14	Australie	0,4	105,8	0,04	44,4	0,02
15	République de Corée	501	2,1	1,06	1,7	0,83
16	Pays-Bas	493	8,1	4	6,8	3,33
17	Turquie	100	5,6	0,55	2,3	0,23
18	Pologne	126	11	1,39	7,7	0,97
19	Indonésie	133	1,6	0,22	0,9	0,12
20	Belgique	344	14,6	5,03	11,4	3,93
21	Suisse	190	9,4	1,78	9,4	1,78
22	Suède	22	46,9	1,04	15,4	0,34
23	Arabie saoudite	13	7,7	0,1	1,7	0,02
24	Norvège	15	19,9	0,31	15,5	0,24
25	Autriche	100	13,1	1,3	13,1	1,3

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, d'après le Ministère des transports des États-Unis (2010), Freight transportation: Global highlights 2010.

^a Principaux pays du monde classés par PIB.

Les prévisions indiquent qu'en Allemagne et en France, les transports routiers gagneront 1,2 % et 1,4 % respectivement en 2010. Au cours de la même année, ils enregistreront une hausse de 1,8 % en Espagne, mais seulement 0,3 % au Royaume-Uni en raison de la situation économique défavorable.

Aux États-Unis, la quantité de fret transporté par la route a augmenté régulièrement de 2002 à 2008. Selon les estimations, le trafic routier de marchandises va croître à un taux annuel de 1,6 % jusqu'en 2014, alors que le taux de croissance du secteur ferroviaire sera de 2,4 %, ce qui indique un possible changement d'orientation vers le second au détriment du

premier. En Chine, les transports routiers devraient progresser de 8,5 %, tandis que la croissance du secteur ferroviaire et du secteur maritime est estimée à 8,3 % et 5,4 % respectivement. Les prévisions relatives à la province chinoise de Taiwan font apparaître une croissance modérée du trafic de fret routier de 3,1 % en 2010.

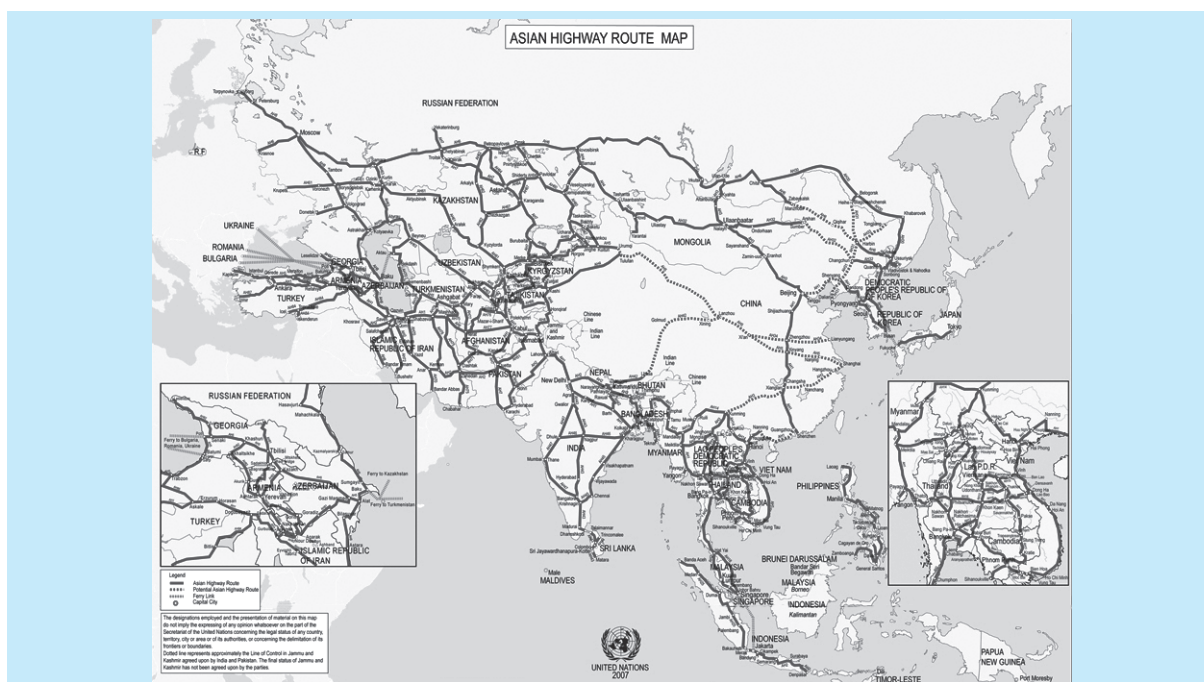
En Fédération de Russie, le contrecoup de la crise économique mondiale et le manque de capacité nouvelle de circulation devraient limiter la croissance du trafic de marchandises à 5 % en 2010. Les prévisions pour la Thaïlande font envisager une faible croissance de 4,3 %, malgré l'augmentation de la capacité de cir-

Graphique 5.1 Réseau de transports transeuropéens



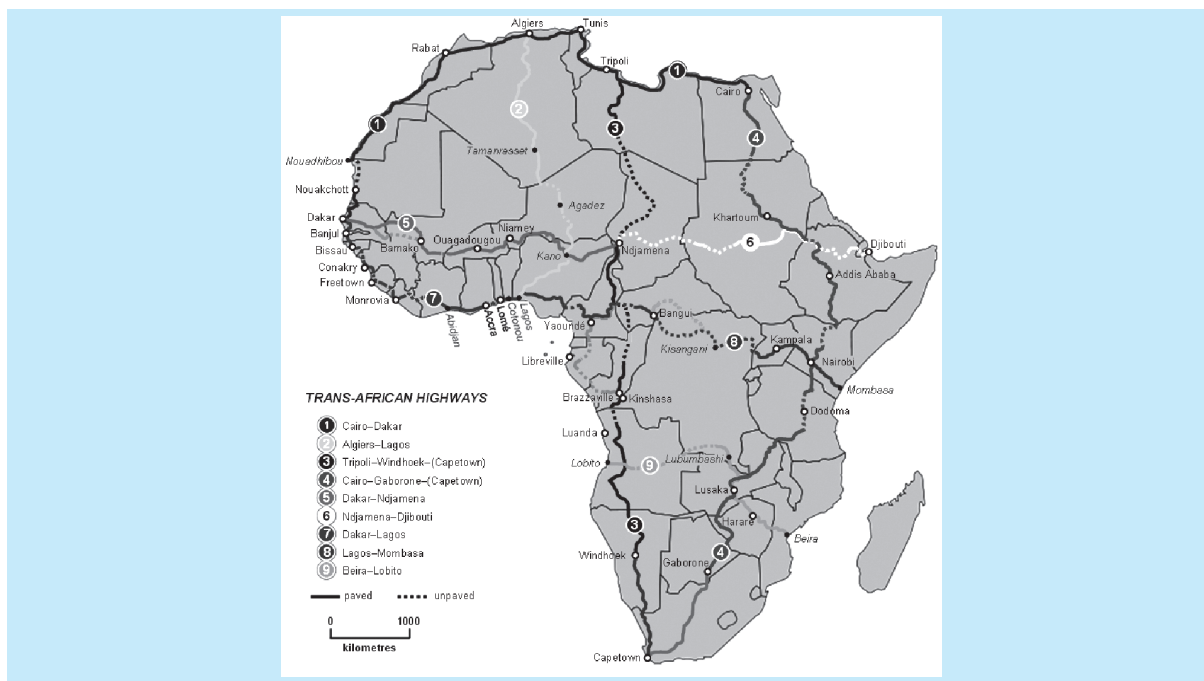
Source: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Trans-European_networks_in_transport_\(TEN-T\)](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Trans-European_networks_in_transport_(TEN-T)).

Graphique 5.2 Carte des routes d'Asie



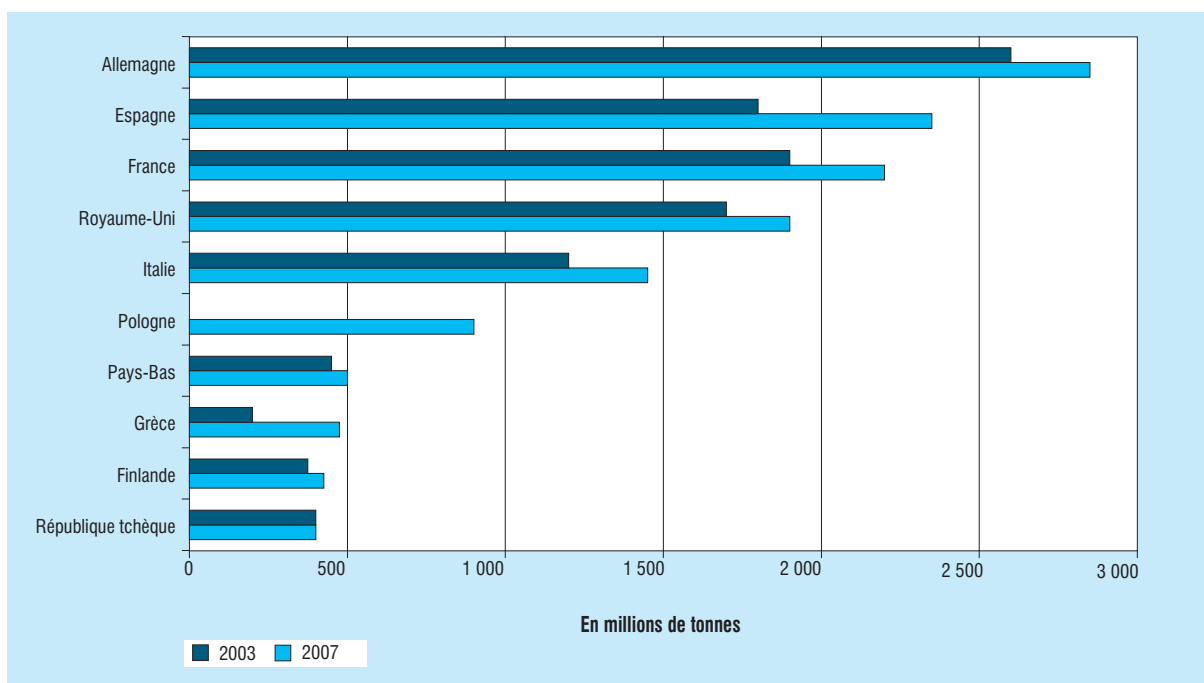
Source: CESAP Carte accessible sur <http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/AHMapApr04.gif>.

Graphique 5.3 Réseau routier transafricain



Source: Wikipedia. Carte accessible sur http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-African_Highway_network.

Graphique 5.4 Transports routiers de marchandises UE-27 (10 principaux pays en 2007)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de Energy, Transport and Environment Indicators, Eurostat 2009.

culatation due aux récentes liaisons routières à travers le delta du Mékong, qui ont ouvert de nouvelles voies pour les exportations. En Inde, plusieurs projets de construction de routes sont en cours d'exécution, et l'on prévoit que le fret routier va enregistrer un taux de croissance moyen élevé de 11,7 % par an entre 2010 et 2014.

En ce qui concerne l'Amérique du Sud, le fret routier, au Brésil, va croître moins vite que le fret ferroviaire, à un rythme moyen de 5,1 % en 2010. Le Brésil, le Chili et l'État plurinational de Bolivie ont récemment annoncé la construction d'une route reliant le port brésilien de Santos, sur l'Atlantique, aux ports chiliens de la côte pacifique de Iquique et Arica. Il s'agira de 3 700 kilomètres de routes asphaltées, dont 1 800 kilomètres dans l'État plurinational de Bolivie, 1 500 kilomètres au Brésil et 400 kilomètres au Chili. Lorsque ces routes seront utilisables, le volume du fret routier devrait augmenter.

Transports ferroviaires

Nous allons présenter un aperçu des tendances dans le transport du fret par rail et, plus particulièrement, rendre compte de l'évolution récente des recettes de ce secteur, du nombre de tonnes nettes transportées, de l'écartement des rails, des distances moyennes parcourues et de la répartition entre modes de transport.

Les transports de fret ferroviaire se sont améliorés au cours du dernier trimestre de 2009, selon les rapports préliminaires¹⁷. Toutefois, les chiffres montrent que la reprise, pour le fret ferroviaire, n'est pas pour demain. Les volumes de fret tant routier que ferroviaire, dans tous les pays dont nous disposons des données, étaient au-dessous de leurs niveaux d'avant la crise au quatrième trimestre de 2009, surtout si l'on utilise des estimations trimestrielles corrigées des variations saisonnières. Les données provisoires relatives à l'en-

semble de 2009 font apparaître une chute du nombre de tonnes-kilomètres de 23 % pour le rail et de plus de 21 % pour la route dans l'Union européenne par rapport à 2008. Les données relatives au fret ferroviaire aux États-Unis et en Fédération de Russie révèlent un déclin de près de 14 % et 12 % respectivement pour l'ensemble de 2009¹⁸.

Recettes

Le secteur ferroviaire dans son intégralité, transport de passagers et de marchandises inclus, a généré 472,1 milliards de dollars de recettes en 2007, ce qui représente un taux équivalent annuel de croissance de 6,3 % pour la période 2003-2007¹⁹. Le transport de fret a rapporté 192,6 milliards de dollars, soit 40,8 % des recettes de l'ensemble du secteur. La région Asie-Pacifique s'est adjugé près de la moitié de ces recettes (44,5 %), l'Europe 35,7 % et le continent américain 19,1 %.

Nombre net de tonnes transportées et croissance

Le graphique 5.7 présente les taux de croissance du fret ferroviaire et du total du fret transporté. À l'exception des États-Unis, les taux de croissance annuels se sont accélérés au cours de ces dernières années (2000-2007). L'UE-10 et le Japon ont donné des signes de croissance lente des transports de fret ferroviaire entre 2000 et 2007. Aux États-Unis, les taux de croissance des transports ferroviaires ont dépassé ceux de l'ensemble des transports de fret (1,8 % contre 1,1 %) entre 2000 et 2007. La Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont affiché des taux de croissance élevés, de plus de 6 % par an, pendant la même période.

Au tableau 5.8 figurent le nombre de tonnes de fret transportées par pays, l'écartement des rails, la longueur totale des voies ferrées et la distance moyenne des transports²⁰.

Tableau 5.7 Taux de croissance des transports (pourcentages)

	Transports ferroviaires de fret (En millions de tonnes-kilomètres)			Total des transports de fret (En millions de tonnes-kilomètres)		
	1970-2007	1990-2007	2000-2007	1970-2007	1990-2007	2000-2007
Chine	5.30	4.90	8.00	8.60	7.90	11.60
UE-10	-1.50	-3.40	0.80	1.10	1.10	5.50
UE-15	0.50	0.70	1.90	2.60	2.40	2.50
Inde	5.50	4.80	7.60	6.80	5.30	8.90
Japon	-2.60	-0.90	0.80	1.70	1.30	1.70
Fédération de Russie	0.60	-1.10	6.20	1.30	-1.10	6.00
États-Unis	2.20	3.00	1.80	2.20	2.00	1.10

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, d'après Thompson L. (2010), *A Vision for Railways in 2050*, Forum international des transports.

Tableau 5.8 Principaux réseaux ferroviaires mondiaux
(2005 ou dernière année dont les données sont disponibles)

	Écartement des rails ^a	Année	Total route km	Tonnes de fret (000 000)	Tonnes-km (000 000)	Moyenne de la distance de transport du fret (km)
Chine	Std	2005	62 200	2 309,20	1 934 612	838
Fédération de Russie	RL	2005	85 245	1 281,30	1 858,10	1 450
Inde		2007	63 273	727,7	480 993	661
Bulgarie	Std	2005	4 154	20,3	5 164	254
Estonie	RL	2005	959	44,8	10 311	230
Hongrie	Std	2005	7 730	44,0	8 537	194
Lettonie	RL	2005	2 375	54,9	17 921	326
Lituanie	RL	2005	1 772	49,3	12 457	253
Pologne	Std	2005	19 507	155,1	45 438	293
République tchèque	Std	2005	9 513	75,8	14 385	190
Roumanie	Std	2005	10 781	67,5	16 032	238
Slovaquie	Std	2005	3 659	47,7	9 326	196
Slovénie	Std	2005	1 228	16,3	3 245	199
Total UE-10			61 678	575,7	142 816	248
Allemagne	Std	2005	34 218	274,6	88 022	321
Autriche	Std	2005	5 690	81,7	17 036	209
Belgique	Std	2005	3 542	61,0	8 130	133
Danemark	Std	2005	2 212			
Espagne	L	2005	14 484	29,7	11 586	390
Finlande	Std	2005	5 732	40,7	9 706	238
France	Std	2005	29 286	129,7	41 898	323
Grèce	Std	2005	2 576	3,0	613	204
Irlande	Std	2005	1 919	1,5	303	202
Italie	Std	2005	16 225	68,7	20 131	293
Pays-Bas	Std	2005	2 813	..	..	..
Portugal	L	2005	2 839	9,6	2 422	252
Royaume-Uni	Std	2005	15 810	103,9	22 110	213
Suède	Std	2005	9 867	..	13 120	..
Total UE-14			147 231	804,1	235 077	253
Canada: Canadian National	Std	2005	31 894	212,6	262 589	1 235
Canada: Canadian Pacific	Std	2005	21 962	120,4	183 100	1 520
Canada: Via Rail	Std	2005				
Mexique	Std	2005	15 747	59,6	72 159	1 210
États-Unis: tous chemins de fer de classe 1	Std	2005	153 787	1 723,00	2 478 914	1 439
États-Unis: Amtrak	Std	2005	1 100			
Total Amérique du Nord			224 490	2 115,70	2 996 762	1 416
JP convention railways	C	2007	9 830	36,2	23 166	640
JP shinkansen	Std	2007	2 387			
Total Japon			12 217	36,2	23 166	640

**Tableau 5.8 Principaux réseaux ferroviaires mondiaux
(2005 ou dernière année dont les données sont disponibles) (suite)**

	Écartement des rails ^a	Année	Total route km	Tonnes de fret (000 000)	Tonnes-km (000 000)	Moyenne de la distance de transport du fret (km)
Afrique du Sud	C	2005	20 247	182,2	109 721	602
Algérie	C	2005	3 572	8,3	1 471	177
Antofagasta & Bolivia	M	1989	750	1,7	432	261
AR All BG pax concessions	L	2007	687	..	..	..
AR BAP (now ALL)	L	2007	3 000	4,4	3 140	720
AR Belgrano	M	2007	4 940	0,8	739	..
AR FEPSA	L	2007	2 560	4,1	1 765	428
AR Ferrosur Roca	L	2007	2 650	5,5	2 076	376
AR Mesopotámico	Std	2007	2 100	1 571,0	906	..
AR NCA	L	2007	3 254	8,6	4 257	495
Arabie saoudite	Std	2005	1 020	2,6	1 192	458
Argentine						
Arménie	RL	2005	711	2,6	654	250
Azerbaïdjan	RL	2005	2 122	26,5	10 067	379
Bangladesh	L	2005	2 855	3,2	817	255
Bélarus	RL	2005	5 498	125,1	43 559	348
Bolivia-Andina Network	M	1995	2 274	0,6	314	493
Bolivia-Oriental Network	M	1995	1 424	0,8	464	595
BR ALL (ex FSA)	M	2007	5 200	27,3	17 500	..
BR Bandeirantes	L	2007	899	3,5	1 900	543
BR Centro Atlantico (FCA)	M	2007	5 940	19,0	14 400	..
BR EFC Carajas	L	2007	5 008	100,3	83 300	831
BR EFVM Vitoria Minas	M	2007	6 303	136,8	75 500	..
BR Ferronorte	L	2007	1 413	6,9	9 400	1 362
BR MRS	L	2007	4 138	114,1	52 600	461
BR Nordeste	M	2007	1 755	1,8	1 000	..
BR Novoeste	M	2007	879	2,7	1 200	..
BR Tereza Christina	M	2007	235	2,6	200	..
Brésil						
Cameroun	M	1998	1 006	1,9	1 076	581
Chili et État plurinational de Bolivie	L	2005	2 700	9,8	1 671	170
Colombie	M	1996	3 154	1,6	471	296
Congo (CFCO)	Std	2005	795	0,6	231	385
Côte d'Ivoire	M	1995	639	0,5	312	645
Croatie	Std	2005	2 726	14,3	2 835	198
Cuba	Std	1998	4 667	4,4	732	166
Égypte	Std	2005	5 150	10,1	3 917	388
Gabon	Std	2004	731	3,5	1 949	557
Géorgie	RL	2005	1 515	19,0	6 127	322
Ghana	C	2004	977	1,9	242	129

**Tableau 5.8 Principaux réseaux ferroviaires mondiaux
(2005 ou dernière année dont les données sont disponibles) (suite)**

	Gauge ^a	Year	Total Route km	Freight Tones (000 000)	Freight Tone-km (000 000)	Average Length of haul Freight (km)
Indonésie	C	2000	8 500	18,0	4 698	261
Iran (République islamique d')	Std	2005	7 131	30,3	19 127	631
Israël	Std	2005	899	7,5	1 149	153
Jordanie	M+	2005	293	2,9	1 024	353
Kazakhstan	RL	2005	14 204	215,5	171 855	797
Kenya	M	2002	2 634	2,2	1 538	691
Malaisie	M	2005	1 667	4	1 178	295
Mali	M	2000	734	0,8	279	349
Mongolie	RL	2005	1 810	14,1	8 857	628
Myanmar	M	1991	3 336	1,8	449	256
Nigéria	M	2000	3 557	0,1	105	827
Nouvelle-Zélande	C	1999	3 913	12,9	3 671	285
Ouganda	M	2004	259	0,9	218	241
Ouzbékistan	RL	2005	4 014	53,8	18 007	335
Pakistan	L	2005	7 791	6,4	5 013	782
Pérou	M	1996	1 691	1,5	453	296
République arabe syrienne	Std	2002	2 450	5,9	1 812	306
République de Corée	Std	2005	3 392	44,5	10 108	227
République démocratique du Congo	C	2005	3 641	1,2	444	370
République-Unie de Tanzanie	M	2006	2 722	1,7	1 970	1 152
Sénégal	M	2000	906	1,7	371	218
Soudan	M	2005	5 478	1,3	766	589
Sri Lanka	L	2005	1 200	1,5	135	90
Suisse	Std	2005	3 011	56,2	8 571	153
Thaïlande	M	2004	4 044	13,8	4 085	296
Tunisie	Std	2005	1 909	10,8	2 067	192
Turquie	Std	2005	8 697	18,9	9 078	479
Ukraine	RL	2005	22 001	462,4	223 980	484
Uruguay	Std	2005	3 003	1,3	331	251
Viet Nam	M	2005	2 671	8,7	2 928	337
Zambie	C	1999	1 273	1,6	554	339
Zimbabwe	C	1997	2 759	12,0	4 871	406
Total monde			917 638	11 360,50	8 845 153	779
World total			917 638	11 360.50	8 845 153	779

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED d'après Thompson L. (2010), *A Vision for Railways in 2050*, Forum international des transports.

^a Écartement des rails

Étroit (E) 914 mm Standard (Std) 1 435 mm

Mètre (M) 1 000 mm Russe large (RL) 1 520 mm

Cape (C) 1 067 mm Large (L) 1 676 mm

Tableau 5.9 Ruptures d'écartement des rails sur le réseau ferroviaire transasiatique

	Rupture d'écartement	Transition
Arménie	>> Turquie	1 520 mm <=> 1 435 mm
Azerbaïdjan	>> Iran (République islamique d')	1 520 mm <=> 1 435 mm
Chine	>> Viet Nam	1 435 mm <=> 1 000 mm
Chine	>> Fédération de Russie	1 435 mm <=> 1 520 mm
Chine	>> Kazakhstan	1 435 mm <=> 1 520 mm
Chine	>> Mongolie	1 435 mm <=> 1 520 mm
Fédération de Russie	>> République populaire démocratique de Corée	1 520 mm <=> 1 435 mm
Turkménistan	>> Iran (République islamique d')	1 520 mm <=> 1 435 mm

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED d'après CESAP, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009.

L'écartement des rails est la distance séparant l'intérieur des deux rails parallèles qui constituent la ligne de chemin de fer. Cet écartement est une indication de la compétitivité d'un réseau ferroviaire, car, premièrement, plus l'écartement est important, et plus est grande la capacité de charge, et deuxièmement, moins cet écart varie dans le même réseau, plus les transports d'échanges sont faciles (et moins ils sont coûteux) par le rail. Certains pays, comme l'Argentine, le Brésil et le Japon, ont un réseau dans lequel les écarts varient. La plus grande partie du fret mondial (89 % du total tonnes-kilomètres) est transportée sur des rails à écart standard (1 435 mm.) ou à écart russe large (1 520 mm.). Cela étant, de nombreux pays, notamment en Afrique et en Amérique du Sud, ont des réseaux à écart plus faible, ce qui les place en situation de désavantage à l'égard d'autres pays pour ce qui est de la compétitivité. À titre d'exemple, le tableau 5.9 donne une image des ruptures d'écartement dans le réseau transasiatique.

Tableau 5.10 Proportion des transports ferroviaires dans l'ensemble des transports nationaux, dans plusieurs pays (Pourcentages)

	1970	1990	2000	2006	2007
Chine	76,6	40,5	31,3	24,7	24,8
UE-10	77,3	63,0	40,5	31,0	29,3
UE-15	31,5	19,7	15,4	15,0	14,8
Inde	71,1	63,0	40,0	34,0	35,0
Japon	31,7	9,0	6,6	6,3	6,2
Fédération de Russie	76,2	59,0	58,6	57,5	59,3
États-Unis	43,6	38,2	42,7	44,8	44,8

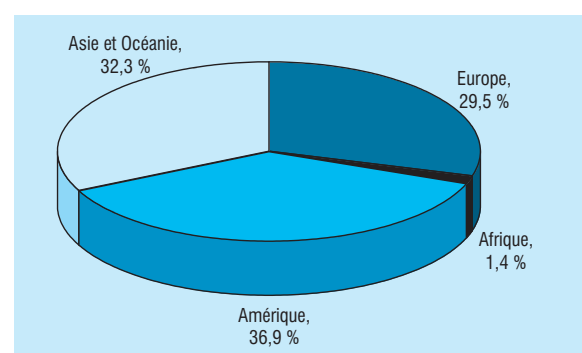
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, d'après Thompson L. (2010), *A Vision for Railways in 2050*, Forum international des transports.

Forte concentration du trafic ferroviaire

Le tableau 5.10 met en évidence une caractéristique importante des chemins de fer mondiaux: leur forte concentration. Les quatre principaux réseaux (Amérique du Nord, Chine, Fédération de Russie et Inde) servent à transporter 82 % des tonnes-kilomètres au niveau mondial. L'UE-10 et l'UE-15 représentent 4,4 % du total mondial du trafic ferroviaire de fret. Par contre, les chemins de fer africains n'interviennent qu'à raison de 1 % dans l'ensemble des tonnes-kilomètres transportées par rail au niveau mondial (graphique 5.5). Il existe environ un million de kilomètres de voies ferrées dans le monde, répartis dans plus de 120 pays, mais la grande majorité des activités ferroviaires est confinée dans quelques pays seulement.

Distances moyennes de transport

Les distances moyennes de transport sont présentées au tableau 5.8. La superficie du pays a une influence sur cette distance moyenne, qui sera plus importante

Graphique 5.5 Tendances du trafic de fret dans le monde (En milliards de tonnes-kilomètres)

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED d'après le rapport annuel de 2008 de l'Union internationale des chemins de fer.

Tableau 5.11 Répartition du trafic intérieur de fret entre les différents modes de transport: parts du rail, de la route et des voies navigables dans l'ensemble des transports intérieurs (en pourcentage du total de tonnes-kilomètres)

	2002				2007			
	Rail	Routes	Trafic intérieur Voies navigables	Total	Rail	Routes	Trafic intérieur Voies navigables	Total
EU-27	18	75	6	100	18	77	6	100
Allemagne	19	66	15	100	22	66	12	100
Autriche	29	66	5	100	35	61	4	100
Belgique	11	78	12	100	13	71	16	100
Bulgarie	33	63	4	100	25	70	5	100
Chypre	..	100	..	100	..	100	..	100
Croatie	23	76	1	100	25	74	1	100
Danemark	8	92	..	100	8	92	..	100
Espagne	6	94	..	100	4	96	..	100
Estonie	70	30	..	100	57	43	..	100
Finlande	23	77	0	100	26	74	0	100
France	19	78	3	100	15	81	3	100
Grèce	..	..	..	100	3	97	..	100
Hongrie	28	66	6	100	21	74	5	100
Irlande	3	97	..	100	1	99	..	100
Islande	..	100	..	100	..	100	..	100
Italie	10	90	0	100	12	88	0	100
Lettonie	71	29	..	100	58	42	..	100
Liechtenstein	..	..	..	100	..	..	..	100
Lituanie	48	52	0	100	42	59	0	100
Luxembourg	6	91	4	100	4	93	3	100
Malte	..	100	..	100	..	100	..	100
Norvège	15	85	..	100	15	85	..	100
Pays-Bas	3	63	33	100	6	61	33	100
Pologne	37	62	1	100	26	74	0	100
Portugal	7	93	..	100	5	95	..	100
République tchèque	27	73	0	100	25	75	0	100
Roumanie	34	57	8	100	19	71	10	100
Royaume-Uni	10	90	0	100	13	87	0	100
Slovaquie	41	59	0	100	26	72	3	100
Slovénie	30	70	..	100	21	79	..	100
Suède	34	66	..	100	36	64	..	100
Suisse^a	..	..	..	100	54	45	1	100
Turquie^b	5	95	..	100	5	95	..	100

Source: Calculs du secrétariat de la CNUCED, à partir d'Eurostat, la Direction générale de l'énergie et des transports (Commission européenne), le Forum international des transports, des estimations statistiques nationales.

Note: Italiques = estimations.

^a Les données relatives aux transports routiers ne couvrent que les transports effectués par des véhicules suisses sur le territoire suisse. Données en provenance de la Direction générale de l'énergie et des transports.

^b Dans le cas des transports routiers seulement, on a utilisé des données relatives aux transports nationaux.

dans les pays ayant une grande superficie terrestre. On considère généralement qu'il faut un déplacement d'au moins 300 kilomètres pour que la recette compense les frais fixes liés aux transports ferroviaires. Le tableau 5.8 montre que sur 115 réseaux, 34 enregistrent une distance moyenne inférieure à 300 kilomètres. C'est en Fédération de Russie (1 450 km), au Mexique (1 210 km), au Canada (1 235 km et 1 520 km) et aux États-Unis (1 439 km) que les distances moyennes de transport sont particulièrement longues.

Répartition du trafic entre les différents modes de transport

Le tableau 5.11 montre la répartition des modes de transport entre le rail et les autres formes (voies navigables intérieures et routes). En 2007, la part du fret transporté par chemin de fer a varié d'un pourcentage à un chiffre dans huit pays européens et au Japon à près de 60 % en Fédération de Russie. Cette part dépend fortement de la géographie, à quelques exceptions près. Les pays qui ont une grande superficie de terre font la part plus belle au réseau ferroviaire que les petits pays, d'autant plus que la topographie de ces derniers est souvent perturbée par des barrières géographiques intérieures, comme les montagnes ou les lacs.

Il est une tendance générale observée depuis les années 70, à savoir que la part du fret ferroviaire décline régulièrement dans tous les pays, à la seule exception des États-Unis, peut-être en raison des effets positifs que la dérégulation a eu sur le secteur des chemins de fer²¹.

Voies navigables intérieures

Cette section présente un aperçu des tendances des transports sur les voies navigables intérieures, dans les pays dont les données sont disponibles. Ce type de transport concerne toujours une petite partie du trafic international de marchandises. Le tableau 5.12 montre sa répartition, entre 2002 et 2007, dans les pays européens. En termes de tonnes-kilomètres²², on observe peu de changements dans la répartition du trafic entre les différents modes de transport intérieur depuis 2002. Les voies navigables intérieures interviennent encore pour environ 6 % dans le transport intérieur de fret, contre plus de 75 % pour les routes et 19 % pour le rail. Il existe quelques exceptions notables de pays où la part du trafic de fret par voies navigables intérieures est nettement supérieure à la moyenne, comme la Belgique (16 %), l'Allemagne (12 %), les Pays-Bas (33 %) et la Roumanie (10 %).

Le réseau de voies navigables intérieures des six principaux pays (par longueur des réseaux) figure au ta-

Tableau 5.12 Transport de fret par voies navigables intérieures (en millions de tonnes-kilomètres)

	2000	2007	2008	Évolution en pourcentage
Allemagne	66,5	64,7	64,1	-1
Autriche	2,4	2,6	2,4	-9,2
Azerbaïdjan	n.d.	6	6,1	1,1
Bélarus	0	0,1	0,1	41,9
Belgique	7,3	9	8,7	-2,9
Bulgarie	0,4	1,7	1,9	13,2
Canada	25,4	29,4	n.d.	..
Croatie	0,1	0,1	0,1	-27,5
Estonie	0	0	0	
EU-26	134,7	140,2	142,7	1,8
Fédération de Russie	71	86	63,7	-25,9
Finlande	0,1	0,1	0,1	0
France	9,1	8,8	8,6	-3,1
Hongrie	0,9	2,2	2,3	1,7
Italie	0,2	0,1	n.d.	
Lettonie	n.d.	n.d.	n.d.	
Lituanie	0	0	0	18,2
Luxembourg	0,4	0,3	0,4	6,1
Pays-Bas	41,3	41,9	46	9,9
Pologne	1,2	1,3	1,3	-4,8
République de Moldova	n.d.	0	0	0
République tchèque	0,8	0,9	0,9	-3,9
Roumanie	2,6	5,3	4,9	-7,5
Royaume-Uni	0,2	0,1	0,2	14,3
Serbie	1	1,6	1,4	-13,6
Slovaquie	1,4	1	1,1	9,7
Suisse	0,1	0,1	n.d.	..
Ukraine	5,9	5,7	n.d.	..

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données communiquées par le Forum international des transports (2010), Trends in the Transport Sector.

Note: La non-disponibilité des données a une influence sur le total.

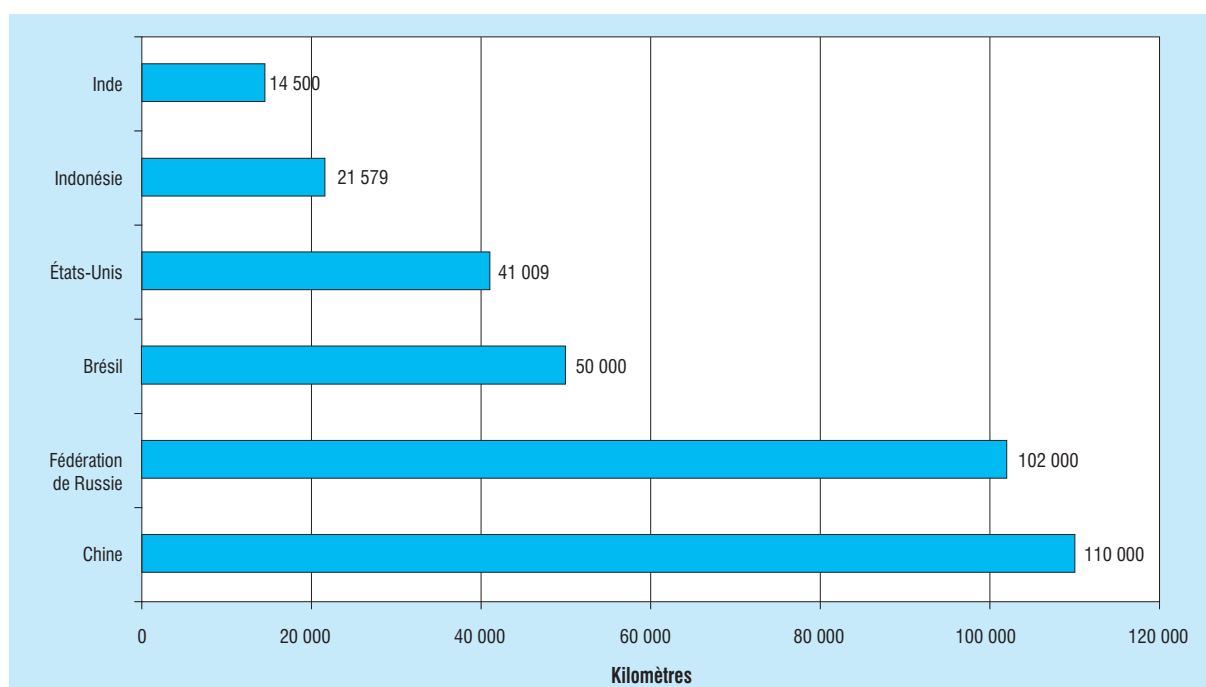
Par EU (26), on entend les 27 pays de l'Union européenne moins Chypre, qui n'est pas membre du Forum international des transports.

Table 5.13 Étendue des réseaux de transport dans les pays où ils sont le plus développés, en 2008

Classement en fonction du kilométrage total des routes	Routes		Rail (km)	Voies navigables (km)	Pipelines (km)	Aéroports (nombre)
	Total (km)	Routes asphaltées (km)				
États-Unis	6 465 799	4 209 835	226 427	41 009	793 285	5 146
Inde	3 316 452	1 517 077	63 327	14 500	22 773	251
Chine	1 930 544	1 575 571	77 834	110 000	58 082	413
Brésil	1 751 868	96 353	28 857	50 000	19 289	734
Japon	1 196 999	949 101	23 506	1 170	4 082	144
Canada	1 042 300	415 600	46 688	636	98 544	514
France	951 500	951 500	29 213	8 501	22 804	295
Fédération de Russie	933 000	754 984	87 157	102 000	246 855	596
Australie	812 972	341 448	37 855	2 000	30 604	462
Espagne	681 224	681 224	15 288	1 000	11 743	154
Allemagne	644 480	644 480	41 896	7 467	31 586	331
Italie	487 700	487 700	19 729	2 400	18 785	101
Turquie	426 951	177 500	8 697	1 200	11 191	103
Suède	425 300	139 300	11 633	2 052	786	249
Pologne	423 997	295 356	22 314	3 997	15 792	126
Royaume-Uni	398 366	398 366	16 454	3 200	12 759	312
Indonésie	391 009	216 714	8 529	21 579	13 752	669
Mexique	356 945	178 473	17 516	2 900	40 016	243
Arabie saoudite	221 372	47 529	1 392	...	8 662	215
Belgique	152 256	119 079	3 233	2 043	2 023	42
Pays-Bas	135 470	113 018	2 811	6 215	4 897	27
Autriche	107 262	107 262	6 399	358	3 541	55
République de Corée	103 029	80 642	3 381	1 608	2 250	113
Norvège	92 946	72 033	4 114	1 577	95	98
Suisse	71 298	71 298	4 888	65	1 763	66

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données du Ministère des transports des États-Unis publiées dans Freight Transportation: Global Highlights 2010 et Central Intelligence Agency dans World Factbook 2009.

Note: Les États-Unis possèdent le plus grand réseau de transport de fret du monde, en termes du nombre de kilomètres de routes asphaltées, de chemins de fer, de voies navigables et de pipelines, et également du nombre d'aéroports.

Graphique 5.6 Réseaux de voies navigables intérieures (six principaux pays) (longueur en kilomètres)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED d'après le Ministère des transports des États-Unis (2010), Freight transportation: Global highlights 2010.

bleau 5.13 et au graphique 5.6. C'est en Chine que ce réseau est le plus important, avec plus de 5 600 cours d'eau navigables, 2 000 ports intérieurs et 110 000 kilomètres de voies navigables. Le développement de ces dernières y est concentré dans cinq régions principales: a) Le Yang Tsé Kiang, b) la rivière des Perles, c) le grand canal Beijing-Hangzhou, d) le delta du Yang Tsé Kiang, et e) le delta de la rivière des Perles. L'essentiel des investissements vise à approfondir les voies navigables dans l'ensemble du réseau, et à éviter les écluses²³. Au deuxième rang, derrière la Chine, vient la Fédération de Russie, qui dispose de 102 000 kilomètres de voies navigables, puis le Brésil et les États-Unis, avec 50 000 et 41 000 kilomètres respectivement. L'Indonésie vient en cinquième position avec 21 500 kilomètres.

En Chine, la quantité de fret transportée sur le Yang Tsé Kiang (fleuve sur lequel le trafic de marchandises est le plus important au monde) a été estimée à 1,2 milliard de tonnes en 2009. Les chiffres provisoires pour 2010 laissent penser que, d'ici la fin de l'année, le total peut atteindre 1,34 milliard de tonnes²⁴. En Inde, le volume de fret transporté sur les voies navigables intérieures est négligeable, surtout en comparaison de l'Union européenne, des États-Unis et de la Chine. Le volume total de marchandises ainsi acheminées

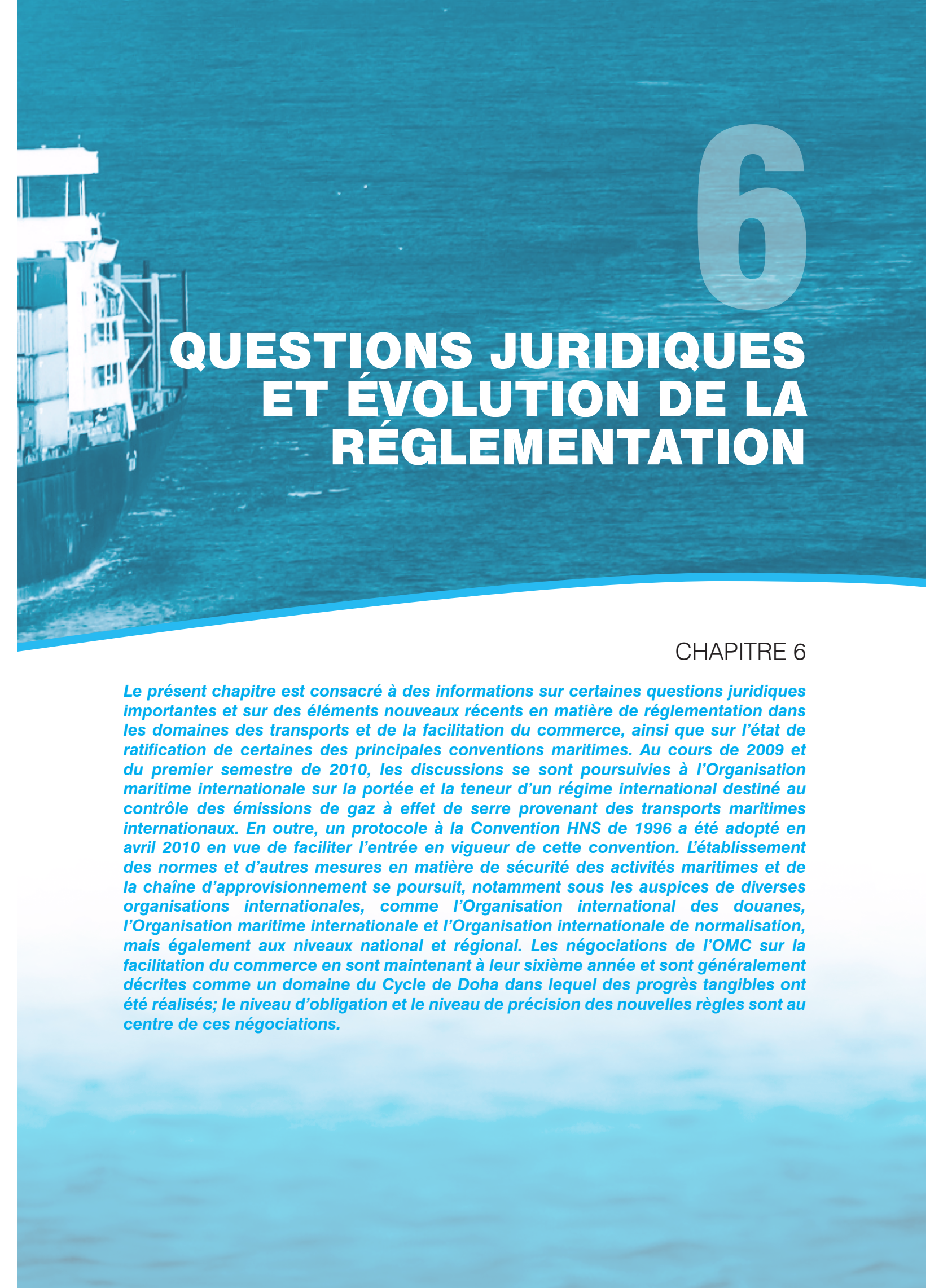
(en tonnes-kilomètres) représente environ 0,1 % de l'ensemble du trafic intérieur indien, contre 6 % dans l'Union européenne et 21 % aux États-Unis²⁵.

Au tableau 5.12, on peut voir le nombre de tonnes-kilomètres transportées en 2000, 2007 et 2008, dans divers pays. Dans l'UE-26 (les 27 pays de l'Union européenne moins Chypre), il a été de 143 millions en 2008, ce qui équivaut à un taux de croissance annuel de 1,8 % par rapport à 2007²⁶, aux États-Unis de 397 millions de tonnes-kilomètres en 2007, alors que la Fédération de Russie a accusé un recul important, de 86 millions de tonnes-kilomètres en 2007 à 64 millions de tonnes-kilomètres en 2008. Des taux de croissance négatifs à deux chiffres ont été enregistrés en 2008 en Croatie (-27,5 %), en Fédération de Russie (-25,9 %) et en Serbie (-13,6 %).

Ce qu'indiquent, en principe, ces tendances générales, c'est que, en dépit des effets de la crise mondiale, la part des transports par voies navigables intérieures dans les transport mondiaux est négligeable et que leur évolution n'a pas grande incidence sur les tendances d'ensemble qui ont été examinées. Dans un avenir proche, la partie intérieure des transports maritimes de fret va continuer à être dominée essentiellement par la route et le rail (et dans quelques cas par l'air).

NOTES

- ¹ En raison de variations dans les méthodes de calcul et les périodes de rapport, les données de 2009 sont provisoires.
- ² COSCO Pacific 2009 final results, 30 mars 2010.
- ³ Voir l'annexe IV.
- ⁴ Pour la liste de pays de chaque groupe, voir l'annexe 1. Pour la liste de PMA, voir le Bureau des Nations Unies du Haut Représentant des pays les moins avancés, des pays sans littoral et des petits pays en développement insulaires, sur <http://www.unohrrls.org/en/ldc/related/62/>.
- ⁵ Voir également "Ports and international transport costs" dans CNUCED, *Transport Newsletter*, n° 31, premier trimestre 2006, et "Trade, liner shipping supply, and maritime freight rates", in *Transport Newsletter*, n° 33, troisième trimestre 2006. Accessible sur <http://www.unctad.org/transportnews>.
- ⁶ <http://www.jamaica-gleaner.com/gleaner/20100209/shipping/shipping1.html> (consulté le 23 juin 2010).
- ⁷ <http://www.apmterminals.com/uploadedFiles/corporateMediaCenterPressReleases/090618%20New%20Productivity%20Record%20for%20APM%20Terminals%20A.papa.pdf> (consulté le 23 juin 2010).
- ⁸ <http://www.gulf-daily-news.com/source/XXXIII/065/pdf/page24.pdf> (consulté le 23 juin 2010).
- ⁹ <http://www.ameinfo.com/206074.html> (consulté le 23 juin 2010).
- ¹⁰ <http://www.transportweekly.com/pages/en/news/articles/66364/> (consulté le 23 juin 2010).
- ¹¹ http://cpa.gov.bd/index.php?option=com_content&view=article&id=102&Itemid=44 (consulté le 23 juin 2010).
- ¹² http://www.facebook.com/note.php?note_id=372826574423 (consulté le 25 novembre 2010).
- ¹³ Y compris les transports routiers de fret et de passagers.
- ¹⁴ Source: Datamonitor (2009), *Global trucking*, août. La valeur du secteur du fret est calculée sur la base du total du volume de fret transporté par la route multiplié par le prix annuel moyen par tonne-kilomètre. Toutes les conversions d'une monnaie en une autre sont faites selon les taux de change annuels moyens constants de 2008.
- ¹⁵ Business Monitor International (2010), à partir des rapport sur les transports de fret de divers pays.
- ¹⁶ Source: Eurostat, "Energy, transport and environment indicators", 2009.
- ¹⁷ Forum international des transports, mai 2010.
- ¹⁸ Ibid.
- ¹⁹ On entend par taux équivalent annuel de croissance le taux de croissance d'une année sur l'autre d'un investissement au cours d'une période donnée.
- ²⁰ Pour 2005, ou bien l'année des dernières données disponibles.
- ²¹ La Staggers Act (1981).
- ²² Une tonne nette de fret transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres permettent de mesurer le rendement du système de transport: elles comprennent le poids du fret mais ne tiennent pas compte du poids du wagon de chemin de fer.
- ²³ Font partie de ces initiatives le projet des Trois Gorges, qui vise à améliorer l'approvisionnement en énergie électrique et la sécurité de la navigation, ainsi qu'à réduire les frais de transport, et le développement le long du canal de Hang Yong qui relie un réseau de six cours d'eau au plus grand fleuve du pays.
- ²⁴ World Cargo News (2010), "Yangtze cargo volumes soar", mai, p. 26.
- ²⁵ Source: Wikipedia.
- ²⁶ Source: Eurostat (2009), "Energy, transport and environment indicators".

A large cargo ship is visible on the left side of the image, sailing on a blue ocean. The ship has multiple decks and is carrying several blue and white shipping containers. The background is a vast expanse of blue water under a clear sky.

6

QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

CHAPITRE 6

Le présent chapitre est consacré à des informations sur certaines questions juridiques importantes et sur des éléments nouveaux récents en matière de réglementation dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce, ainsi que sur l'état de ratification de certaines des principales conventions maritimes. Au cours de 2009 et du premier semestre de 2010, les discussions se sont poursuivies à l'Organisation maritime internationale sur la portée et la teneur d'un régime international destiné au contrôle des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. En outre, un protocole à la Convention HNS de 1996 a été adopté en avril 2010 en vue de faciliter l'entrée en vigueur de cette convention. L'établissement des normes et d'autres mesures en matière de sécurité des activités maritimes et de la chaîne d'approvisionnement se poursuit, notamment sous les auspices de diverses organisations internationales, comme l'Organisation internationale des douanes, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale de normalisation, mais également aux niveaux national et régional. Les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce en sont maintenant à leur sixième année et sont généralement décrites comme un domaine du Cycle de Doha dans lequel des progrès tangibles ont été réalisés; le niveau d'obligation et le niveau de précision des nouvelles règles sont au centre de ces négociations.

A. QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

1. Évolution relative à la Convention des Nations Unies sur les contrats de transport effectué entièrement ou partiellement par mer: les «Règles de Rotterdam».

La préparation du texte du projet de Convention sur les contrats de transport effectué entièrement ou partiellement par mer a été terminée en 2008. Un projet de texte définitif – approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international – a ensuite été adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008. La nouvelle Convention des Nations Unies sur les contrats de transport effectué entièrement ou partiellement par mer, connue sous le vocable de «Règles de Rotterdam»¹, a été ouverte à la signature lors d'une conférence spéciale organisée à Rotterdam en septembre 2009. L'*Étude sur les transports maritimes 2009* a présenté un aperçu analytique des Règles de Rotterdam², qu'il convient de consulter pour ce qui est de la teneur de la nouvelle Convention. Cette dernière, au moment où nous écrivons ces lignes, a retenu l'attention de 22 signataires³, mais elle n'a encore été ratifiée par aucun pays. Il convient de signaler cela, car un certain nombre de communiqués et d'articles de presse publiés au cours de ces dernières années laissent penser (en se basant sur le nombre de signataires) que l'entrée en vigueur de cette convention est imminente.

Il convient de faire remarquer qu'elle n'entrera en vigueur que si 20 États au moins ont déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'accession auprès du Secrétaire général des Nations Unies, et seulement à ce moment-là⁴. Les États contractants aux Règles de Rotterdam sont tenus de dénoncer les Règles de La Haye⁵, les Règles de La Haye-Visby⁶, ou les Règles de Hambourg⁷, selon le cas, et ne peuvent donc pas continuer à adhérer aux conventions maritimes actuellement en vigueur dans le cadre de leurs relations avec leurs différents partenaires commerciaux. En outre, il est important de noter que, après l'entrée en vigueur de la Convention, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'acces-

sion de tout État supplémentaire aux Règles de Rotterdam ne deviendra effective qu'après que la dénonciation des Règles de La Haye, de La Haye-Visby ou de Hambourg, selon le cas, sera elle-même devenue effective⁸.

2. Instruments juridiques et autres éléments nouveaux relatifs à l'environnement

a) *Réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux*

Les transports maritimes sont le mode le plus économique en carburant pour acheminer les marchandises, mais ils interviennent pour 3 % dans les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de la combustion de carburant au niveau mondial. En se basant sur les perspectives à moyen terme relatives aux émissions, on prédit que d'ici à 2050, en l'absence de réglementations contrôlant les émissions de dioxyde de carbone générées par les activités de transport maritime, elles pourraient augmenter d'un facteur de 2 à 3 par rapport à celles de 2007, compte tenu de la croissance de l'industrie des transports maritimes⁹. Toutefois, les émissions provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports maritimes internationaux ne sont pas couvertes par le cadre réglementaire international du Protocole de Kyoto¹⁰. La Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, tenue à Copenhague en décembre 2009, a été le point culminant des négociations internationales pour l'année, mais elle n'a pas débouché sur l'adoption d'un instrument juridiquement contraignant pour réglementer les émissions de gaz à effet de serre après l'expiration, en 2012, de la première période d'engagement du Protocole de Kyoto. Un nombre considérable de pays ont conclu des accords sur des questions liées à l'Accord de Copenhague (non contraignant)¹¹ dont la Conférence a pris note. Toutefois, il n'est pas explicitement fait mention des émissions dues aux combustibles de soute dans l'Accord de Copenhague¹².

Les débats de fond sur le contrôle effectif des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités de transport maritime international se poursuivent sous l'égide de l'OMI. À la suite de travaux antérieurs réalisés dans ce domaine¹³, le contrôle de ces émissions et l'amélioration des économies de carburant pour les navires ont été, une fois encore, le point essentiel de l'ordre du jour de la soixantième session

du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI qui s'est tenue du 22 au 26 mars 2010. Ses membres ne sont pas encore parvenus à un accord concernant la portée et la teneur d'un régime obligatoire de contrôle des émissions imputables aux activités de transport maritime, mais des progrès considérables ont été accomplis dans l'élaboration des mesures techniques et opérationnelles nécessaires pour sa pleine mise en œuvre¹⁴. À cette session, les membres du MEPC ont convenu de créer un groupe de travail sur les mesures d'amélioration des rendements énergétiques des navires qui fonderait ses travaux sur les progrès réalisés jusque-là. C'est dans ce contexte que le MEPC a préparé, à sa soixantième session, un projet de texte sur les obligations relatives à l'indice nominal d'efficacité énergétique pour les nouveaux navires et sur le plan de gestion du rendement énergétique d'un navire pour tous les bâtiments en service. Toutefois, le Comité a pris acte de ce qu'il restait encore à conclure les travaux sur des questions telles que les dates cibles, la taille des navires et les taux de réduction en rapport avec les obligations liées à l'indice nominal d'efficacité énergétique qu'il reste encore à mettre définitivement au point. Le MEPC a également convenu que cet indice, pour un navire, devrait être égal ou inférieur au niveau obligatoire, et que ce dernier devait être basé sur les références choisies à cette fin et les taux de réduction sur lesquels il reste encore à se mettre d'accord¹⁵.

Par ailleurs, l'OMI poursuit ses travaux relatifs aux mesures axées sur le marché destinées à réglementer les émissions de gaz générées par les activités internationales de transport maritime¹⁶. Comme il a été indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2009*, la deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2009)¹⁷, après avoir révélé qu'il existait un potentiel considérable de réduction, conclut que ces mesures axées sur le marché sont des moyens d'action rentables et très efficaces en ce qui concerne l'environnement¹⁸. À sa cinquante-neuvième session, tenue du 13 au 17 juillet 2009, le MEPC, après avoir examiné un grand nombre d'opinions et de contributions à ce sujet, a convenu à la majorité qu'une mesure axée sur le marché devait faire partie de tout un ensemble de mesures de réglementation des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux¹⁹.

Un certain nombre de propositions relatives aux mesures axées sur le marché destinées à la réglementation de ces émissions ont été présentées à l'OMI, mais aucune préférence nette pour aucune d'entre elles ne se dégage dans l'état actuel des choses. À sa soixantième session, le MEPC a décidé d'entre-

prendre une étude de faisabilité et une évaluation de l'impact de toutes les mesures proposées. À cette fin, il a demandé au Secrétaire général de l'OMI de créer le Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation de l'impact d'éventuelles mesures axées sur le marché, qui devra présenter son rapport à la soixante et unième session du MEPC en septembre ou octobre 2010. La mission du Groupe d'experts²⁰ était «d'évaluer les diverses propositions de mesures possibles afin de savoir jusqu'où elles pouvaient être utiles pour aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux en donnant la priorité à ceux des pays en développement, des PMA et des petits pays en développement insulaires.» (...) Cette étude et cette évaluation devaient être effectuées par un groupe d'experts dotés de l'expérience appropriée des questions à l'ordre du jour, et qui, dans l'accomplissement de leur tâche, participeraient aux activités de ce groupe à titre personnel. Le mandat prévoit aussi que le Secrétaire général invite «à y participer comme conseillers un nombre proportionnel d'organisations consultatives de l'OMI et des organismes concernés des Nations Unies, ainsi que des organisations intergouvernementales ou internationales pouvant apporter leur concours aux travaux du Groupe d'experts en communiquant des données ou en faisant profiter ce dernier de leurs compétences.» Le groupe en question a terminé ses travaux d'évaluation à la fin d'août 2010, et ses conclusions figurent ci-après.

Pour la commodité du lecteur, voici tout d'abord un bref résumé des principaux groupes de propositions de mesures axées sur le marché²¹ présentés à l'OMI par le Groupe d'experts:

Réductions basées sur des cotisations ou des prélèvements (Fonds international pour la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (GHG fund), plan d'incitation avec effet de levier, États du port utilisant le ship traffic, energy and environment model (STEEM))

i) Propositions relatives à la création d'un fonds de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires²². En s'inspirant du mécanisme du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, on pourrait créer un fonds de ce genre en tant qu'entité juridique distincte dans le cadre d'une nouvelle convention de l'OMI. Toutefois, ses revenus devraient être totalement séparés du budget de l'OMI. Selon la proposition de base, ce fonds supposerait une inscription obligatoire des fournisseurs de combustible de soute au sein de ses parties, et une ins-

cription facultative pour les autres. Ces propositions sont fondées sur le principe selon lequel, comme une importante réduction en termes absolus n'est pas prévisible pour l'instant, seules certaines des futures émissions de gaz à effet de serre imputables aux activités de transport maritime internationales peuvent être atténuées. Ce sont ces cotisations qui devraient être fixées par l'administrateur du fonds à un niveau donné par tonne de combustible achetée et ajoutées au prix du combustible de soute. L'argent recueilli serait utilisé pour financer des projets de mécanismes pour un développement propre dans les pays en développement, financer aussi la recherche et développement en matière d'émissions de gaz dues au combustible de soute, ainsi que des projets d'adaptation dans les pays en développement, etc.

ii) Le plan d'incitation à effet de levier²³ est une modification de la proposition d'un fonds de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires susmentionnée, qui vise à encourager la recherche de solutions pour améliorer l'efficacité énergétique. Les nouveaux éléments introduits par rapport à la proposition initiale sont les suivants: la cotisation, fixée à une certaine somme par tonne de combustible achetée, devrait être versée directement au fonds, plutôt que d'être collectée auprès des fournisseurs de combustible. Les versements seraient faits par l'intermédiaire d'un compte électronique établi pour chaque navire. En outre, les bâtiments classés parmi les «navires performants» bénéficieraient de remboursements effectués sur les recettes, ce qui constituerait une bonne incitation à accélérer les améliorations de l'efficacité énergétique des navires. Les critères retenus pour évaluer la performance des navires sont fondés sur l'indice nominal de rendement énergétique et sur l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique. Les recettes ainsi générées peuvent être utilisées à diverses fins, y compris l'adaptation et la réduction des émissions dans les pays en développement.

Les promoteurs de cette proposition font valoir qu'un plafonnement des émissions de CO₂ générées par les transports maritimes internationaux, comme cela est proposé dans le cadre du mécanisme d'échange de droits d'émission, n'est pas une conception appropriée, car les transports maritimes sont une variable qui dépend de l'activité économique mondiale, laquelle est imprévisible et échappe au contrôle des industries maritimes. Ils suggèrent donc que «dans la réglementation que l'OMI doit mettre au point, les améliorations de l'efficacité énergétique soit utilisées comme objectifs». ²⁴

iii) Une autre proposition consiste à «obtenir la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires grâce à des mesures prises par l'État du port conformément au STEEM». ²⁵ Elle suggère que dans le cadre d'un accord mondial conclu sous l'égide de l'OMI, tous les pays soient autorisés à permettre à leurs ports de prélever une taxe d'émissions uniforme au niveau mondial sur tous les navires faisant escale. Cette taxe serait plus élevée pour les combustibles plus lourds et plus «sales», et plus légère pour les combustibles «propres» comme le gaz naturel, et elle serait conçue de manière à permettre de réaliser les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de gaz. L'application en serait faite par les autorités compétentes de l'État du port, qui utiliseraient comme base de calcul de la taxe, à l'arrivée au port, la quantité de pollution engendrée par le navire au cours de son voyage.

Il est également suggéré qu'on puisse se référer à un tableau à double entrée sur lequel figurent tous les itinéraires d'un port à un autre afin de déterminer la distance parcourue pour atteindre tel ou tel d'entre eux. En utilisant des facteurs prédéterminés basés sur des calculs prévus dans le STEEM selon les caractéristiques techniques des navires, on peut déterminer la quantité de combustible de soute et de combustible pour moteurs marins consommée pendant le voyage et celle des émissions de gaz à effet de serre. Les navires devraient alors payer le droit d'émission en même temps que les autres droits de port.

Selon les tenants de cette proposition, un mécanisme de réduction des émissions de gaz géré par les États du port et visant les navires eux-mêmes permettrait de résoudre les problèmes politiques et juridiques inhérents au secteur mondial des transports maritimes, avec des bateaux qui naviguent beaucoup hors des eaux territoriales de leur pays, souvent sur des territoires de pays tiers, et qui changent souvent de nationalité. En outre, toujours selon ces tenants, un tel mécanisme aurait l'avantage «de permettre de taxer chaque unité de pollution, étant applicable dans tous les pays et tous les ports, avec un mode de calcul uniforme, disposant d'un système d'ajustement flexible, axé sur le commerce, et faisant en sorte que les avantages aillent aux régions qui subissent les effets dommageables». ²⁶

Système d'échange de droits d'émission

Un autre groupe de propositions concerne un système mondial ouvert d'échange de droits d'émission²⁷ pour le secteur des transports maritimes internationaux, pouvant être intégré à un nouveau mécanisme juridique, probablement dans le cadre d'une nouvelle

convention établie sous l'égide de l'OMI. Ce système aurait comme base les autorisations d'émission de gaz à effet de serre vendues aux enchères audit secteur. Les navires pourraient également acquérir des droits et des crédits d'émission relevant d'autres systèmes, dont le mécanisme pour un développement propre de la CCCC. Le Système d'échange de droits d'émission prévoirait, chose importante, un plafonnement, au niveau mondial, des émissions imputables aux transports maritimes, par rapport au nombre total des droits vendus pendant une période donnée, avec une diminution des émissions planifiée à long terme. Le montant des droits et des crédits achetés par un navire devrait correspondre à la consommation de combustible de soute, et être périodiquement renouvelé. Ce serait une condition du maintien de la validité du certificat d'émission de gaz à effet de serre pendant la période d'autorisation. La vente aux enchères des droits d'émissions permettrait de constituer un fonds utilisable pour l'atténuation des effets des changements climatiques et l'adaptation dans les pays en développement, les activités de coopération technique supervisées par l'OMI, ainsi que pour la recherche et le développement dans le secteur des transports maritimes.

Les tenants de ces propositions pensent généralement que le principal avantage de ce système serait qu'il répondrait à la nécessité de pratiquer un contrôle précis des émissions de gaz en plafonnant l'ensemble de celles qui sont générées par les activités de transport maritime international. En même temps, il permettrait de pratiquer des réductions d'émissions d'un coût avantageux pour respecter le plafond, et ces réductions pourraient être plus importantes pour le même prix.

Réductions basées sur l'efficacité (Ship Efficiency Credit Trading with Efficiency Standards, et Vessel Efficiency System)

i) La proposition relative au Ship Efficiency Credit Trading with Efficiency Standards²⁸ vise à privilégier et à récompenser toute amélioration de l'efficacité énergétique des navires. Elle consiste à fixer des valeurs de référence en matière d'efficacité pour les navires en service de type et de taille similaires à l'aide de l'indice nominal de rendement énergétique mis au point par l'OMI. Un «indice d'efficacité énergétique réglementaire» serait calculé pour tous les navires, qui deviendrait de plus en plus rigoureux. Un «indice d'efficacité obtenue» serait également calculé périodiquement. Il serait inférieur ou égal au premier pour rendre compte du niveau de conformité aux prescriptions. Cela dit, comme ils sont conscients que tous les navires ne seraient pas en mesure de satis-

faire à cette obligation, les auteurs de la proposition suggèrent que ceux qui ont une meilleure efficacité énergétique puissent vendre leur excédent de crédits à ceux dont l'indice d'efficacité obtenue reste inférieur à l'indice d'efficacité réglementaire. Les crédits d'efficacité seraient achetés et vendus dans le cadre d'un système d'échange de crédits d'efficacité maritime dont l'OMI mettrait au point la réglementation et la surveillance nécessaires, mais dont elle n'aurait la responsabilité ni de la gestion ni de la mise en œuvre. Ce programme ne concernerait que le trafic international des navires de 400 tjb et au-delà. Au début, seuls les navires appartenant aux catégories correspondant aux valeurs de référence de l'indice nominal de rendement énergétique y seraient assujettis. L'annexe VI de la Convention MARPOL²⁹ pourrait éventuellement être utilisée comme mécanisme pour la mise en œuvre des normes de l'indice d'efficacité énergétique des navires anciens ou nouveaux.

ii) La proposition visant à mettre en place un Vessel Efficiency System³⁰ prône un panachage du principe du rendement énergétique théorique d'un navire appliqué aux bâtiments existants et de celui du fonds de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. Voici sur quoi repose cette proposition:

- Définition des normes ou des objectifs pour l'indice nominal de rendement énergétique applicable aux navires nouveaux et anciens, si le calcul d'une valeur de référence est jugé possible;
- Définition de normes de rendement énergétique obligatoires applicables aux nouveaux navires construits après une année donnée et susceptibles d'être échelonnées dans le temps (par exemple X % d'ici à l'année 20XX, Y % d'ici à l'année 20XY);
- Définition de normes de rendement différentes (moins rigoureuses que celles qui sont applicables aux nouveaux navires) pour la flotte existante après une année donnée, à déterminer par les parties;
- Évaluation des taxes (en fonction de la consommation) appliquées aux navires existants qui ne sont pas conformes à la norme applicable aux navires en service;
- Création d'un fonds alimenté par les taxes prélevées.

L'objectif de la démarche consistant à associer la notion de rendement énergétique théorique à celle

d'un fonds est d'obtenir de meilleurs résultats pour l'environnement et de parer aux critiques selon lesquelles, d'une part, la proposition de création d'un fonds alimenté par des taxes prélevées sur tous les combustibles de soute reviendrait à être une taxe internationale sur les produits et, d'autre part, une telle conception aurait des effets limités sur l'amélioration de l'efficacité carbone de la flotte mondiale. Le but est également de mettre en place des incitations financières plus efficaces à l'adresse des exploitants de navires qui investissent dans des améliorations du rendement énergétique, et de finir par faire retirer du service les navires dont le rendement est particulièrement mauvais.

Propositions différenciées

i) La proposition relative à un mécanisme de dégrèvement³¹ vise à être fidèle au principe des responsabilités différenciées et des capacités respectives³², dans le cas de toute mesure prise pour répondre aux exigences du marché en ce qui concerne les transports maritimes internationaux. Ce mécanisme, prétend-on, ferait en sorte que les pays en développement ne soient pas désavantagés par un instrument de ce type, mais en tirent plutôt profit. Selon les auteurs de cette proposition, toutes les propositions pertinentes présentées jusqu'à présent au MEPC supposent une application uniforme d'une mesure qui reste à convenir concernant tous les navires participant aux échanges internationaux, quel que soit leur pavillon. Par ailleurs, ils indiquent que les décaissements des recettes au profit de pays en développement effectués selon les méthodes proposées jusqu'à présent ne sont généralement pas considérés par ces pays comme respectant le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives de la CCCC. Ces auteurs suggèrent que chaque pays en développement partie à la CCCC ait le droit d'obtenir un dégrèvement inconditionnel équivalent aux frais encourus à cause des mesures prises pour répondre aux exigences du marché. Le montant de ce dégrèvement serait calculé chaque année en fonction de la part du pays concerné dans les importations mondiales. Tout pays en développement pourrait décider de renoncer au dégrèvement en totalité ou en partie. Cela conférerait une flexibilité supplémentaire pour pouvoir s'adapter à la situation des différents pays. Le produit de ces taxes, déduction faite des dégrèvements, devrait être réparti entre un apport aux pays en développement pour les aider à réagir aux changements climatiques et une aide au secteur mondial des transports maritimes pour lui permettre d'accélérer, grâce à des progrès tech-

niques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui s'intensifient. Le décaissement de ces recettes nettes pourrait être géré par l'entité opérationnelle du mécanisme financier de la CCCC, conformément aux règles et aux dispositions pertinentes. En principe, le mécanisme de dégrèvement proposé pourrait s'appliquer et être intégré dans n'importe quelle mesure prise pour répondre aux exigences du marché, telle qu'une taxe ou un système d'échange de droits d'émission, pourvu qu'il génère assez de recettes brutes pour couvrir les besoins créés par les dégrèvements. Ce serait un moyen de concilier de manière créative les principes de l'OMI et ceux de la CCCC, qui pourrait débloquer la situation dans les débats en cours et favoriser des progrès rapides en ce domaine.

ii) Une autre proposition, dénommée «Instruments axés sur le marché: une sanction à l'égard du commerce et du développement»³³, met en évidence les problèmes de certains pays en développement. Elle attire d'abord l'attention sur les deux principales options actuellement proposées en ce qui concerne les mesures prises pour répondre aux exigences du marché – l'une étant basée sur l'échange de droits d'émission, et l'autre sur une taxe (ou cotisation) sur le combustible de soute. Pour ce qui est des systèmes d'échange de droits d'émission, ses auteurs indiquent que, en se fondant sur l'expérience de ce type de système acquise jusqu'à présent, les courtiers achèteront et vendront les crédits comme n'importe quelle autre marchandise. Ils agiront vraisemblablement dans les pays développés où les ressources financières se trouvent plus facilement, ce qui signifie que les bénéfices resteront dans ces pays. Selon cette proposition, pour qu'un système d'échange de droits d'émission donne satisfaction au niveau mondial, certains critères sont déterminants, à savoir:

- Les pays concernés doivent avoir un niveau similaire de développement économique pour éviter toute distorsion de leur capacité à y participer en raison de l'inégalité des ressources financières disponibles;
- Les pays concernés doivent avoir une certaine cohésion politique pour garantir qu'il peut être remédié à tout désavantage d'un pays par rapport à un autre;
- Il doit y avoir un organisme central commun pour assurer une coordination correcte des mesures.

Selon cette proposition, s'il n'est pas satisfait à ces critères, le système favorisera inmanquablement les

pays développés et peut provoquer de graves handicaps pour tous les pays en développement, et notamment les plus défavorisés. Par ailleurs, les auteurs de cette proposition font valoir que les gains de rendement sont plus difficiles à obtenir sur les navires anciens. Les systèmes d'échange de droits d'émission tendent donc à favoriser les armateurs qui ont les moyens d'acheter des navires neufs et, par conséquent, en tirent un avantage concurrentiel. Ceux dont les échanges sont acheminés par des navires anciens seraient désavantagés, car il s'agit en général de marchandises de moindre valeur, en provenance surtout de pays en développement.

Pour ce qui est de la taxe ou de la cotisation prélevée sur les combustibles de soute afin d'alimenter un fonds destiné à la lutte contre les effets des changements climatiques, cette proposition fait état de préoccupations causées par le fait que, bien qu'on appelle cela une taxe ou une cotisation, c'est en fait un impôt sur le commerce international. Cela créerait un précédent en tant que premier impôt international, qui ouvrirait la voie à d'autres impôts. Il y est ajouté que, si une taxe doit être appliquée aux transports maritimes internationaux, elle doit être proportionnelle à la part des émissions qui leur sont imputables dans l'ensemble des émissions au niveau mondial, laquelle est de 2,7 %, parce que «la proportionnalité doit être l'élément essentiel de toute mesure proposée pour les transports maritimes, surtout si ces mesures sont en partie financières».

Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports maritimes internationaux

À sa soixantième session, le MEPC a revu la question des niveaux de réduction, en faisant remarquer que le potentiel de réduction serait examiné pour chaque mesure prise pour répondre aux exigences du marché dans le cadre de l'évaluation de son impact. Le MEPC doit réfléchir pour savoir si le secteur des transports maritimes internationaux doit, ou non, être assujéti à un plafonnement explicite des émissions de gaz, ou à un objectif de réduction qui concerne la totalité de la flotte marchande mondiale. La grande question est de savoir comment et par quelle organisation internationale ce plafonnement ou cet objectif de réduction doit être établi. Parmi les autres questions relatives à ces deux points, il y a la méthode à suivre pour l'établissement et le maintien du plafonnement et de l'objectif, ainsi que la relation possible avec d'autres modes de transport et la manière dont tout cela doit être réglementé au plan international.

Après avoir étudié un certain nombre de documents³⁴ à cet égard, le MEPC a convenu que le débat sur les objectifs de réduction était un aspect essentiel des travaux de l'Organisation sur les gaz à effet de serre, et que ces travaux devaient de préférence se poursuivre parallèlement à l'élaboration des mesures axées sur le marché, en vue de parvenir à une conclusion avant la soixante deuxième session du MEPC qui doit se tenir en juillet 2011.

Comme il a déjà été noté, le Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation de l'impact d'éventuelles mesures axées sur le marché a terminé son évaluation des propositions à la fin d'août 2010. Le rapport complet sur les travaux entrepris par ce groupe d'experts³⁵ porte sur les cinq principaux points concernant l'évaluation des divers mécanismes:

- Évaluation des propositions (chap. 6)
- Hypothèses (chap. 7)
- Évaluation des 10 propositions par rapport aux neuf critères (chap. 9 à 18)
- Incidences générales sur le commerce, la concurrence et les prix à la consommation des mesures axées sur le marché (chap. 19)
- Conclusions (chap. 20)

Les conclusions de ce rapport laissent entendre qu'il faut poursuivre le travail d'élaboration et de mise au point des diverses propositions. Le texte complet de ces conclusions, qui figure au chapitre 20, est reproduit ci-après:

«20.1 L'évaluation des propositions a été faite, ainsi que l'a demandé le Comité, conformément au mandat confié, et chaque évaluation comporte le bilan requis tel que décrit dans le mandat, notamment au paragraphe 2.5.

20.2 L'évaluation a été compliquée par les niveaux différents d'élaboration des propositions. Les propositions très élaborées ont suscité plus d'échanges de vue que celles qui l'étaient moins.

20.3 Le groupe souhaite attirer l'attention sur le fait que certains éléments des mesures proposées ont besoin d'être mieux élaborés et plus développés. Il convient de développer davantage les propositions qui sont à un stade préliminaire d'élaboration.

20.4 Les conclusions du groupe ont fait l'objet d'un consensus, sauf dans quelques cas dans lesquels l'évaluation des aspects juridiques ou administratifs a donné lieu à des divergences d'opinion, ainsi qu'il apparaît dans le rapport.

20.5 Toutes les propositions concernent le contrôle des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités de transport maritime. Certaines d'entre elles vont au-delà de l'atténuation et mettent en avant un mécanisme capable d'apporter une contribution importante à la lutte contre les effets préjudiciables des changements climatiques.

20.6 Les propositions préconisent différentes manières de réduire les émissions; certaines privilégient les réductions intérieures au secteur concerné, et d'autres envisagent des réductions dans d'autres secteurs. Il est rendu compte en détail de l'importance de ces réductions dans l'évaluation de chaque proposition figurant dans le présent rapport.

20.7 Le secteur des transports maritimes peut disposer de mesures opérationnelles et techniques de réduction des émissions financièrement avantageuses. Il existe toutefois des obstacles à la mise en œuvre de beaucoup d'entre elles.

20.8 Le Groupe a considéré le développement durable dans son ensemble, de sorte qu'il a fait partie intégrante de l'évaluation plutôt que d'être un critère isolé, parce qu'il a été jugé que c'était la meilleure approche à retenir.

20.9 Le Groupe a constaté que les implications de la mise en œuvre des différentes propositions de mesures répondant aux exigences du marché dans les transports maritimes internationaux dépendent directement de leur sévérité. Indépendamment de cela, le Groupe a conclu que toutes les propositions pouvaient être mises en œuvre malgré les problèmes liés à l'introduction de nouvelles mesures;

20.10 L'évaluation des incidences d'une hausse des cours des combustibles de soute et des coûts du fret a montré que l'application des mesures proposées pèserait davantage sur certains pays et sur certains produits que sur d'autres. Dans certains cas, même de petites augmentations des coûts auraient des conséquences relativement importantes. Les coûts et les bénéfices économiques indirects n'ont pas été envisagés dans notre analyse. Certaines des mesures proposées comportent des mécanismes visant à donner les moyens d'atténuer les incidences préjudiciables.

20.11 Les propositions ne sont pas assez détaillées (certaines l'étant moins que d'autres) pour permettre l'évaluation nécessaire de problèmes tels que l'harmonisation de la mise en œuvre au niveau international, les fuites de carbone, la fraude et le trafic de navires entre des États qui ne sont pas parties aux instruments juridiques, entre autres. Ces problèmes

nécessitent plus ample considération pour pouvoir être traités de façon plus satisfaisante³⁶.

b) Conventions de l'OMI relatives à l'environnement

La Convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (la Convention de Hong Kong) a été adoptée en mai 2009. Depuis lors, afin d'aider les armateurs et les opérateurs à gérer la transition avant l'application des dispositions de cette Convention, un certain nombre de lignes directrices ont été adoptées ou sont en cours d'examen à l'OMI. Les directives concernant l'inventaire des matières potentiellement dangereuses ont été adoptées par le MEPC à sa cinquante-neuvième session. À la soixantième session du MEPC, un groupe de travail a été créé pour poursuivre la mise au point des directives pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires et commencer à élaborer les lignes directrices pour la mise au point d'un plan de recyclage des navires.

La Convention de Hong Kong est restée ouverte à la signature du 1^{er} septembre 2009 au 31 août 2010, à la suite de quoi n'importe quel État peut encore y adhérer. Elle entrera en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle 15 États, représentant 40 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, l'auront signée sans émettre de réserves quant à sa ratification, son acceptation ou son adoption, ou bien auront déposé les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI. De plus, l'ensemble du volume annuel maximum de recyclage de navires de ces États doit, au cours des dix années précédentes, avoir constitué au moins 3 % de l'ensemble de leur flotte marchande³⁷. Le MEPC, à sa soixantième session, a incité un plus grand nombre de pays à signer la Convention pendant le temps qui reste, c'est-à-dire avant la fin d'août 2010.

Quant à la gestion des eaux de ballast, le MEPC, toujours à sa soixantième session, a convenu de donner son approbation définitive à cinq nouveaux systèmes faisant appel à des substances actives, et une approbation de base à huit autres systèmes. Cela devrait contribuer à améliorer les chances de voir de nouveaux pays ratifier la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast, qui prendra effet douze mois après avoir été ratifiée par 30 États représentant 35 % de la flotte marchande mondiale³⁸.

En ce qui concerne la prévention de la pollution atmosphérique par les navires d'une manière générale, et en particulier les problèmes liés à l'annexe VI³⁹ de

la Convention MARPOL⁴⁰, le MEPC, à sa soixantième session, a adopté des amendements à ladite annexe VI, intitulés Règles pour la prévention de la pollution atmosphérique par les navires, au titre desquels a été officiellement créée la zone nord-américaine de contrôle des émissions, et qui prévoient que les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules provenant des navires feront l'objet de contrôles plus rigoureux avec des limites de tolérance inférieures à celles qui servent de référence au niveau mondial. Il a également adopté une nouvelle réglementation MARPOL pour protéger l'Antarctique contre la pollution due aux produits pétroliers lourds. Ces modifications devraient prendre effet le 1^{er} août 2011 par accord tacite. À sa soixantième session, le MEPC a également confirmé que l'annexe VI révisée et le code technique sur les oxydes d'azote de 2008⁴¹, entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 2010, comme prévu.

Une conférence diplomatique s'est tenue en avril 2010 pour adopter le protocole à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS). L'adoption de ce protocole constitue un progrès qui peut être important vers le renforcement du cadre international des responsabilités liées à la pollution causée par les navires. Ce protocole est destiné à permettre de résoudre des problèmes pratiques qui ont empêché de nombreux pays de ratifier la Convention HNS originale, laquelle, malgré son adoption en 1996, attend encore que les conditions nécessaires soient remplies pour entrer en vigueur⁴².

La Convention HNS de 1996 porte création d'un système commun à deux niveaux pour les indemnisations en cas de pollutions dues à des substances nocives et potentiellement dangereuses, la responsabilité de l'armateur étant couverte par un complément d'assurance provenant d'un fonds financé en partie par les chargeurs. Ainsi, la Convention HNS de 1996 est inspirée du régime international solide et déjà ancien de responsabilité en cas de pollution causée par les navires-citernes mis en place dans le cadre de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses et du Protocole de 1992 y relatif, ainsi que de la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et des Protocoles de 1992 et 2003 y relatifs. L'entrée en vigueur de la Convention HNS de 1996 garantirait une indemnisation adéquate et effective aux personnes ayant subi un préjudice du fait d'inci-

dents liés au transport par mer d'une vaste gamme de substances nocives et potentiellement dangereuses et contribuerait encore plus à la préservation du milieu marin. Les principaux obstacles à la ratification de cette convention jusqu'à présent ont été, semble-t-il, l'obligation faite aux États de présenter des rapports sur les quantités qu'ils reçoivent de diverses substances nocives et potentiellement dangereuses qui relèvent de la Convention («les cargaisons donnant lieu à contribution»), et des difficultés liées à la mise en place d'un système de présentation de rapports pour les marchandises conditionnées.

Le Protocole de 2010 à la Convention HNS s'attaque à ces problèmes en modifiant certaines dispositions de ladite convention. Y sont présentées des prescriptions révisées détaillées, à l'intention des États, concernant les comptes rendus sur les cargaisons donnant lieu à contribution à présenter au moment de la ratification du Protocole, puis de façon régulière par la suite, ainsi que les sanctions prévues en cas de non respect de ces prescriptions. Le non respect, par un État contractant, des obligations relatives au rapport annuel avant l'entrée en vigueur du Protocole, entraîne la suspension temporaire de son statut d'État contractant jusqu'à présentation des données concernées (art. 20 7) du Protocole de 2010 à la Convention HNS). C'est pourquoi, même après que la Convention a été ratifiée par le nombre voulu d'États, pour que ce Protocole entre en vigueur, il faut que tous les États concernés s'acquittent de leurs obligations en matière de rapports. En outre, dans le Protocole, la définition des cargaisons donnant lieu à contribution ne tient pas compte des marchandises conditionnées, en vertu de quoi les destinataires de ces marchandises ne seront pas tenus de verser la contribution au Fonds HNS. Toutefois, étant donné que les incidents mettant en cause des marchandises conditionnées continueront à donner droit à indemnisation, les limites de la responsabilité des armateurs dans le cas des incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) ont été repoussées.

À propos des limites de responsabilité en vertu du Protocole HNS de 2010, si les dommages sont causés par des SNPD en vrac, l'indemnisation devrait d'abord être réclamée à l'armateur, jusqu'à un maximum de 100 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (environ 150 millions de dollars). S'ils sont causés par des SNPD en colis ou à la fois par des colis et du vrac, l'indemnisation maximale due par l'armateur est de 115 millions de DTS (environ 172,5 millions de dollars). Au-delà de cette limite, elle relèverait du deuxième niveau, celui du Fonds HNS, jusqu'à un maximum de 250 millions de DTS (environ 375 millions de dollars),

y compris la somme versée au titre du premier niveau. Le Fonds aura une Assemblée composée des représentants de tous les États parties à la Convention et au Protocole, et son secrétariat propre. L'Assemblée se réunira normalement une fois par an⁴³.

Pour ce qui est des substances nocives et potentiellement dangereuses couvertes par la Convention HNS de 1996, il convient de faire observer que la définition de l'article 1 5) vii) de la Convention, pertinente pour certaines cargaisons de vrac, fait référence à la fois au «Code international relatif au transport de cargaisons solides en vrac, tel qu'amendé» et au «Code international du transport de marchandises dangereuses (Code IMDG) en vigueur en 1996»⁴⁴. La définition ne tient donc pas compte des cargaisons en vrac assujetties au Code IMDG tel qu'amendé après 1996 mais non à celui qui était en vigueur en 1996. C'est pourquoi, quand la Convention HNS telle qu'amendée par le Protocole de 2010 entrera en vigueur (si tel doit être le cas), elle ne s'appliquera pas à certaines cargaisons potentiellement dangereuses qui ont été ajoutées à la liste des substances couvertes par le Code IMDG depuis 1996. L'accord sur cette question a été un élément important du compromis auquel sont parvenues les délégations à la Conférence diplomatique⁴⁵.

Le Protocole HNS de 2010 sera ouvert à la signature du 1^{er} novembre 2010 au 31 octobre 2011, après quoi il sera toujours possible d'y adhérer. L'entrée en vigueur du Protocole de 2010, pour les États contractants, entraînera l'entrée en vigueur de la Convention HNS telle qu'amendée par le Protocole de 2010 (la Convention HNS de 2010)⁴⁶. Dans ce contexte, il convient de signaler que les prescriptions relatives à cette entrée en vigueur sont, à un égard, plus rigoureuses que pour la Convention HNS initiale de 1996. Outre les prescriptions existantes⁴⁷, elle est subordonnée au fait que les États contractants respectent l'obligation de présenter les rapports annuels concernant les cargaisons donnant lieu à contribution⁴⁸.

3. Aperçu des faits nouveaux concernant la sécurité maritime et celle de la chaîne logistique

a) Organisation mondiale des douanes – Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

Alors qu'elle travaillait à l'élaboration d'un cadre de sécurité pour la chaîne logistique mondiale, l'Orga-

nisation mondiale des douanes (OMD) a adopté, en 2005, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE), qui a vite été très largement accepté au niveau international⁴⁹. Il s'agit d'un ensemble de normes et de directives que les administrations des douanes des pays membres de l'OMD conviennent de mettre en œuvre au niveau national. Cela, toutefois, n'entraîne pas automatiquement une reconnaissance mutuelle des dispositions et des procédures relatives à la sécurité entre ces pays. La reconnaissance mutuelle est un principe inhérent au Cadre SAFE, qui appelle les administrations des douanes à élaborer des programmes de partenariat par secteur, dénommés programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA). Un OEA est défini dans le Cadre SAFE comme étant «une partie intervenant dans le mouvement international des marchandises ... et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique. Les OEA peuvent être notamment des fabricants, des importateurs, des exportateurs, des agents en douane, des transporteurs, des agents de groupage, des intermédiaires, des exploitants de ports, d'aéroports, de terminaux, des opérateurs de transports intégrés, des exploitants d'entrepôts ou des distributeurs»⁵⁰.

Le Cadre SAFE repose sur deux piliers: des accords de coopération a) entre services des douanes et b) entre les douanes et le milieu des affaires. La coopération entre les administrations des douanes en vue de parvenir à une reconnaissance mutuelle est également utile à celle qui existe entre les douanes et le milieu des affaires, entre autres parce qu'elle impose des exigences normalisées de sécurité pour les programmes des OEA. Les prescriptions à respecter pour l'agrément des OEA ont été présentées de manière assez détaillée dans les éditions précédentes de l'*Étude sur les transports maritimes*⁵¹, mais les voici à nouveau pour la commodité du lecteur:

- i) Respect vérifiable des prescriptions douanières;
- ii) Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux;
- iii) Viabilité financière;
- iv) Consultation, coopération et communication;
- v) Éducation, formation et information;
- vi) Échange de renseignements, accès et confidentialité;

- vii) Sécurité du fret;
- viii) Sécurité des moyens de transport;
- ix) Sécurité des installations;
- x) Sécurité relative au personnel;
- xi) Sécurité liée aux partenaires commerciaux;
- xii) Gestion des crises et reprise des activités suite à un incident;
- xiii) Évaluation, analyse et améliorations à apporter.

Les entreprises auxquelles a été accordé le statut d'OEA sont considérées comme fiables par les autorités nationales. Elles ont non seulement le droit de bénéficier d'exigences simplifiées en matière de déclaration, mais également d'une simplification et d'une facilitation des contrôles douaniers. Elles ne sont plus considérées comme de simples utilisatrices, mais comme des «partenaires des administrations des douanes pour rendre le commerce mondial plus sûr»⁵².

Ainsi qu'il a été observé dans l'*Étude sur les transports maritimes 2009*, la mise en œuvre, au niveau national, du système des OEA et les accords de reconnaissance mutuelle en sont encore, dans de nombreux cas, au stade initial et continuent à poser des problèmes, notamment du point de vue des pays en développement. Selon les informations communiquées par l'OMD, au 30 juillet 2010, en plus des 27 membres de l'Union européenne, 12 pays supplémentaires étaient dotés de programmes opérationnels d'OEA⁵³, et des programmes de ce type vont bientôt être lancés dans neuf autres pays⁵⁴. Jusqu'à présent, 12 accords de reconnaissance mutuelle de programmes d'OEA ont été conclus au niveau mondial⁵⁵, et 10 autres sont en cours de négociation⁵⁶.

Grâce à son principal programme de renforcement des capacités – le programme Columbus: Aide pour le commerce dans le cadre de SAFE⁵⁷ – l'OMD continue à aider les administrations des douanes nationales à mettre en œuvre le cadre SAFE. Les activités organisées récemment à cet égard comprennent un séminaire régional qui s'est tenu au Japon en janvier 2010, un séminaire sur SAFE à l'intention du secteur privé, axé essentiellement sur les OEA et la reconnaissance mutuelle, à Bruxelles en février 2010, et une conférence sur les OEA pour le secteur privé en Amérique centrale et en Amérique latine, qui a eu lieu au Guatemala en avril 2010⁵⁸.

Plus de 100 missions de diagnostic auprès d'administrations des douanes de pays membres ont déjà été réalisées dans le cadre du programme Columbus de

l'OMD. Les rapports récents qui les ont suivies ont mis à jour la nature complexe des opérations douanières à l'orée du XXI^e siècle, et la nécessité d'adopter une approche plus stratégique de la gestion des douanes, comportant un éventail de compétences plus large en matière de gestion et de développement pour les responsables et les administrations des douanes. Pour répondre à ces besoins, l'OMD a mis au point un recueil traitant de l'amélioration du renforcement des capacités; il s'agit d'un document destiné à évoluer sans cesse, avec l'ajout de chapitres à intervalles réguliers pour rendre compte de la nature sans cesse changeante des réformes et de la modernisation des douanes⁵⁹. Il convient également de noter que sur les questions liées au cadre SAFE, telles que la reconnaissance mutuelle, les programmes d'OEA, la participation à ces derniers des petites et moyennes entreprises (PME), ainsi que les réformes et la modernisation des douanes, l'OMD collabore étroitement avec le Groupe consultatif du secteur privé qui lui apporte son aide⁶⁰.

b) Quelques faits nouveaux au niveau de l'Union européenne et aux États-Unis

Aux niveaux régional et national, l'Union européenne (UE) et les États-Unis sont toujours à l'avant-garde pour ce qui est d'élaborer des mesures d'amélioration de la sécurité maritime et de celle de la chaîne logistique. Pour cette raison et au vu de l'importance particulière que revêt pour de nombreux pays en développement le commerce avec l'Union européenne et les États-Unis, il convient de signaler ici quelques éléments nouveaux essentiels en matière de réglementation dans le domaine de la sécurité maritime et de celle de la chaîne logistique au niveau international.

Comme il a été indiqué dans des livraisons antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, au niveau de l'Union européenne, le règlement (EC) n° 1875/2006⁶¹ a été adopté en décembre 2006 pour introduire un certain nombre de mesures destinées à renforcer la sécurité des expéditions qui entrent en Europe ou qui en sortent, et à la mise en œuvre du règlement (EC) n° 648/2005, qui avait introduit le concept d'OEA dans le Code des douanes communautaire. Le règlement (EC) n° 1875/2006 comporte des règles détaillées concernant la mise en œuvre du programme d'OEA, et prévoit que les opérateurs économiques fiables qui remplissent les conditions et répondent aux critères requis pour obtenir le statut d'OEA doivent se voir délivrer un certificat d'OEA à compter du 1^{er} janvier 2008⁶². Les entreprises qui cherchent à obtenir ce statut doivent répondre à certains critères, dont l'utilisation d'un système de gestion automatisée des don-

nées relatives au commerce et aux transports, une solvabilité financière avérée, et des normes de sûreté et de sécurité adéquates (y compris concernant la sécurité physique, le contrôle d'accès, la sélection du personnel, etc.). Il y a trois types de certificat pouvant être sollicités: Simplifications douanières (OEA-C), Sûreté et sécurité (OEA-S) et Simplifications douanières + Sûreté et sécurité (OEA-F). Une base de données des opérateurs économiques titulaires d'un certificat quelconque d'OEA en cours de validité, et qui ont donné leur accord pour que soient publiés les renseignements les concernant, ainsi qu'une liste des autorités douanières compétentes pour la délivrance des certificats d'OEA sont accessibles sur le site Web de la Commission européenne depuis 2009, et sont régulièrement mises à jour⁶³.

Selon les statistiques de l'UE, au 20 août 2010, 5 573 candidatures avaient été présentées et 3 448 certificats accordés; 692 candidatures avaient été rejetées à cette date (soit 20 % des candidatures déposées) et 82 certificats avaient été annulés (soit 2,38 % des certificats délivrés). Quelque 2 385 candidatures ont été reçues en un an, entre le 20 août 2009 et le 20 août 2010 et 2 028 certificats ont été délivrés pendant ladite période (169 par mois en moyenne), dont la répartition par type est la suivante: OEA-F: 2 423 (70,27 %), OEA-C: 903 (26,19 %), et OEA-S: 122 (3,54 %)⁶⁴.

Par ailleurs, comme le stipule le règlement (EC) 312/2009⁶⁵, et en vue d'instaurer un système unique d'enregistrement et d'identification, pour les opérateurs économiques dans l'UE, tout opérateur économique installé dans l'UE est tenu, à partir du 1^{er} juillet 2009, d'avoir un numéro d'enregistrement et d'identification (EORI) valide utilisé par l'un des États membres⁶⁶.

L'UE continue de négocier des accords sur les programmes de reconnaissance mutuelle du partenaire commercial (OEA et assimilés) avec certains États voisins et avec ses principaux partenaires commerciaux⁶⁷, notamment les États-Unis. Il semble que de nouveaux progrès ont été accomplis en direction d'une reconnaissance mutuelle entre l'UE et les États-Unis⁶⁸. À cette fin, il a déjà été constaté que le Partenariat douane-commerce contre le terrorisme (C-TPAT) et le programme des OEA de l'UE sont compatibles en principe, car ils ont des exigences similaires, s'agissant de leurs critères ou de leurs normes de sécurité. Pour faire avancer les choses, trois ateliers sur les meilleures pratiques ont été organisés en 2009 qui, pour l'essentiel, ont permis d'apporter des éclaircissements sur la manière dont le programme de l'UE fonctionne en théorie. Or il reste encore une

étape très importante à franchir dans le processus de reconnaissance mutuelle, qui consiste à organiser des exercices communs en Europe pour juger du degré de compatibilité entre ces deux programmes au niveau opérationnel. Cela permettra également aux responsables du C-TPAT de bien comprendre comment la Commission européenne gère le programme dans l'ensemble de l'UE et assure uniformité et cohérence entre les divers pays membres. Selon les renseignements fournis par l'UE, la signature d'un accord de reconnaissance mutuelle était prévue pour la fin d'octobre 2010, avec mise en œuvre dudit accord le 31 octobre 2011.

Le fait d'être parvenus à un accord de reconnaissance mutuelle ne dispense pas les partenaires, membres ou non-membres de l'UE, de respecter les autres obligations. En ce qui concerne les États-Unis, par exemple, les importateurs sont toujours tenus de se conformer aux exigences de l'Interim Importer Security Filing Rule⁶⁹, dite règle 10+2 qui vise à permettre d'être mieux renseigné sur les expéditions. En vertu de cette règle, les importateurs sont tenus de communiquer au Service des douanes et de la protection des frontières, sous forme électronique et vingt-quatre heures avant le chargement des marchandises sur le navire à destination des États-Unis, les renseignements ci-après: a) le nom et l'adresse du fabricant ou du fournisseur; b) le nom et l'adresse du vendeur; c) le nom et l'adresse de l'acheteur; d) le nom et l'adresse du destinataire; e) le lieu d'emportage des conteneurs; f) le nom et l'adresse de la personne qui procède à l'emportage; g) le numéro d'enregistrement de l'importateur; h) le ou les numéros du destinataire; i) le pays d'origine; et j) le numéro des marchandises dans le tarif douanier harmonisé des États-Unis. En outre, dans les quarante-huit heures qui précèdent le départ du navire pour les États-Unis, les transporteurs doivent communiquer: a) le plan d'arrimage du navire; et b) les caractéristiques de chargement. Il était prévu que cette règle provisoire prendrait effet le 26 janvier 2009, mais cette entrée en vigueur a été repoussée de douze mois, eu égard aux difficultés qu'éprouvent les importateurs pour moderniser leurs systèmes⁷⁰. Certaines tolérances ont été autorisées dans l'application de la règle 10+2 pendant la période intérimaire (du 26 janvier 2009 au 26 janvier 2010) concernant le délai de transmission de 2 des 10 éléments et les réponses à 4 des 10 éléments. Toutes les autres obligations imposées par cette règle étaient considérées comme définitives. Au moment de l'établissement du présent rapport, il apparaît que, même après le 26 janvier 2010, ces tolérances seront maintenues jusqu'à ce qu'un examen structuré soit effectué et que le Dépar-

tement de la sécurité intérieure et d'autres organes de l'exécutif décident de les maintenir, de les modifier ou de les supprimer⁷¹.

Il est également envisagé de rendre obligatoire une déclaration préalable des marchandises au niveau de l'Union européenne, le règlement (EC) n° 1875/2006 stipulant qu'il est nécessaire d'informer le service des douanes sur les marchandises qui entrent sur le territoire douanier de l'UE ou qui en sortent. Également dénommé «programme de déclaration préalable des marchandises», ce système, qui correspond en partie à la règle des vingt-quatre heures en vigueur aux États-Unis⁷², obligerait les opérateurs économiques à communiquer les informations portées sur les manifestes aux autorités nationales vingt-quatre heures avant le chargement. Il avait été prévu que cette prescription deviendrait obligatoire le 1^{er} juillet 2009, mais avril 2009 a vu l'adoption du règlement (EC) n° 273/2009, lequel introduit une dérogation temporaire de dix-huit mois, jusqu'au 31 décembre 2010, à ladite prescription qui exige la communication préalable des renseignements par voie électronique pour des raisons de sûreté et de sécurité. La cause en était des retards imprévus dus à la complexité des processus d'entrée et de sortie par voie électronique des déclarations sommaires. Par ailleurs, les investissements nécessaires pour la déclaration préalable automatique des données par les réseaux de transmission informatique auraient pu poser des problèmes à court terme aux opérateurs économiques. Comme il a été indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2009*, de nombreux exportateurs de pays en développement seraient confrontés à des problèmes pour satisfaire aux exigences du «programme de déclaration préalable des marchandises», surtout en raison du niveau de technologie informatique nécessaire et des coûts impliqués⁷³. Pendant la période transitoire, du 1^{er} juillet 2009 au 31 décembre 2010, toutefois, la déclaration préalable est toujours une option pour les négociants, et non une obligation. Pendant cette période, les marchandises n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration préalable seront soumises à une analyse du risque après leur arrivée ou avant leur départ⁷⁴.

Il convient de mentionner des éléments nouveaux concernant un autre ensemble de mesures réglementaires adoptées aux États-Unis. Alors que la plupart des initiatives en matière réglementaire et autres visant à renforcer la sécurité des transports maritimes de conteneurs adoptées aux États-Unis et ailleurs au cours de ces dernières années⁷⁵ ont été largement acceptées et appuyées aux niveaux national et international, il est une disposition introduite dans la législation des États-Unis en 2007⁷⁶ qui prête à contro-

verse⁷⁷: celle qui prévoit le contrôle par scanner, d'ici à juillet 2012, à l'aide d'instruments d'inspection non invasifs, de 100 % des conteneurs à destination des États-Unis, avant qu'ils ne soient chargés dans un port étranger. Il est donc important de noter que le Département de la sécurité intérieure des États-Unis a récemment décidé de reporter l'application de cette prescription au mois de juillet 2014.

Pour ce qui est de la prescription relative au contrôle par scanner de 100 % des conteneurs, beaucoup de représentants du secteur des transports maritimes, d'organisations douanières, ainsi que de fonctionnaires et d'organismes gouvernementaux, aux États-Unis et hors des États-Unis, avaient fait part de leurs préoccupations concernant l'efficacité, la viabilité et les coûts de mise en œuvre de ce contrôle.

À cet égard, dans une résolution de l'OMD adoptée en décembre 2007⁷⁸, des administrations des douanes de pays membres ont dit craindre que l'application de cette mesure à tous les conteneurs ne soit préjudiciable au commerce mondial ainsi qu'au développement économique et social, et n'entraîne des retards déraisonnables, la congestion dans les ports et ne crée de graves difficultés pour le commerce international. Par ailleurs, en 2009, le Parlement européen a adopté deux résolutions⁷⁹ appelant les États-Unis à modifier le règlement relatif au contrôle par scanner de 100 % des cargaisons entrantes, et les pressant de collaborer étroitement avec l'UE pour mettre en œuvre une approche à plusieurs niveaux fondée sur le risque réel. En ferait partie la reconnaissance mutuelle de l'Union européenne et les programmes de partenariat commercial des États-Unis, en conformité avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD. Plus récemment, en février 2010, la Commission européenne a publié un rapport intitulé «Commerce sûr et contrôle à 100 % des conteneurs par scanner»⁸⁰, dont la conclusion est que la mise en œuvre de ce contrôle par l'Union européenne aurait de graves répercussions sur les transports maritimes, le commerce et la prospérité au niveau mondial. Dans ce rapport figure une liste de motifs potentiels de préoccupation en ce qui concerne une exigence de contrôler par scanner 100 % des conteneurs sortants, faisant valoir en détail pourquoi cela constituerait «un fardeau économique inutile pour les ports européens; ... une perturbation onéreuse pour les transports européens; ... un nouvel obstacle potentiel au commerce, et ... un changement de cap par rapport aux priorités de l'UE en matière de sécurité». Pour avancer différemment, le rapport de l'UE propose de s'occuper de la chaîne logistique qui pose un problème au niveau mondial, en améliorant la coopération internationale, en renfor-

çant tous ses éléments, et en mettant en œuvre une gestion des risques à plusieurs niveaux à la fois pour les exportations et les importations⁸¹.

Aux États-Unis, selon un rapport publié par le General Accountability Office (Office général des comptes) en décembre 2009⁸², un programme pilote pour l'application de la prescription concernant le contrôle par scanner de 100 % des conteneurs (la Secure Freight Initiative) est en cours d'exécution, avec un succès limité, dans cinq ports pilotes dont trois ont un trafic de conteneurs relativement faible à destination des États-Unis et deux un gros volume de trafic. Le Département de la sécurité intérieure (DHS) lui-même a recensé un certain nombre de problèmes sérieux concernant la mise en œuvre de ce contrôle, y compris des problèmes de logistique liés à la configuration des ports, à l'incompatibilité du plan des lieux avec les systèmes actuels de contrôle par scanner, à l'absence de technologie permettant de détecter des anomalies dans les conteneurs (ce qui nécessiterait des inspections ultérieures), au nombre de personnes mobilisées et aux coûts de fonctionnement. «Pour atteindre l'objectif des 100 % de conteneurs contrôlés par scanner d'ici la date butoir de 2012, le DHS aurait besoin d'importantes ressources supplémentaires en matière de personnel et de technologie, de techniques qui n'existent pas actuellement et de revoir les plans de nombreux ports.»⁸³ Voilà autant de «difficultés prohibitives» qui ont obligé le DHS à profiter des prolongations de délais autorisées par la loi et de repousser l'application de cette règle à juillet 2014.

c) Organisation internationale de normalisation

Comme il a été indiqué dans des livraisons antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, la série ISO 28000 de normes internationales précise les prescriptions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité destinés à assurer la sécurité de la chaîne logistique. Ces normes sont destinées à être appliquées par les organisations qui participent à la fabrication, au service, au stockage ou au transport, par tous les modes de transport et à toutes les étapes du processus de production ou d'approvisionnement.

En 2009, les travaux se sont poursuivis sur la mise au point de la série de normes ISO/PAS 28000, qui vise à faciliter et à améliorer les contrôles des flux de marchandises, à permettre de lutter contre la contrebande, de faire face aux menaces de piraterie et de terrorisme, et d'assurer la gestion des chaînes logistiques dans de bonnes conditions de sécurité.

Les travaux se sont poursuivis sur la première et la deuxième partie d'ISO 28005, «Systèmes de gestion de la sécurité de la chaîne logistique – Dédouanement portuaire électronique». La partie 2 intitulée «Données principales» a été actualisée et publiée en tant que projet de norme internationale.

En outre, les travaux se sont également poursuivis sur trois projets de modification d'ISO 28004 pour fournir des orientations supplémentaires aux ports de moindre importance (premier projet) et aux petites entreprises (projet 3) qui souhaitent appliquer ISO 28000, et donner des indications aux organisations qui désirent mettre en place les meilleures pratiques dans la chaîne logistique (ISO 28001), dans le cadre de leur système de gestion ISO 28000 (projet 2).

Le groupe de travail sur le premier projet avait préparé un texte initial pour examen, comportant:

- i) Un ensemble de recommandations indiquant les exigences minimales auxquelles il convient de satisfaire dans le plan de gestion de la sécurité de la chaîne logistique, et les critères d'acceptation à utiliser pour évaluer la conformité avec la norme;
- ii) Un ensemble de directives et de méthodes de mesure en matière de gestion, de fonctionnement et de sécurité pouvant être utilisées pour évaluer la conformité avec la norme ISO 28000;
- iii) Un port de taille moyenne ou de petite taille à choisir comme site de référence pour valider les procédures de certification. Le port de Riga (Lettonie) a été choisi comme candidat à cela; et
- iv) Des critères et des méthodes de mesure pour attester la conformité avec la norme ISO.

En ce qui concerne le projet 2, pour fournir des orientations aux organisations qui souhaitent mettre en place les meilleures pratiques dans la sécurité de la chaîne logistique (ISO 28001), dans le cadre de leur système de gestion ISO 28000, le projet de modification serait diffusé pour avis avant d'être envoyé à ISO pour la mise au point définitive du texte. Le travail sur le projet 3 serait effectué par le même groupe que pour le projet 2, et un texte initial de la modification proposée a été également diffusé⁸⁴.

Il est important pour les pays en développement d'avoir accès aux normes internationales et de participer davantage aux activités internationales de normalisation et d'évaluation de la conformité, pour pouvoir

profiter des transferts de technologie que les normes rendent possibles, adapter leurs produits et leurs services aux prescriptions mondiales, et être ainsi plus compétitifs sur les marchés mondiaux. En fait, les trois quarts des 162 organismes nationaux d'établissement des normes qui constituent le réseau ISO appartiennent à des pays en développement. Cela a amené ISO à définir des mesures pour contribuer à améliorer les infrastructures et les capacités de normalisation dans ces pays. De plus, le plan d'action 2005-2010 de l'ISO pour les pays en développement définit cinq objectifs clefs à atteindre d'ici à 2010:

- i) Sensibiliser les parties prenantes essentielles des pays en développement au rôle de la normalisation dans la croissance économique, le commerce mondial et le développement durable;
- ii) Renforcer les capacités des membres de l'ISO et des parties prenantes qui participent à l'élaboration des infrastructures de normalisation et aux travaux de normalisation internationale;
- iii) Renforcer la coopération nationale et régionale pour mettre en commun les expériences, les ressources, la formation, ainsi que les technologies de l'information et de la communication;
- iv) Développer les moyens de communication électroniques et les compétences en matière d'outils informatiques pour pouvoir participer aux travaux de normalisation internationale, nouer le dialogue avec des partenaires et utiliser efficacement les services en ligne de l'ISO;
- v) Accroître la participation des pays à la gouvernance et aux travaux techniques de l'ISO pour qu'ils puissent faire valoir leurs priorités et exercer une influence sur le contenu technique des résultats obtenus.

Les actions menées pendant cette période sont les suivantes: a) organisation de séminaires et d'ateliers nationaux, régionaux et internationaux; b) soutien financier pour permettre à certains représentants de participer aux réunions d'élaboration des normes ISO; c) formations en ligne; d) mise en œuvre de projets informatiques, avec matériel et formation; et e) préparation de documents et de publications pour la formation. L'ISO a mené plus de 250 actions liées aux cinq objectifs du plan d'action entre 2005 et 2009, et plus de 12 000 participants de pays en développement en ont profité. Environ 6 millions de francs suisses ont

été dépensés directement pour la mise en œuvre de ces activités. Des consultations sont en cours auprès de tous les pays en développement membres de l'ISO dans le monde pour préparer le plan d'action 2011-2015. Mettant en pratique une méthode qui part de la base, ces consultations serviront les objectifs stratégiques du plan et permettront d'identifier les domaines spécifiques dans lesquels les pays en développement ont besoin d'assistance, pour que cette assistance soit mieux ciblée. L'exécution du prochain plan d'action, comme cela a été le cas jusqu'à présent, devrait être financée par des donateurs, dont certains membres de l'ISO⁸⁵.

d) Organisation maritime internationale

À sa quatre-vingt-septième session tenue à l'OMI, à Londres, du 12 au 21 mai 2010, le Comité de la sécurité maritime, lors de l'examen des mesures destinées à renforcer la sécurité maritime, et en particulier de l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), a pris acte, entre autres, des principales conclusions du Troisième Forum d'Amérique latine sur la sécurité maritime et portuaire qui s'était tenu en Colombie du 28 au 30 septembre 2009. Ce forum avait axé ses travaux sur des problèmes qui étaient apparus dans la région après cinq ans d'application de mesures de sécurité maritime au titre du Code ISPS, s'agissant en particulier de savoir s'il était nécessaire de mettre en place de nouvelles règles ou simplement de modifier les règles existantes. La conclusion fondamentale du Forum a été que, ces mesures en étant encore au stade de la mise en œuvre, il serait prématuré d'en élaborer de nouvelles, mais qu'il était important de continuer à examiner comment le Code ISPS était appliqué⁸⁶. Le Comité de la sécurité maritime a également constaté que l'Union Africaine (UA), à sa dernière réunion tenue à Durban en avril 2010, s'était penchée sur les questions de sécurité maritime et avait adopté une Charte actualisée des transports maritimes⁸⁷. L'observateur de l'Union africaine a assuré le Comité que l'UA redoublerait d'efforts pour garantir la sûreté et la sécurité maritimes au large des côtes de l'Afrique.

Le Comité de la sécurité maritime a également rappelé que le règlement SOLAS XI-2/13.4 exige que «les gouvernements contractants communiquent à l'Organisation, tous les cinq ans à partir du 1^{er} juillet 2004, une liste révisée et mise à jour de tous les plans de sécurité des installations portuaires approuvés des ports situés sur leur territoire, avec le ou les lieux couverts par chacun de ces plans et la date d'approbation correspondante (ainsi que la date d'ap-

probation de toutes les modifications qui leur ont été apportées), cela remplaçant toutes les informations communiquées à l'Organisation, conformément à la Convention SOLAS [règlement XI-2/13.3] au cours des cinq années précédentes». Le Comité de la sécurité maritime a prié instamment les gouvernements contractants à la Convention SOLAS de s'acquitter de leurs obligations en vertu du règlement ci-dessus, de communiquer les informations pertinentes à l'OMI, et de les actualiser en cas de changement.

4. Piraterie

En 2009, 406 incidents de piraterie et de vol à main armée ont été signalés; c'est le chiffre le plus élevé depuis 2003, alors que ce problème avait atteint son point culminant dans le détroit de Malacca. C'était aussi la troisième année consécutive que le nombre d'incidents signalés était en augmentation. Sur ces incidents, 217 étaient imputables aux pirates somaliens, 47 navires ayant été détournés et 867 membres d'équipage pris en otage⁸⁸. Au cours des deux premiers trimestres de 2010, on a constaté une relative diminution des attaques de pirates dans le monde, 196 incidents ayant été signalés par le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international, contre 240 incidents pendant la période correspondante de 2009, 31 navires ayant été détournés, 70 pris à l'abordage, et 48 ayant essuyé des coups de feu. Ajoutons que, pendant cette période, un membre d'équipage a été tué, 597 membres d'équipage ont été pris en otages et 16 ont été blessés. La côte de Somalie est restée particulièrement vulnérable; on a compté 100 attaques de pirates pendant cette période, dont 27 détournements de navires⁸⁹.

L'entrée en vigueur, le 28 juillet, du Protocole de 2005⁹⁰ à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 (Convention SUA) est un élément nouveau potentiellement important susceptible de contribuer au renforcement de la sécurité maritime et à la lutte contre la piraterie et les vol. à main armée contre des navires⁹¹. Ce protocole allonge la liste des infractions pénales passibles de poursuites en vertu de la Convention SUA de 1988, et introduit des dispositions en matière de coopération et de procédures qu'un État partie doit appliquer s'il désire arraisonner en haute mer un navire battant pavillon d'un autre État partie, au motif qu'il a bonnes raisons de soupçonner que ce navire, ou une personne à son bord, a participé ou va participer à la commission d'une infraction qui relève de la Convention SUA de 1988 (art. 8 *bis*). Il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'État du pavillon pour procéder à cette opération⁹².

Dans le cadre d'une action multilatérale contre la piraterie, l'Assemblée de l'OMI, à sa vingt-sixième session (tenue du 23 novembre au 2 décembre 2009), a adopté, entre autres, la résolution A.1025(26) sur le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, et la résolution A.1026(26), relative aux actes de piraterie et vol. à main armée commis à l'encontre de navires au large des côtes somaliennes. Ces résolutions indiquent, entre autres, des pistes pour la poursuite des travaux de l'OMI, et notamment du Comité de la sécurité maritime, qui pourraient être les suivantes:

- i) Mise au point d'orientations à l'intention des armateurs, des capitaines et des équipages en vue des enquêtes sur les actes de piraterie et les vol. à main armée perpétrés à l'encontre des navires;
- ii) Mise au point d'orientations concernant l'aptitude des navires à poursuivre leur route et la protection des marins et d'autres personnes présentes à bord lors d'actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre de navires; et
- iii) Procédures d'actualisation et d'adoption de directives de l'OMI en matière de piraterie et de vol. à main armée à l'encontre de navires⁹³.

En outre, en avril 2010, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté une résolution⁹⁴ engageant tous les États «à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable». Dans ce contexte, le Conseil de sécurité s'est félicité des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti de l'OMI⁹⁵, et appelé ses participants à le mettre pleinement en application dès que possible. Il a également demandé au Secrétaire général des Nations Unies de «lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vol. à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer, dans les juridictions nationales, des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière péni-

tentaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact (CGPCS), des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables.»

Dans cette résolution, le Conseil de sécurité prend acte des efforts des organisations internationales et des donateurs, y compris le CGPCS, «afin de renforcer les moyens dont disposent les systèmes judiciaires et pénitentiaires de la Somalie, du Kenya, des Seychelles et d'autres États de la région.» Saluant les efforts déployés par le Kenya «pour poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie dans ses tribunaux nationaux et incarcérer celles qui ont été condamnées», il encourage ce pays à les poursuivre tout en reconnaissant les difficultés auxquelles il doit faire face⁹⁶.

Les auteurs de cette résolution saluent également une décision antérieure prise par le CGPCS le 28 janvier 2010, à sa cinquième réunion plénière, de créer un fonds fiduciaire international administré par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, pour apporter un soutien financier aux initiatives du CGPCS, prendre en charge les coûts des poursuites à l'encontre des personnes soupçonnées de piraterie, et appuyer d'autres initiatives de lutte contre la piraterie. Ils se félicitent des contributions des États participants et encouragent d'autres donateurs éventuels à alimenter le fonds. En avril 2010, on a annoncé qu'il était envisagé que ce dernier appuie, à hauteur de 2,1 millions de dollars, cinq projets visant à aider la Somalie et ses voisins. Quatre de ces projets contribueront à renforcer les institutions aux Seychelles et dans les régions autonomes de Puntland et Somaliland (Somalie) dans les domaines suivants: encadrement des procureurs et des policiers, construction et rénovation de prisons, examen de la législation nationale relative à la piraterie et renforcement des capacités des tribunaux locaux. Le cinquième projet a pour objet d'aider les médias locaux à diffuser des messages pour lutter contre la piraterie en Somalie. Le fonds comprend 10 membres avec voix délibérative⁹⁷ et trois membres des Nations Unies sans voix délibérative⁹⁸.

5. Gens de mer

En choisissant «2010: Année des gens de mer» comme thème de la Journée maritime mondiale, l'OMI a décidé de rendre hommage au million et demie de gens de mer dans le monde, pour leur contribution unique au commerce et pour le rôle important qu'ils jouent en aidant à réaliser l'objectif de l'OMI, à savoir des transports maritimes sûrs, efficaces et sans danger sur des océans propres. L'OMI considère que

les gouvernements et la communauté internationale devraient se préoccuper sans cesse d'améliorer la situation des gens de mer et d'éviter qu'ils ne soient traités de façon inéquitable⁹⁹.

L'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2010, du Code des enquêtes sur les accidents de l'OMI est un élément nouveau d'importance à cet égard. Ce code comporte des dispositions obligatoires concernant les facteurs à prendre en compte lors des témoignages des marins en cas d'accident.

Ainsi qu'il a été indiqué dans des livraisons antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée en février 2006, regroupe et actualise plus de 65 normes internationales du travail concernant les gens de mer. Elle a été conçue pour être une contribution importante au régime réglementaire international visant les marins et est censée être le quatrième pilier, qui vient s'ajouter aux trois conventions clefs de l'OMI, à savoir: la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). La Convention du travail maritime de 2006 entrera en vigueur après avoir été ratifiée par 30 États membres de l'Organisation internationale du travail (OIT) détenant une part globale d'au moins 33 % du tonnage mondial¹⁰⁰. Le caractère exigeant de cette prescription en vue de la ratification est dû au fait que le système d'application et de conformité établi en vertu de la Convention nécessite une vaste coopération internationale pour être efficace. Comme beaucoup des obligations imposées par cette convention concernent les armateurs et les États des pavillons, il importe que les membres de l'OIT ayant d'importants intérêts maritimes et un fort tonnage en service relevant de leur juridiction ratifient cette convention. Selon les renseignements communiqués par l'OIT, au 31 août 2010, 10 États membres de l'OIT l'avaient ratifiée¹⁰¹. Par ailleurs, on espère qu'elle entrera en vigueur à la fin de 2010 ou au début de 2011¹⁰².

B. ÉTAT DES CONVENTIONS

Il y a un certain nombre de conventions internationales concernant les activités commerciales et techniques des transports maritimes qui ont été préparées ou adoptées sous les auspices de la CNUCED. L'encadré 6.1 fournit des informations sur l'état des ratifications de chacune de ces conventions au 31 août 2010¹⁰³.

Encadré 6.1 États contractants parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 31 août 2010

Titre de la Convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Arabie saoudite, Bangladesh, la Barbade, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, 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, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Sri Lanka, Soudan, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du), Zambie. (78)
Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} novembre 1992	Albanie, Autriche, la Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kazakhstan, 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. (34)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	Entrée en vigueur le 5 septembre 2004	Albanie, Bénin, Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Lituanie, Monaco, Nigéria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu. (16)
Convention des Nations Unies, 1980 sur le transport multimodal international de marchandises	Pas encore en vigueur – au moins 30 parties contractantes nécessaires	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Mexique, Maroc, Rwanda, Sénégal, Zambie. (11)
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986	Pas encore en vigueur – au moins 40 parties contractantes nécessaires représentant au moins 25 % du tonnage mondial selon 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)
Convention internationale sur la saisie des navires, 1999	Pas encore en vigueur – au moins 10 parties contractantes nécessaires	Algérie, Bénin, Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne. (8)

Source: Pour les informations relatives au statut officiel, voir <http://www.un.org/law>.

C. NÉGOCIATIONS DE L'OMC SUR LA FACILITATION DU COMMERCE

1. Émergence d'un texte unique de négociation

Les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce en sont maintenant à leur sixième année et sont largement reconnues comme étant un domaine du Cycle de Doha dans lequel des progrès sensibles ont été accomplis²¹⁹. Un texte regroupant les propositions des membres a été présenté en décembre 2009 (document de l'OMC TN/TF/W/165 et ses révisions), et c'est maintenant le texte unique de négociation. Le champ d'application des règles de fond a très peu changé depuis novembre 2008. Les domaines dans lesquels les règles sont présentées sont la publication des règlements commerciaux, les consultations sur la réglementation commerciale, les procédures de recours, les redevances et les droits, la remise et le dédouanement des marchandises, la collaboration entre les services de surveillance des frontières, un mécanisme de coopération douanière, les formalités et le transit. Un sous-ensemble des règles proposées s'applique directement aux unions douanières; il s'agit, en l'occurrence, d'harmoniser la gestion des procédures de recours et d'essai, ainsi que les exigences en matière de documentation.

Étant donné que le champ d'application des règles proposées reste essentiellement inchangé, les négociations ont été axées sur les détails de ces règles. Au cœur des négociations, on trouve le niveau d'obligation et le degré de précision qui caractériseront les nouvelles règles, ainsi que leur cohérence d'ensemble. Le texte de négociation comporte donc de très nombreux crochets entre lesquels figurent les diverses modifications que les délégations souhaitent apporter et qui sont encore en discussion.

2. Abondante utilisation de la clause de «l'effort maximal»

Plus de la moitié des règles proposées comportent la clause dite de l'effort maximal, qui rend la règle moins contraignante grâce à des expressions comme «dans la mesure du possible», et l'emploi du conditionnel au lieu du futur du verbe «devoir». L'abondante utilisation de ce type de langage est motivée par les pré-

occupations des pays en développement membres concernant l'application des règles, et aussi par l'interdépendance des négociations sur la facilitation du commerce et les autres domaines de négociation du Cycle de Doha¹⁰⁴. Au début des négociations, il a été clairement dit que les pays en développement auraient droit à un traitement spécial et différencié¹⁰⁶ pour tenir compte de leurs difficultés d'application et pour leur faciliter l'accès à l'assistance technique et au renforcement des capacités afin de leur permettre de combler leurs lacunes. Les délégations sont donc en train de négocier un sous-ensemble de règles relatives au traitement spécial et différencié. Il semble, toutefois, que les progrès à cet égard soient lents, et que les pays en développement n'aient pas encore confiance dans les règles proposées en matière de traitement spécial et différencié. C'est pourquoi beaucoup des clauses de l'effort maximal actuellement entre crochets resteront ou disparaîtront, selon le degré de confiance que les pays en développement manifesteront à l'égard des dispositions relatives à ce type de traitement qui ont été conçues pour figurer dans cet accord, et des progrès d'ensemble accomplis au cours du Cycle de Doha. On peut s'attendre à ce que la résistance à l'égard des règles juridiquement contraignantes en matière de facilitation du commerce reste forte tant que les négociations ne progresseront pas dans les autres domaines du Cycle de Doha.

3. Inégalités du degré de précision

Le degré de précision des règles est un autre aspect important des négociations en cours. Cet accord a pour objectif d'amener une réforme de la facilitation du commerce grâce à une évolution du comportement des États sous l'effet des futures règles de l'OMC relatives à la facilitation du commerce. Ces règles peuvent être plus ou moins claires, plus ou moins complètes et avoir un champ d'application variable. Eu égard aux différences entre les systèmes administratifs et juridiques ainsi qu'entre les niveaux de développement des membres de l'OMC, c'est une rude tâche que d'élaborer des règles qui soient acceptables pour tous et puissent être appliquées efficacement dans tous les pays. Les délégations doivent donc trouver un équilibre entre des règles à caractère plus général et des règles très détaillées en matière de définition et d'application.

Le type de règle choisi influe sur le processus d'application aux niveaux national et international. Des règles internationales précises conviennent mieux s'il y a des mesures de coercition officielles à la clef, suite à un arbitrage par une tierce partie. Elles sont néanmoins li-

mitées pour ce qui est de leur adaptation à la situation locale et aux différences juridiques, administratives ou technologiques, et leur application peut susciter des résistances si le concours des parties prenantes n'a pas été sollicité dès le début de leur élaboration. Inversement, des règles moins précises doivent être interprétées et peuvent conduire à différentes formes d'application. Cela laisse le champ ouvert à des adaptations et à des contributions de partenaires locaux lorsqu'il s'agit de trouver une solution pour l'application, mais il faut alors que les modalités d'application soient surveillées de plus près pour garantir un minimum d'harmonisation et de détermination. Il conviendra donc d'organiser des activités de formation et de mise en commun des informations, et d'élaborer d'autres règles pour en guider l'interprétation et l'application.

4. Relier les règles de l'OMC à d'autres travaux sur la facilitation du commerce

Quand on songe à la facilitation du commerce, c'est surtout l'OMC qui a attiré l'attention du grand public et des milieux professionnels au cours de ces dernières années, mais beaucoup d'autres organisations internationales – comme l'OMD, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et des transactions électroniques (CEFACT/ONU), l'OCDE, la CNUCED, la Banque mondiale, les secrétariats d'intégration régionale et des associations du secteur privé – travaillent à cela. Elles élaborent des recommandations, des conventions, des normes et des projets d'assistance technique qui n'ont pas le caractère contraignant des engagements de l'OMC. Pour autant, elles sont utiles pour la mise en œuvre des réformes qui visent à faciliter le commerce, car elles apportent des solutions pratiques, permettent de mettre les expériences en commun et conçoivent des approches harmonisées.

Les négociations, et notamment les récentes discussions sur le degré de précision et le niveau des obligations ont montré clairement que les engagements contraignants dans le cadre de l'OMC ne sont qu'un des éléments des actions menées pour harmoniser et faire progresser la facilitation du commerce. Il existe tout un ensemble de règles, de recommandations et de normes qu'il convient d'élaborer de manière cohérente et de relier aux engagements de l'OMC. Des organisations comme l'OMC et le CEFACT/ONU ont déjà constaté que leurs prises de décisions attireraient une participation et une attention accrues à la suite des négociations de l'OMC.

Le texte de négociation de l'OMC propose des liaisons avec les travaux d'autres organisations dans deux domaines, à savoir: les règles de fond qui rendent encore plus clairs ou facilitent davantage la mise en œuvre de l'engagement et l'assistance technique ainsi que le renforcement des capacités. Il est donc proposé que le pouvoir de continuer à élaborer des règles ou des recommandations relatives à l'application de telle ou telle d'entre elles soit confié au futur organe de supervision de l'accord, qui accomplira cette tâche en collaboration avec des organisations internationales et d'autres organismes techniques.

Il est également envisagé une mise en commun des informations sur l'assistance technique fournie par ces différentes organisations, ainsi que sur celle dont a besoin chaque pays et sur les progrès de la mise en œuvre. Les détails de ces obligations procédurales et de leurs modalités sont encore en cours de négociation, mais ils laissent envisager une coopération et une mise en commun des informations efficaces après la phase de négociations, ce qui serait une caractéristique unique de l'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce et une condition sine qua non à une bonne application des règles.

Encadré 6.2 Aide fournie par la CNUCED dans le domaine des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce

Dans le cadre de ses activités en matière de facilitation du commerce et des transports, la CNUCED aide à renforcer les capacités des pays en développement pour leur permettre de résoudre les problèmes liés aux négociations et de déboucher sur un résultat adapté à leurs besoins et à leurs capacités d'application, notamment en ce qui concerne les PMA.

Avec l'appui de ses partenaires de développement, la CNUCED fournit des services de formation et de consultation sur les négociations de l'OMC relatives à la facilitation du commerce par le biais du Fonds d'affectation spéciale de la CNUCED pour la facilitation du commerce. Depuis 2005, elle organise des ateliers régionaux et nationaux destinés à faire mieux comprendre ce qui est en jeu en Asie, en Afrique, en Amérique latine et dans les Caraïbes. Avec ses partenaires internationaux (en particulier les autres organisations de l'annexe D – la Banque mondiale, le Fonds monétaire international, l'OCDE, l'Organisation mondiale des douanes et le secrétariat de l'OMC – elle a procédé à des évaluations des besoins en matière de facilitation du commerce dans 16 pays en développement. La CNUCED a également complété son travail d'analyse avec des services de consultation adaptés aux besoins des différents pays pour les aider à se préparer aux évaluations, notamment en renforçant les groupes de partenaires interinstitutions et public-privé.

La CNUCED s'efforce d'intensifier son assistance pour renforcer la capacité de planification stratégique des pays en développement et les aider à se conformer aux engagements négociés à l'OMC. Cela repose sur des liens créés ou à créer avec les organisations régionales d'intégration économique (ALADI, OECS, SIECA, UEMO) et avec le secteur privé.

NOTES

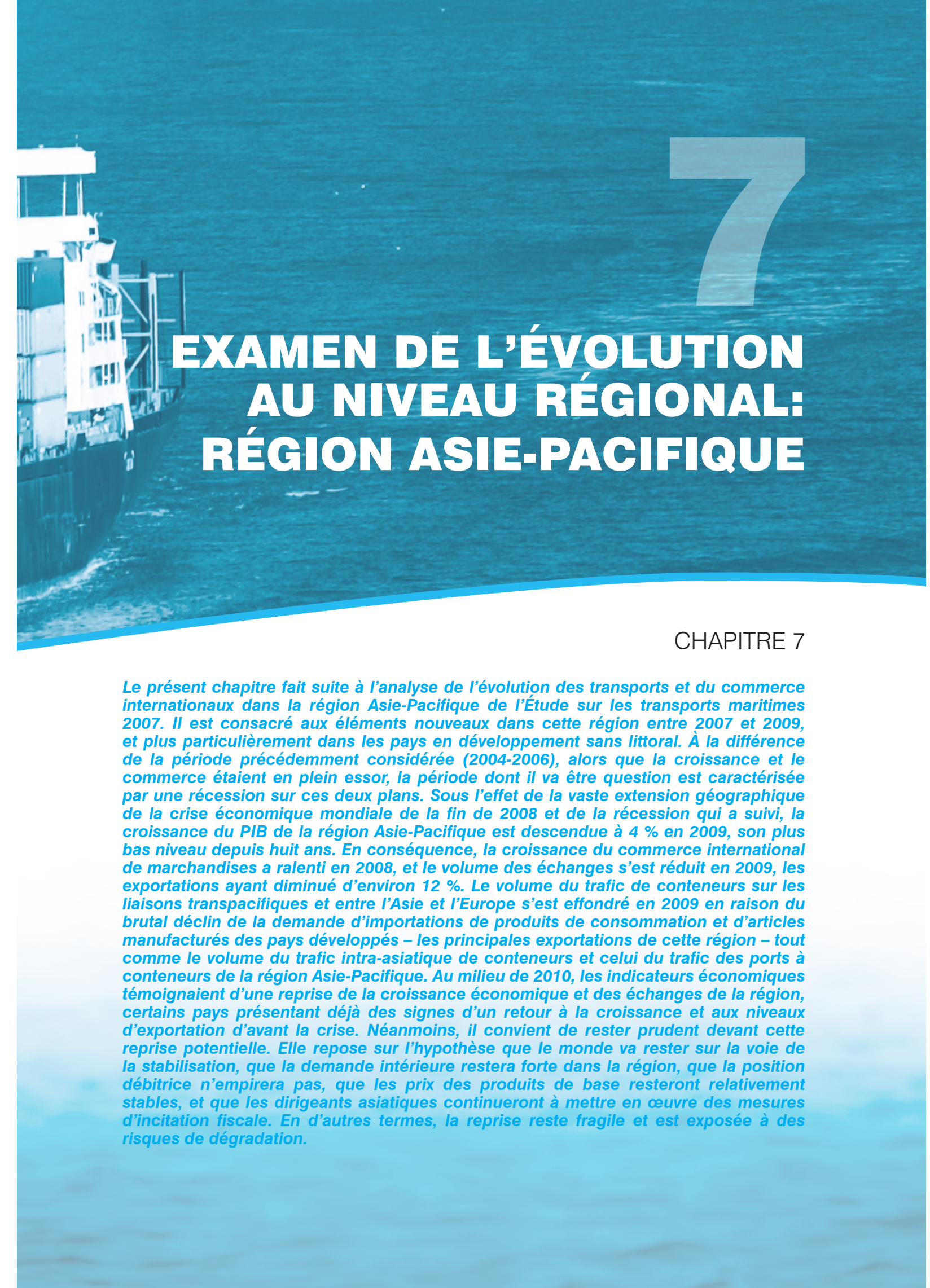
- ¹ Le 11 décembre 2008, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Convention des Nations Unies sur les contrats de transport effectué entièrement ou partiellement par mer. L'Assemblée générale a donné son accord pour qu'elle soit ouverte à la signature lors d'une cérémonie devant être organisée le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas), et a recommandé que les règles énoncées dans la Convention soient désignées sous le nom de «Règles de Rotterdam». Le texte de la Convention tel qu'il a été adopté figure en annexe à la résolution 63/122 de l'Assemblée générale, accessible sur le site <http://www.uncitral.org>.
- ² Voir l'Étude sur les transports maritimes 2009, p. 123-130. Le secrétariat de la CNUCED a fourni des analyses de fond pour examen au groupe de travail de la CNUDCI pendant toute la durée du processus de rédaction. Cette documentation, qui attire l'attention sur les points pouvant poser problème, en particulier du point de vue des pays en développement, peut être consultée sur le site Web de la CNUCED: <http://www.unctad.org/tli/legal>. Elle comprend un commentaire article par article du projet initial d'instrument juridique (UNCTAD/SDTE/TLB/4), ainsi qu'une note intitulée "Carrier liability and freedom of contract under the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/2)". La documentation peut également être consultée sur le site Web de la CNUDCI (documents de travail): A/CN.9/WG.III/WP21/Add.1, A/CN.9/WG.III/WP.41 et A/CN.9/WG.III/WP.46.
- ³ Arménie, Cameroun, Congo, Danemark, Espagne, États-Unis, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guinée, Luxembourg, Madagascar, Mali, Niger, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Sénégal, Suisse et Togo. Les informations sur l'état des ratifications peuvent être consultées sur le site de la CNUDCI: <http://www.uncitral.org>.
- ⁴ Voir les articles 88 et 94 1) des Règles de Rotterdam. La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date d'expiration du délai d'un an après la date de dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation (États signataires) ou d'accession (États non signataires).
- ⁵ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 1924 (Règles de La Haye).
- ⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 1924 (Règles de La Haye), telle qu'amendée par le Protocole de Visby et le Protocole DTS de 1968 et 1979 respectivement (Règles de La Haye-Visby).
- ⁷ Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978.
- ⁸ Voir l'article 89 3).
- ⁹ Voir la deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2009). Rapport final où figurent les modifications énumérées dans le document MEPC 59/INF.10/Corr.1, Organisation maritime internationale, septembre 2009.
- ¹⁰ Le Protocole de Kyoto a été adopté à Kyoto (Japon) le 11 décembre 1997. Il est entré en vigueur le 16 février 2005, et compte aujourd'hui 191 parties. C'est un accord international lié à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCCC), qui fournit le cadre global des actions à mener au niveau international pour lutter contre les changements climatiques. Alors que la CCCC incite les pays développés à stabiliser les émissions de gaz à effet de serre, le Protocole de Kyoto définit des engagements spécifiques qui contraignent 37 pays développés à réduire ces émissions d'environ 5 % par rapport aux niveaux de 1990 sur une période de cinq ans, de 2008 à 2012. Il fait peser un fardeau plus lourd sur les pays développés (car c'est à eux qu'est imputable la plus grande quantité d'émissions depuis des années) selon le principe des responsabilités communes mais différenciées. Pour trouver d'autres informations, consulter le site Web de la CCCC: <http://www.unfccc.int>.
- ¹¹ Le texte de l'Accord de Copenhague peut être consulté sur le site <http://www.unfccc.int/resource/docs/2009/cop15/eng/11a01.pdf#page=4>. En outre, d'autres documents relatifs à la quinzième Conférence des Parties à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques sont accessibles sur le site Web de la CCCC: <http://www.unfccc.int>. Pour trouver d'autres informations sur cette conférence et sur les modalités de la CCCC, voir également le rapport du Comité de la protection du milieu marin présenté à sa soixantième session, MEPC 60/22, p. 19-22.
- ¹² Il convient de signaler qu'un projet de texte sur les émissions imputables aux combustibles de soute internationaux a été proposé au cours de la Conférence par les animateurs du groupe de consultation informel sur les combustibles de soute créé par le président du Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme en vertu de la Convention (AWG-LCA). Ce projet de texte figure également au paragraphe 10 du document MEPC 60/4/9/Add.1. Le AWG-LCA est un organe subsidiaire créé en application de la CCCC à la treizième Conférence des parties (COP 13) en application de sa décision 1/CP.13 (le Plan d'action de Bali), en vue de conduire un processus «permettant de mettre en œuvre la Convention de manière complète, efficace et durable grâce à une action concertée à long terme, maintenant, jusqu'en 2012 et au-delà, afin de parvenir à des résultats convenus et d'adopter une décision à la quinzième session.» Le mandat de l'AWG-LCA a été prolongé par la COP 15, et le groupe poursuivra ses travaux à partir de son rapport initial présenté à la COP 15 et également des progrès accomplis pendant la Conférence. Pour trouver des renseignements supplémentaires et des documents de l'AWG-LCA, consulter le site <http://unfccc.int/meetings/items/4381.php>.
- ¹³ Pour en avoir un aperçu, voir le chapitre 6 des éditions de 2008 et 2009 de l'Étude sur les transports maritimes.
- ¹⁴ Ainsi qu'il a été indiqué dans l'Étude sur les transports maritimes 2009, quatre circulaires sur les mesures techniques et opérationnelles ont été publiées en août 2009, à la suite de la cinquante-neuvième session du Comité de la protection du milieu marin. On peut les consulter sur le site Web de l'OMI: <http://www.imo.org>.

- 15 Voir le rapport du Comité de la protection du milieu marin présenté à sa soixantième session, MEPC 60/22, p. 33-34.
- 16 Pour une description concise de certaines mesures d'atténuation axées sur le marché et d'autres options potentielles à cet égard, voir également les actes de la Conférence de la CNUCED sur la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce: les transports maritimes et les changements climatiques, 16-18 février 2009, Genève, UNCTAD/DTL/TLB/2009/1, p. 14-15.
- 17 La Second IMO GHG Study 2009 est une évaluation approfondie de la quantité de gaz à effet de serre émise par les navires et du potentiel de réduction. Le texte peut être consulté sur le site http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.aspx?topic_id=1823. Pour ce qui est des principales conclusions de cette étude, voir *l'Étude sur les transports maritimes 2009*, p. 159-160.
- 18 *Second IMO GHG Study 2009*, p. 81-86.
- 19 Pour trouver d'autres renseignements sur les progrès réalisés en ce qui concerne les mesures axées sur le marché, voir le Rapport du Comité de la protection du milieu marin présenté à sa soixantième session, MEPC 60/22, p. 35.
- 20 Pour ce qui est du mandat et de la composition du Groupe d'experts, voir *ibid.*, annexe 8.
- 21 Les promoteurs de diverses propositions sont indiqués entre parenthèses dans les notes 22-23 ci-dessous.
- 22 MEPC 59/4/5 (Danemark), MEPC 60/4/8 (Chypre, Danemark, Îles Marshall, Nigéria et International Parcel Tankers Association).
- 23 MEPC 60/4/37 (Japon), MEPC 60/4/51 (Japon).
- 24 MEPC 60/4/51 (Japon).
- 25 MEPC 60/4/40 (Jamaïque).
- 26 MEPC 60/4/40 (Jamaïque) au par. 17.
- 27 MEPC 59/4/25 (Allemagne, France et Norvège); MEPC 59/4/26 (Allemagne, France et Norvège); MEPC 60/4/22 (Norvège); MEPC 60/4/26 (Royaume-Uni); MEPC 60/4/41 (France); MEPC 60/4/43 (Allemagne, France, Norvège et Royaume-Uni).
- 28 MEPC 60/4/12 (États-Unis).
- 29 Voir la note 38 et le texte d'accompagnement.
- 30 MEPC 60/4/39 (World Shipping Council).
- 31 MEPC 60/4/55 (Union internationale pour la conservation de la nature).
- 32 Article 3 (par. 1, 2, 3 et 5) et article 4 (par. 3 et 7) de la CCCC. Les principes d'équité ainsi que des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives reflètent le fait que les pays développés reconnaissent, d'une manière générale, qu'ils ont contribué plus que les autres, au fil des ans, à l'accumulation des émissions de gaz à effet de serre, et qu'ils disposent de ressources plus importantes pour mettre au point et exécuter des mesures permettant d'y remédier. Ce principe se traduit par des obligations supplémentaires imposées aux pays de l'annexe 1. Voir également la note 10 ci-dessus.
- 33 MEPC 60/4/10 (Bahamas).
- 34 MEPC 60/4/23, MEPC 60/4/28 et MEPC 60/4/55.
- 35 Reduction of GHG emissions from ships: Full report of the work undertaken by the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of Possible Market-Based Measures, MEPC 61/INF.2.
- 36 *Ibid.*, p. 220.
- 37 Article 17 de la Convention de Hong Kong. Jusqu'à présent, cinq pays (France, Italie, Pays-Bas, Saint-Kitts-et-Nevis et Turquie) ont signé la Convention, sous réserve de ratification ou d'acceptation. Voir l'article de l'OMI, 27 août 2010, pouvant être consulté sur le site <http://www.imo.org>.
- 38 Article 18 de la Convention de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast. Selon les informations communiquées par l'OMI, au 31 août 2010, 26 États étaient devenus membres de cette convention, représentant 24,44 % du tonnage mondial.
- 39 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y afférent (MARPOL).
- 40 L'annexe VI de MARPOL est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et, au 31 août 2010, elle avait été ratifiée par 60 États représentant environ 84,04 % du tonnage mondial. Elle concerne la pollution atmosphérique par les navires, y compris les émissions de SO_x, de NO_x et de particules, mais non celles de CO₂, qui font l'objet de discussions distinctes au sein de l'OMI.
- 41 Ces deux instruments ont été adoptés à l'unanimité par le MEPC à sa cinquante-huitième session, en octobre 2008, par les résolutions MEPC 176(58) et MEPC 177(58). Pour trouver d'autres informations, voir *l'Étude sur les transports maritimes 2009*, p. 145.
- 42 La Convention HNS de 1996 entrera en vigueur dix-huit mois après que les conditions ci-après auront été remplies: a) elle a été acceptée par 12 États, dont quatre ne possèdent pas moins de 2 millions de tjb, et b) les ressortissants de ces États qui seraient tenus de verser des contributions sur le compte général ont reçu au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au cours de l'année civile précédente. Au 31 août 2010, la Convention avait été ratifiée par 14 pays représentant 13,61 % du tonnage mondial.

- 43 Ce résumé de la limitation des dispositions relatives à la responsabilité a été fait à partir du communiqué de presse enregistré sur le site Web de l'OMI: <http://www.imo.org>.
- 44 Selon l'article 3 dudit Protocole, modifiant l'article 1.5 a) vii) de la Convention de 1996, les marchandises solides en vrac, prises en compte dans le champ d'application du Protocole 2010 sont «les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières sont également soumises aux dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur en 1996, lorsqu'elles sont transportées en colis».
- 45 Pour trouver des renseignements généraux sur le débat, voir le Rapport du Comité juridique de l'OMI sur les travaux de sa quatre-vingt-quinzième session, LEG/95/10, par. 3.4-3.9.
- 46 Voir l'article 18 du Protocole HNS de 2010.
- 47 Elles sont résumées dans la note 42 ci-dessus.
- 48 Voir l'article 21 1) du Protocole HNS de 2010.
- 49 Au 15 septembre 2010, 162 des 177 membres de l'OMD avaient fait part de leur intention de mettre en œuvre le Cadre SAFE.
- 50 Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, rev. juin 2007, p. 6, note 1.
- 51 Voir les éditions de 2008 et 2009 de *l'Étude sur les transports maritimes*.
- 52 Voir "Focusing Customs on client service", *WCO News* n° 61, février 2010, accessible sur <http://www.wcoomd.org>.
- 53 Argentine, Canada, Chine, États-Unis, Japon, Jordanie, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Norvège, République de Corée, Singapour et Suisse.
- 54 Andorre, Botswana, Chili, Colombie, Costa Rica, Guatemala, Israël, ex-République yougoslave de Macédoine et Saint-Marin.
- 55 États-Unis-Nouvelle-Zélande; États-Unis-Canada; États-Unis-Jordanie; Japon-Nouvelle-Zélande; États-Unis-Japon; Union européenne-Suisse; Union européenne-Norvège; Canada-Japon; Canada-République de Corée; Canada-Singapour; République de Corée-Singapour; États-Unis-République de Corée.
- 56 Andorre-Union européenne; Chine-Union européenne; Chine-Singapour; Union européenne-Japon; Union européenne-Saint-Marin; Union européenne-États-Unis; République de Corée-Nouvelle-Zélande; Nouvelle-Zélande-Singapour; Norvège-Suisse; Singapour-États-Unis. Selon les renseignements communiqués par l'Union européenne, en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle Chine-Union européenne des programmes d'OEA, les nouvelles règles concernant les OEA en Chine n'ont pas encore été publiées, et elles pourraient l'être plus tard en 2010. Ces nouvelles règles doivent être publiées et appliquées avant que l'Union européenne ne puisse annoncer l'équivalence et la compatibilité des programmes des OEA. Pour ce qui est d'autres informations générales sur la mise en œuvre et la reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA, voir également le projet de document de synthèse intitulé *ICC recommendations on mutual recognition*. Globalized version. Revised June 2010. Accessible sur <http://www.iccwbo.org>.
- 57 Voir la brochure du Programme Colombus de l'OMD intitulée *Enhancing the global dialogue on capacity-building*.
- 58 Pour obtenir des renseignements supplémentaires, voir http://www.wcoomd.org/event_cal2010_about.htm.
- 59 Pour obtenir de plus amples renseignements, voir <http://www.wcoomd.org>. La publication sera bientôt mise en vente à la boutique de l'OMD.
- 60 Le Groupe consultatif du secteur privé a été créé en 2006 pour formuler des avis auprès de l'OMD sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du cadre SAFE et les problèmes qu'il pose. Le nombre de ses membres est limité à 30 pour représenter le monde des affaires, soit 17 compagnies et 13 associations internationales issues de toutes les régions du monde. Les membres peuvent être renouvelés tous les deux ans. Pour trouver des informations complémentaires, voir le site Web du Groupe consultatif du secteur privé: <http://www.wcopsco.org>.
- 61 Le règlement n° 1875/2006 figure dans le *Journal officiel* L360, 19 décembre 2006, p. 64.
- 62 Un certain nombre de documents d'orientation et d'instruments ont été préparés par la Commission européenne. Parmi eux, il y a des directives détaillées relatives aux OEA publiées en juin 2007, un cadre commun d'évaluation des risques des opérateurs économiques baptisé COMPACT publié en juin 2006, un instrument d'autoévaluation pour les OEA, et un outil d'apprentissage en ligne pour les OEA. Les directives relatives aux OEA (TAXUD/2006/1450) et le modèle COMPACT (TAXUD/2006/1452) sont accessibles sur le site <http://ec.europa.eu>.
- 63 Pour les actualisations, voir http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/aeoquery?Lang=EN.
- 64 Information communiquée par la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne.
- 65 JO.L 98/3 du 17 avril 2009 (<http://eur-lex.europa.eu>).
- 66 Pour de plus amples renseignements, voir <http://ec.europa.eu>.
- 67 En particulier Andorre, Chine, Japon et Saint-Marin. Les négociations avec le Canada devraient également commencer en 2010. Pour d'autres informations, voir le site Web de la Commission européenne (<http://ec.europa.eu>). Voir également les éditions 2008 et 2009 de *l'Étude sur les transports maritimes*.

- ⁶⁸ Pour obtenir d'autres informations, voir deux documents en date du 10 mars 2010 accessibles sur le site Web des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (www.cbp.gov), à savoir: "Mutual recognition information" sur le site http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/mr/mutual_recog.ctt/mutual_recog.pdf et "Mutual recognition FAQ" sur le site http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/mr/mutual_recog_faq.ctt/mutual_recog_faq.pdf.
- ⁶⁹ Pour le texte, voir <http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf>, où figurent également des observations faites par des parties prenantes.
- ⁷⁰ Pour de plus amples renseignements, voir également le document concernant les questions souvent posées, dont la dernière mise à jour date du 1^{er} février 2010, et qui peut être consulté sur le site www.cbp.gov.
- ⁷¹ Pour de plus amples renseignements, voir www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/carriers/security_filing/
- ⁷² Pour de plus amples renseignements sur la règle des vingt-quatre heures des États-Unis, voir <http://www.cbp.gov>. Voir également le rapport de la CNUCED intitulé *Container security: Major initiatives and related international developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1) accessible sur <http://www.unctad.org/ttl/legal>. Il convient de noter qu'en vertu de la règle des vingt-quatre heures, les transporteurs sont tenus de communiquer au service des douanes des États-Unis les informations portées sur le manifeste avant le chargement de la cargaison à destination des États-Unis dans un port étranger.
- ⁷³ À cet égard, voir, par exemple, le rapport de la CNUCED intitulé *"Maritime security: ISPS implementation, costs and related financing"* (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), accessible sur le site <http://www.unctad.org/ttl/legal>. Il rend compte des conclusions d'une étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED qui a montré que les coûts de l'application du Code ISPS étaient relativement plus élevés pour les petits ports.
- ⁷⁴ Pour de plus amples renseignements, voir le site Web de la Commission européenne: <http://ec.europa.eu>.
- ⁷⁵ Voir, par exemple, *"Container security: major initiatives and related international developments"* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1). Pour ce qui est des questions connexes, voir également *"Maritime security: ISPS implementation, costs and related financing"* (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1). Ces deux rapports sont accessibles sur le site www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁷⁶ Recommandations pour la mise en œuvre de la loi sur la commission 9/11 de 2007, droit public 110-53, 3 août 2007. Le texte intégral est accessible sur le site http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=110_cong_public_laws&docid=f:publ053.110.pdf. Pour une analyse des dispositions, voir la *Transport Newsletter* n° 45, premier trimestre 2010 de la CNUCED, sur le site www.unctad.org/ttl.
- ⁷⁷ Pour trouver un aperçu plus détaillé de la législation et des débats y afférents, voir également la *Transport Newsletter* n° 45, premier trimestre 2010 de la CNUCED, accessible sur le site www.unctad.org/ttl.
- ⁷⁸ Voir [www.tradeinnovations.com/Documents/News/Resolution per cent20CPG_PSCG per cent20E.pdf](http://www.tradeinnovations.com/Documents/News/Resolution%20per%20cent20CPG_PSCG%20per%20cent20E.pdf).
- ⁷⁹ Résolutions P6_TA(2009)0193 et P7_TA(2009)0058 pouvant être consultées sur le site Web du Parlement européen: www.europarl.europa.eu.
- ⁸⁰ Le texte intégral du document de travail du personnel de la Commission européenne intitulé *"Secure Trade and 100 % Scanning of Containers"* est accessible sur le site http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/whats_new/sec_2010_131_en.pdf.
- ⁸¹ Pour ce qui est d'une position similaire de l'Administration des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, voir *"Risk-based, layered approach to supply chain security"*, fiscal year 2010 report to Congress, 13 avril.
- ⁸² Le rapport intitulé *"Homeland security: DHS's progress and challenges in key areas of maritime, aviation, and cybersecurity"*, publié le 2 décembre 2009, peut être consulté sur le site Web du General Accountability Office (GAO): www.gao.gov/new.items/d10106.pdf. Les rapports antérieurs sur la question du contrôle par scanner des 100 % des conteneurs destinés aux États-Unis comprennent les textes suivants: *"Supply chain security: Feasibility and cost-benefit analysis would assist DHS and Congress in assessing and implementing the requirement to scan 100 per cent of U.S.-bound containers"* (GAO-10-12, 30 octobre 2009); *"Supply chain security: Challenges to scanning 100 percent of U.S.-bound cargo containers"* (GAO-08-533T, 12 juin 2008); et *"Supply chain security: CBP works with international entities to promote global customs security standards and initiatives, but challenges remain"* (GAO-08-538, 15 août 2008).
- ⁸³ Voir le témoignage écrit présenté en décembre 2009 par le Secrétaire du DHS au Comité du Sénat des États-Unis sur le commerce, la science et les transports, accessible sur le site http://commerce.senate.gov/public/?a=Files.Serve&File_id=77bc2a79-88f2-4801-a201-01eb1ddbc823.
- ⁸⁴ Voir les minutes de la vingt-huitième réunion d'ISO/TC8 tenue à Izmir (Turquie) du 27 au 29 octobre 2009, annexe 3. Les États-Unis, le Japon, la République de Corée, le Royaume-Uni et Singapour ont désigné des représentants pour ces projets.
- ⁸⁵ Pour de plus amples renseignements, voir la récente publication de l'ISO intitulée *ISO – A Trusted Partner for Development Donors*. Voir également le plan d'action 2005-2010 de l'ISO pour les pays en développement et le plan stratégique 2005-2010 de l'ISO, accessibles sur le site http://www.iso.org/iso/about_iso.html.
- ⁸⁶ Voir le *"Draft report of the Maritime Safety Committee on its eighty-seventh session"*, MSC 87/WP.10, p. 9.
- ⁸⁷ On peut trouver de plus amples détails ainsi que le texte de la Charte sur le site Web de l'Union africaine: http://www.africa-union.org/root/au/Documents/Treaties/Text/AFRICAN_MARITIME_TRANSPORT.pdf.

- ⁸⁸ Voir le rapport intitulé "Piracy and armed robbery against ships" pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009, publié par le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (IMB PRC), accessible à la demande sur le site www.icc-ccs.org. Voir également le communiqué de presse du Bureau maritime international intitulé "2009 worldwide piracy figures surpass 400", accessible sur le même site Web.
- ⁸⁹ Voir le rapport du Bureau maritime international intitulé "Piracy and armed robbery against ships" pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010. Voir également "Pirates face new resistance as navies strike back, says ICC", dans ICC News, 15 juillet 2010.
- ⁹⁰ Nauru a déposé son instrument de ratification du Protocole de 2005 à la Convention SUA et également du Protocole de 2005 au Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 1988) le 29 avril 2010, devenant ainsi le douzième pays à ratifier le Protocole de 2005 à la Convention SUA et le dixième à ratifier le Protocole de 2005 au Protocole SUA de 1988. Ces deux protocoles entreront en vigueur quatre-vingt-dix jours après leur dépôt, à savoir le 28 juillet 2010.
- ⁹¹ La Convention SUA de 1988 constitue une base sur laquelle les États parties peuvent engager des poursuites à l'encontre des pirates. La Convention ne comporte pas une définition expresse de la piraterie et des vols à mains armées contre les navires, mais son article 3 1) a) stipule qu'une infraction est commise par quiconque, de manière illicite et intentionnelle, «s'empare ou prend le contrôle d'un navire par violence, menace de violence ou toute autre forme d'intimidation». En application de la Convention, il faut que les États prennent les mesures appropriées pour que cette infraction, ainsi que d'autres, soient passibles de peines, pour établir leur compétence à l'égard de ces infractions et accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes. Pour de plus amples renseignements, voir aussi l'*Étude sur les transports maritimes 2009*.
- ⁹² Pour trouver une description des modifications apportées à la Convention SUA de 1988 et au Protocole SUA de 1988, adoptés en 2005 sous les auspices de l'OMI, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2006*. La Convention SUA de 1988 est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1992. Au 31 août 2010, elle comptait 156 parties représentant 94,73 % du tonnage mondial. On peut trouver le texte de cette convention sur le site www.admiraltylawguide.com. Une actualisation de l'état de cette convention se trouve sur le site www.imo.org.
- ⁹³ Pour un complément d'information, voir le document MSC 87/19/3.
- ⁹⁴ S/RES/1918(2010), 27 avril 2010.
- ⁹⁵ Pour un complément d'information sur le Code de conduite de Djibouti, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2009*, p. 135.
- ⁹⁶ S/RES/1918(2010), 27 avril 2010. Voir également le communiqué de presse des Nations Unies intitulé "Security Council suggests possible tribunals to deal with Somali piracy problem".
- ⁹⁷ À savoir l'Allemagne, Djibouti, l'Égypte, les États-Unis, la France, la Grèce, le Kenya, les Îles Marshall, la Norvège et la Somalie.
- ⁹⁸ Ce sont l'OMI, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et l'équipe de pays des Nations Unies pour la Somalie. Pour un complément d'information, voir le communiqué de presse des Nations Unies intitulé "UN trust fund backs projects in fight against piracy off Somali coast", 23 avril 2010.
- ⁹⁹ Voir "A message to the world's seafarers", conférence de presse du Secrétaire général de l'OMI, 23 décembre 2009.
- ¹⁰⁰ Article 8 3) de la Convention.
- ¹⁰¹ Les États signataires sont les suivants: Bahamas, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Croatie, Espagne, Libéria, Îles Marshall, Norvège et Panama. On trouvera un complément d'information sur l'état de la Convention du travail maritime sur le site www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratific.pl?C186.
- ¹⁰² Voir: "MLC to be ratified by 2011", *Fairplay Daily News*, citation du Directeur du Département des normes internationales du travail de l'OMI, 2 juillet 2010.
- ¹⁰³ Il est possible de s'informer sur l'actualisation de l'état des conventions internationales et d'obtenir des informations sérieuses à cet égard auprès du dépositaire concerné. Pour les Conventions des Nations Unies, voir le site Web <http://www.un.org/law>. Ce site indique également les liens avec un certain nombre de sites d'autres organisations, telles que l'OMI (www.imo.org), l'OIT (www.ilo.org) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (www.uncitral.org), qui contiennent des informations sur les conventions adoptées sous les auspices de chaque organisation. Depuis la dernière période de déclaration, l'Albanie, le Bénin et Saint-Kitts-et-Nevis ont adhéré à la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1993. En outre, le Bénin a adhéré à la Convention internationale sur la saisie des navires de 1999.
- ¹⁰⁴ Pour en savoir plus sur l'historique et les objectifs des négociations, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2009*, chapitre 6, ainsi que les informations de l'OMC sur le site http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm.
- ¹⁰⁵ Les autres domaines des négociations commerciales du Cycle de Doha sont l'agriculture, les services, l'accès aux marchés des produits non agricoles, l'équilibre entre l'agriculture et les produits non agricoles, et les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (TRIPS).
- ¹⁰⁶ On entend par traitement spécial et différencié les dispositions des accords existants de l'OMC qui permettent aux pays en développement d'être traités différemment, notamment en ce qui concerne les exonérations du principe de la nation la plus favorisée.



7

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION AU NIVEAU RÉGIONAL: RÉGION ASIE-PACIFIQUE

CHAPITRE 7

Le présent chapitre fait suite à l'analyse de l'évolution des transports et du commerce internationaux dans la région Asie-Pacifique de l'Étude sur les transports maritimes 2007. Il est consacré aux éléments nouveaux dans cette région entre 2007 et 2009, et plus particulièrement dans les pays en développement sans littoral. À la différence de la période précédemment considérée (2004-2006), alors que la croissance et le commerce étaient en plein essor, la période dont il va être question est caractérisée par une récession sur ces deux plans. Sous l'effet de la vaste extension géographique de la crise économique mondiale de la fin de 2008 et de la récession qui a suivi, la croissance du PIB de la région Asie-Pacifique est descendue à 4 % en 2009, son plus bas niveau depuis huit ans. En conséquence, la croissance du commerce international de marchandises a ralenti en 2008, et le volume des échanges s'est réduit en 2009, les exportations ayant diminué d'environ 12 %. Le volume du trafic de conteneurs sur les liaisons transpacifiques et entre l'Asie et l'Europe s'est effondré en 2009 en raison du brutal déclin de la demande d'importations de produits de consommation et d'articles manufacturés des pays développés – les principales exportations de cette région – tout comme le volume du trafic intra-asiatique de conteneurs et celui du trafic des ports à conteneurs de la région Asie-Pacifique. Au milieu de 2010, les indicateurs économiques témoignaient d'une reprise de la croissance économique et des échanges de la région, certains pays présentant déjà des signes d'un retour à la croissance et aux niveaux d'exportation d'avant la crise. Néanmoins, il convient de rester prudent devant cette reprise potentielle. Elle repose sur l'hypothèse que le monde va rester sur la voie de la stabilisation, que la demande intérieure restera forte dans la région, que la position débitrice n'empirera pas, que les prix des produits de base resteront relativement stables, et que les dirigeants asiatiques continueront à mettre en œuvre des mesures d'incitation fiscale. En d'autres termes, la reprise reste fragile et est exposée à des risques de dégradation.

A. SITUATION ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

La vaste région Asie-Pacifique compte presque 4 milliards d'habitants, soit plus de la moitié de la population mondiale. Elle est caractérisée par une grande diversité et de considérables inégalités. Elle comprend certains des plus grands et des plus petits pays du monde, et certains des pays les plus avancés et les moins avancés du monde. Le niveau de développement varie considérablement d'un point à un autre, et on relève des différences en matière de géographie, de taille, de culture, de contexte historique et de systèmes de gouvernement, entre autres.

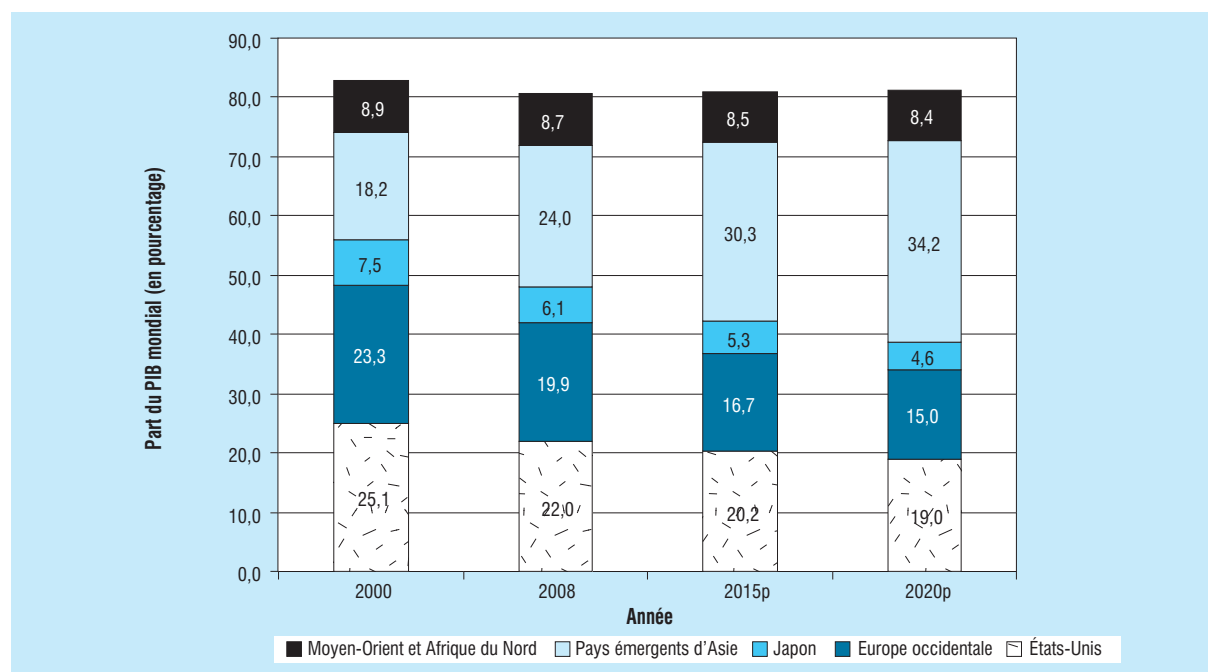
En termes de PIB nominal, le Japon conserve l'économie la plus importante de la région. En termes de parité de pouvoir d'achat (PPA), c'est la Chine qui est en tête, devant le Japon, l'Inde, la République de Corée et l'Indonésie¹. Au cours de ces dix dernières années, la Chine et l'Inde ont connu une croissance rapide, d'un taux annuel moyen de 10 % pour la première et d'environ 6 % pour la seconde. Les pays émergents d'Asie (Chine, Hong Kong (Chine), province chinoise de Taiwan, Inde, Indonésie, Malaisie, Philippines, République de Corée, Singapour, Thaïlande et Viet Nam) ont gagné de l'importance, avec une part globale du PIB mondial qui est passée de 18,2 % en 2000 à

24 % en 2008². Les prévisions actuelles en matière de croissance laissent entrevoir que cette part atteindra 34,2 % d'ici à 2020 (voir le graphique 7.1)³.

La dernière étude de la région Asie-Pacifique (qui couvrait la période 2004-2006)⁴ a mis en évidence sa croissance rapide dans l'économie mondiale (en termes de PIB) et au sein du commerce international. La présente étude fait apparaître une évolution très importante des tendances, s'agissant de la situation économique très différente dans cette région, qui a découlé de la crise financière mondiale de la fin de 2008 et de la récession mondiale qui a suivi.

En 2007, la croissance économique et le commerce, tant au niveau mondial qu'à celui de la région Asie-Pacifique, se sont poursuivis sans fléchir. À la fin de 2008, toutefois, on a enregistré une inversion de la croissance, avec un ralentissement du PIB mondial au cours de cette année, puis une contraction en 2009. Dans la région Asie-Pacifique, la croissance économique ne s'est pas contractée, mais elle a beaucoup ralenti – descendant de 5,8 % en 2007 à 2,6 % en 2008, puis à 0,1 % seulement en 2009. Conformément à ce qui s'est passé dans l'ensemble des régions, les pays développés de la région Asie-Pacifique ont enregistré d'importantes contractions du PIB en 2008 et 2009. Les pays en développement

Graphique 7.1 Parts dans le PIB mondial, 2000–2020



Source: KCIC (2009). Voir <http://www.kcic-asia.com>.

Note: p = prévision.

de cette région s'en sont mieux tirés qu'eux, avec une croissance du PIB qui est passée de 8,8 % en 2007 à 5,7 % en 2008, puis à 3,9 % en 2009.

Les pays en développement de la région Asie-Pacifique sont ceux qui ont connu la plus forte croissance au niveau mondial en 2009 (3,9 %). Il convient de noter, toutefois, que ce taux global masque des différences aussi bien au niveau sous-régional qu'entre les pays, et que les principaux moteurs de cette croissance vigoureuse sont la Chine et l'Inde. Selon les données de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), si l'on ne tient pas compte de ces deux pays, le PIB de la région s'est contracté de 0,6 % en 2009⁵.

On estime que le PIB, dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique, croît d'environ 5 % en 2010 (voir le tableau 7.1 et le graphique 7.2), parallèlement à la reprise prévue au niveau mondial.

La croissance du PIB par sous-région a considérablement varié, les pays d'Asie de l'Est ayant enregistré, en moyenne, un ralentissement qui les a fait passer d'un taux de 10,2 % en 2007 à 6,8 % en 2008, puis à 5,3 % en 2009. La croissance du PIB en Asie du Sud-Est a chuté d'un vigoureux 6,6 % en 2007 à 4 % en 2008, puis à un tout petit 0,8 % en 2009. En Asie du Sud, elle est descendue de 8,7 % en 2007 à 5 % en 2008, pour atteindre 5,5 % en 2009. L'un dans l'autre, l'Asie du Sud s'en est mieux tirée que l'Asie du Sud-Est et que l'Asie occidentale. Les pays développés d'Océanie ont été touchés par la situation économique mondiale, eux aussi, voyant le taux de croissance de leur PIB descendre de 3,6 % en 2007 à 2,1 % en 2008, puis à 1 % en 2009 (Australie et Nouvelle-Zélande).

Les pays en transition d'Asie centrale ont continué à enregistrer un taux de croissance positif malgré un fort ralentissement depuis 2007; il est tombé de 12,1 % en 2007 à 6,2 % en 2008, pour continuer sa chute en 2009 et se situer à 2,9 %; le PIB de l'Arménie et de la Géorgie s'est contracté respectivement de 14,4 % et 3,9 %. C'est l'Ouzbékistan qui a affiché la plus forte croissance du PIB dans cette sous-région en 2009, avec plus de 8 %⁶. À la différence des autres sous-régions, qui ont accusé un ralentissement de la croissance de leur PIB, celui d'Asie occidentale a subi une contraction de 0,8 % en 2009, laquelle contraste fortement avec le taux de croissance positif enregistré en 2007 (5 %) et 2008 (4,6 %).

Perspectives pour 2010

Les perspectives pour 2010 sont encourageantes et laissent envisager une possibilité de reprise dans

le courant de l'année. Selon les prévisions, la croissance du PIB des pays en développement d'Asie devrait presque doubler en 2010 pour atteindre 7,8 %. On escompte une croissance dans toutes les sous-régions, avec des taux relativement élevés à la fois en Asie de l'Est (8,9 %) (la Chine étant en tête avec 10 %), et en Asie du Sud (6,6 %), surtout grâce à la vigoureuse croissance de l'Inde (7,9 %).

En somme, quatre facteurs principaux expliquent pourquoi l'Asie montre des signes d'une reprise rapide en 2010:

- a) Le redressement du volume des échanges, qui engendre une amélioration du niveau de production et d'exportation de nombreux pays à vocation exportatrice;
- b) La forte diminution des stocks nationaux et du nombre des principaux partenaires commerciaux, qui fait croître la demande d'exportations;
- c) La reprise des apports de capitaux dans la région, qui créent des liquidités; et
- d) La forte demande intérieure.

Ces signes encourageants de reprise dans la région Asie-Pacifique doivent être analysés avec circonspection, car des risques planent encore sur la stabilité économique. Premièrement, la croissance, dans les années à venir, sera évaluée à partir d'une référence de départ très basse. Deuxièmement, les estimations pour 2010-2011 reposent sur l'hypothèse que l'économie mondiale restera sur la voie de la stabilisation. À cet égard, le calendrier du retrait des mesures d'incitation macroéconomiques pourrait avoir des répercussions sur les pays déjà vulnérables d'Asie et du Pacifique. D'autres déséquilibres au niveau mondial pourraient avoir des effets sur la stabilité économique et donner un coup d'arrêt à la reprise. Il s'agit, par exemple, des positions débitrices et de la hausse des prix des produits de base. Troisièmement, même si la stabilisation se poursuit au rythme prévu, le retour aux niveaux de croissance d'avant la crise pourrait prendre du temps.

B. ÉVOLUTION DU COMMERCE DES MARCHANDISES

Conséquences de la crise économique

À la suite de la crise économique, le commerce de la région Asie-Pacifique a également subi les conséquences de l'inversion des schémas de croissance de 2008-2009, toutes les régions ayant accusé une baisse similaire du volume des échanges (voir les tableaux 7.2 a et b).

Tableau 7.1 Croissance économique de la région Asie-Pacifique, 2007–2010^a
(évolution annuelle en pourcentage)

Régions/pays	2007	2008	2009 ^b	2010 ^c
Asie et Océanie	8,7	5,8	4,0	7,8
Océanie	2,1	3,0	1,2	2,6
Pays développés d'Asie et d'Océanie				
Pays développés d'Asie	2,5	-1,1	-5,0	2,0
Japon	2,4	-1,2	-5,2	2,5
Israël	5,4	4,0	0,7	2,9
Pays développés d'Océanie	3,6	2,1	1,0	2,9
Australie	3,7	2,4	1,3	3,0
Nouvelle-Zélande	3,1	-0,2	-1,6	2,5
Pays en développement d'Asie et d'Océanie	8,7	5,8	4,0	7,8
Pays en développement d'Asie	8,8	5,8	4,0	7,8
Asie de l'Est	10,2	6,8	5,3	8,9
dont:				
Chine ^d	13,0	9,6	8,7	10,0
Asie du Sud	8,7	5,0	5,5	6,6
dont:				
Inde ^e	9,6	5,1	6,6	7,9
Asie du Sud-Est	6,6	4,0	0,8	7,0
Asie occidentale	5,0	4,6	-0,8	5,2
Pays en développement d'Océanie	2,1	3,0	1,2	2,6
Pays en transition d'Asie	12,1	6,2	2,9	5,1
dont:				
Arménie	13,8	6,8	-14,4	1,5
Géorgie	12,3	2,3	-3,9	2,0
Azerbaïdjan	25,1	10,8	9,3	7,0
Turkménistan	11,6	3,0	-6,0	7,0
Ouzbékistan	9,5	9,0	8,1	8,5
Pays les moins avancés^f	8,4	5,4	4,7	5,7
Afghanistan	16,2	3,4	22,5	8,6
Bangladesh	6,4	6,2	5,9	5,6
Bhoutan	21,4	6,6	6,3	6,8
Maldives	6,0	5,8	-3,0	3,4
Népal	4,7	5,6	4,7	3,8
Cambodge	10,2	6,0	-2,5	4,8
République démocratique populaire lao	7,9	7,5	7,6	7,2
Myanmar	11,9	4,5	4,4	5,2
Timor-Leste	..	..	7,4	7,5
Yémen	4,7	3,9	3,8	4,8
Kiribati	-1,8	6,3	-0,7	1,5
Samoa	6,4	-3,4	-4,9	-2,8
Îles Salomon	10,0	6,0	-2,2	3,4
Tuvalu	2,0	2,0	1,5	1,6

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, d'après le Rapport sur le commerce et le développement 2010.

^a Calculs basés sur un PIB en dollars constants de 2000.

^b Estimations provisoires pour 2009.

^c

^d

^e

^f

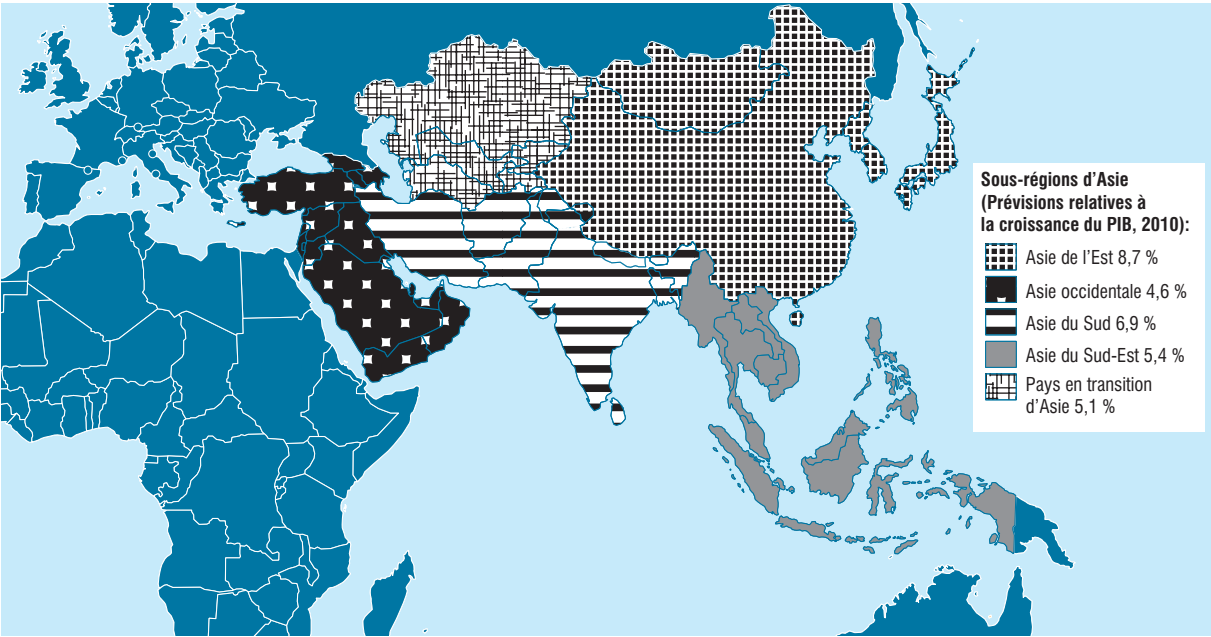
Prévisions pour 2010.

Compte non tenu de la Chine (RAS de Hong Kong, RAS de Macao et province chinoise de Taiwan).

Y compris le Sikkim.

Compte non tenu du Timor-Leste.

Graphique 7.2 Estimations de la croissance du PIB des sous-régions d'Asie pour 2010 (évolution annuelle en pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir du Rapport sur le commerce et le développement.

Tableau 7.2 a Taux de croissance des exportations de marchandises (pourcentage annuel en prix constants de 2005)

	Exports			Imports		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Monde	6.4	2.1	-12.2	6.1	2.2	-12.9
États-Unis	6.7	5.8	-13.9	1.1	-3.7	-16.5
Union européenne	4	-0.1	-14.8	4.1	-0.8	-14.5
Afrique	4.8	0.7	-5.6	13.8	14.1	-5.6
Moyen-Orient	4.5	2.3	-4.9	14.6	14.6	-10.6
Asie	11.7	5.5	-11.1	8.2	4.7	-7.9

Source: Organisation mondiale du commerce (2010), «World trade 2009, prospects for 2010», communiqué de presse (PRESS/598), 26 mars, pouvant être consulté sur le site <http://www.wto.org>.

En termes d'évolution annuelle, les exportations de marchandises d'Asie et du Pacifique ont diminué de plus de 11 % en 2009 (voir le tableau 7.2a). Les pays d'Asie centrale et du Pacifique, ainsi que le Bhoutan, la Malaisie, la Mongolie, les Philippines, Singapour et la province chinoise de Taiwan ont été sévèrement touchés, leurs exportations de marchandises ayant diminué de plus de 20 %. En raison de leur forte propension exportatrice, associée à une importante contraction de la demande intérieure et à des réductions des commandes en provenance des pays déve-

loppés à cause de la crise économique, certains pays ont accusé une baisse spectaculaire à la fois de la production et des exportations en 2009⁷.

En 2010, on constate une reprise des exportations des pays asiatiques. En fait, les rapports disponibles les plus récents montrent que le volume des exportations asiatiques est en train de remonter au niveau d'avant la crise dans les pays nouvellement industrialisés⁸ et en Chine⁹. La Chine et l'Inde sont les pays d'Asie qui affichent les taux de croissance des exportations les plus élevés. Les statistiques récentes montrent que ces deux pays ont déjà dépassé les volumes d'exportation et de production d'avant la crise. Les données relatives aux pays émergents d'Asie (Chine, Chine (RAS de Hong Kong), province chinoise de Taiwan, Inde, Indonésie, Malaisie, Philippines, République de Corée, Singapour, Thaïlande et Viet Nam) indiquent que les pays émergents d'Asie s'étaient déjà redressés au dernier trimestre de 2009, avec des exportations et une production qui avaient rattrapé ou dépassé, en avril 2010, les niveaux d'avant la crise, sauf dans le cas de la RAS de Hong Kong (Chine).

Commerce intrarégional en Asie

L'Étude sur les transports maritimes 2004 de la CNUCED a traité de l'importance du commerce intrarégional en Asie, indiquant que cette région constituait le marché principal de plus de la moitié des pays qui

Tableau 7.2 b Taux de croissance des exportations de marchandises, sous-régions asiatiques
(évolution annuelle en pourcentage)

	Exportations ^a				
	2007	2008	2009	2010 ^c	2011 ^d
Asie de l'Est^a					
Chine	25,8	17,6	-16,1	12,7	13,5
Hong Kong (Chine)	8,9	5,6	-11,9	13,0	6,3
République de Corée	14,2	14,2	-13,7	12,0	11,0
Mongolie	26,3	29,9	-24,9	—	—
Province chinoise de Taiwan	10,1	3,4	-20,2	19,6	8,5
Asie centrale et pays en transition^b	33,1	25,5	-16,2	20,3	10,7
Arménie	16,7	-7,1	-35,0	5,2	11,8
Azerbaïdjan	63,4	43,8	-31,0	31,8	7,6
Géorgie	25,3	16,3	-22,0	12,2	14,3
Kazakhstan	24,7	48,9	-38,9	29,9	12,8
Kirghizistan	47,7	38,1	-11,3	10,0	10,0
Tadjikistan	10,0	-6,8	-1,4	8,8	10,4
Turkménistan	33,8	26,8	8,0	45,6	—
Ouzbékistan	42,9	44,2	1,7	18,9	18,6
Asie du Sud^b					
Afghanistan	1,3	18,9	-2,4	—	—
Bangladesh	15,8	17,4	10,1	5,0	11,0
Bhoutan	83,7	4,4	-23,8	—	—
Inde	28,9	13,7	-15,0	16,0	12,0
Maldives	1,2	45,2	-50,7	—	—
Népal	2,6	9,3	-4,7	—	—
Pakistan	4,4	18,2	-6,4	-1,4	4,2
Sri Lanka	11,0	6,5	-12,9	5,0	15,0
Asie du Sud-Est^b					
Brunéi Darussalam	0,5	37,5	—	—	—
Cambodge	10,7	15,1	-17,0	5,0	8,0
Indonésie	14,0	18,3	-14,4	10,8	9,2
République démocratique populaire lao	16,6	24,1	-10,0	15,0	13,0
Malaisie	9,6	13,1	-21,1	11,0	8,5
Myanmar	23,9	15,5	4,8	9,0	12,0
Philippines	6,4	-2,5	-22,3	15,2	12,7
Singapour	10,1	13,0	-20,3	19,5	14,0
Thaïlande	18,2	15,9	-13,9	16,0	18,0
Viet Nam	21,9	29,1	-8,9	9,0	14,0
Le Pacifique^b					
Îles Cook	35,7	-3,7	—	—	—
Îles Fidji	9,0	20,4	-27,8	—	—
Kiribati	21,9	23,1	—	—	—
Îles Marshall	31,2	21,4	—	—	—

Source: Banque asiatique de développement, *Asian Development Outlook 2010* (statistical appendix).

Note: Les données sont celles qui figurent dans la balance des paiements de chaque pays. Les exportations sont entendues franco à bord.

^a Fonds monétaire international (2010), avril.

^b CESAP (2010). Moyennes sous-régionales pondérées. Pour de plus amples renseignements, voir *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2010* accessible sur le site <http://www.unescap.org>.

^c Les chiffres de 2009 sont des estimations et ceux de 2010 des prévisions (datant du 15 avril 2010).

^d Les chiffres de 2011 sont des prévisions (datant du 15 avril 2010).

Tableau 7.3 Destinations des exportations (en pourcentage du total des exportations)

Destination	Pays en développement d'Asie		Chine		Japon		États-Unis		Union européenne		Autres	
Origine	2000	2008	2000	2008	2000	2008	2000	2008	2000	2008	2000	2008
Asie centrale	9,2	9,4	4,1	6,5	0,5	1,0	1,7	6,6	28,1	45,6	56,4	30,9
Arménie	7,8	9,7	0,2	0,2	0,1	0,0	12,6	5,0	36,9	54,2	42,5	30,9
Azerbaïdjan	7,1	12,6	0,3	1,0	0,0	0,3	0,5	12,5	63,6	56,0	28,6	17,5
Géorgie	16,2	26,2	0,3	0,6	0,1	0,0	2,2	6,8	24,0	22,2	57,2	44,3
Kazakhstan	5,4	4,0	6,8	13,4	0,1	1,5	2,1	2,9	23,0	46,0	62,6	32,2
Kirghizistan	29,0	31,1	8,8	2,7	0,1	0,2	0,6	0,3	37,6	11,7	23,9	54,0
Tadjikistan	16,5	8,5	0,4	5,6	–	0,0	0,1	0,0	30,1	41,9	52,9	43,9
Turkménistan	6,4	7,6	0,3	0,3	–	0,0	0,5	1,4	21,5	27,0	71,3	63,8
Ouzbékistan	23,6	22,1	0,5	4,3	3,2	4,1	1,5	3,8	26,8	10,4	44,3	55,3
Asie de l'Est	25,9	27,4	11,7	13,3	11,4	7,0	21,8	14,9	15,2	17,0	13,9	20,3
Chine	32,9	32,8	–	–	16,3	8,0	20,4	17,3	16,1	20,1	14,3	21,8
Hong Kong (Chine)	10,2	10,7	34,1	48,3	5,5	4,3	23,0	12,7	15,5	13,6	11,8	10,4
République de Corée	23,8	21,9	10,2	20,8	11,3	6,4	20,9	10,6	13,7	13,3	20,2	27,0
Mongolie	4,0	1,4	49,8	64,5	1,5	1,1	24,3	4,5	7,7	17,1	12,6	11,3
Province chinoise de Taiwan	38,2	30,1	2,9	26,2	11,2	6,9	23,6	12,0	15,2	10,7	8,8	14,1
Asie du Sud	17,3	20,8	1,6	4,8	3,6	1,7	24,2	12,9	26,3	23,5	26,9	36,3
Afghanistan	46,0	55,1	3,4	0,5	0,3	0,1	1,9	16,5	35,3	12,8	13,1	15,0
Bangladesh	5,4	5,8	0,2	0,7	1,2	0,6	31,7	20,7	40,1	48,1	21,5	24,1
Inde	19,2	22,2	1,8	5,4	4,1	1,8	21,1	11,6	24,1	21,1	29,8	38,0
Maldives	32,0	48,0	–	0,7	4,1	2,7	44,0	1,9	18,5	42,6	1,4	4,1
Népal	44,5	66,0	–	0,6	1,4	1,2	27,4	9,6	23,0	13,6	3,7	8,9
Pakistan	18,5	19,4	2,6	4,2	2,6	1,8	24,9	16,0	27,7	22,4	23,6	36,2
Sri Lanka	8,6	10,4	0,1	0,6	4,2	2,2	40,1	22,0	28,2	38,6	18,9	26,1
Asie du Sud-Est	37,4	41,8	3,7	8,8	12,6	10,5	18,2	10,4	14,4	11,5	13,7	17,0
Brunéi Darussalam	36,2	44,0	1,8	0,7	40,7	40,4	12,0	1,0	3,6	0,2	5,8	13,6
Cambodge	8,2	10,1	2,1	0,8	0,9	2,6	65,4	54,3	20,5	22,8	2,9	9,4
Indonésie	33,1	38,1	4,2	8,1	22,1	19,2	13,0	9,1	13,7	10,7	13,7	14,9
République démocratique populaire lao	43,4	54,9	1,5	8,4	2,8	1,0	2,2	2,5	26,0	11,2	24,1	22,0
Malaisie	40,3	41,4	2,9	9,2	12,3	10,4	19,5	12,1	13,3	10,9	11,7	16,0
Myanmar	35,2	74,1	5,6	8,7	5,4	4,3	22,0	–	16,4	3,7	15,5	9,1
Philippines	30,5	33,4	1,6	10,6	13,4	15,0	27,3	16,0	16,5	16,6	10,7	8,3
Singapour	44,1	51,7	3,8	9,0	7,3	4,9	16,7	7,0	13,5	10,2	14,7	17,2
Thaïlande	30,8	34,7	3,9	9,1	14,2	11,2	20,5	11,2	15,7	12,7	15,0	21,2
Viet Nam	25,8	22,6	10,3	7,1	17,2	13,4	4,9	18,6	20,0	16,9	21,9	21,5
Le Pacifique	11,2	14,3	5,2	5,8	10,3	8,1	5,3	2,6	11,1	9,1	56,9	60,1
Îles Fidji	14,3	16,4	0,0	0,1	4,1	4,1	21,1	15,2	16,5	12,8	44,0	51,5
Papouasie-Nouvelle-Guinée	7,6	9,6	6,5	5,1	11,2	9,2	1,3	1,1	10,2	9,1	63,2	65,9
Samoa	18,1	11,5	0,1	1,4	0,3	0,5	10,6	2,8	3,0	0,3	67,9	83,5
Îles Salomon	42,3	23,4	12,0	48,1	20,7	2,7	0,7	0,4	10,6	9,6	13,6	15,8
Tonga	6,3	30,6	–	0,1	48,5	10,3	30,0	25,4	6,5	5,2	8,7	28,5
Vanuatu	60,7	88,1	0,4	0,1	18,7	5,9	9,7	0,3	5,7	2,7	4,8	2,9
Pays en développement d'Asie	29,2	30,2	8,4	11,4	11,3	7,5	20,3	13,3	15,6	16,8	15,1	20,8

Source: Banque asiatique de développement, Asian Development Outlook 2010 (appendice statistique).

s'y trouvent. La plus grande partie des exportations asiatiques (à l'exception de celles d'Asie centrale) est destinée aux pays en développement d'Asie¹⁰. En fait, ces derniers ont été le principal marché d'exportation en 2008 des pays du Sud-Est, de l'Est et du Sud de l'Asie (tableau 7.3). Les exportations des pays d'Asie du Sud en direction de ces pays en développement sont passées de 17 % en 2000 à 21 % en 2008, alors que celles à destination des États-Unis sont descendues de 24 % à 13 % pendant la même période. La part des exportations de toutes les sous-régions, y compris celle d'Asie de l'Est, vers les pays en développement d'Asie a augmenté depuis 2000¹¹.

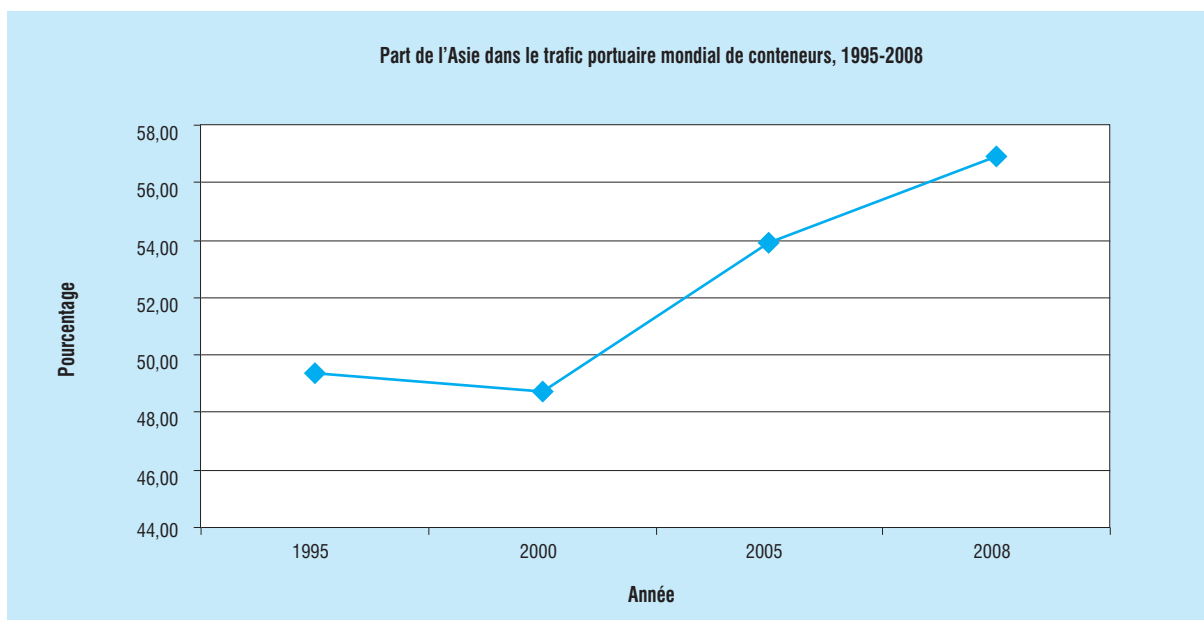
En dépit du fait qu'une plus grande partie des échanges reste à l'intérieur de l'Asie, le volume des échanges intrarégionaux s'est contracté de 9 % au cours de la crise financière de 2008-2009. Cette évolution est similaire au recul des échanges à l'intérieur des États-Unis et entre les pays européens pendant cette crise (ils ont accusé une baisse de 9 % et 10 % respectivement). Une grande partie des échanges intrarégionaux concerne des marchandises qui font l'objet d'un traitement intra-industriel, sont donc exportées pour la plupart, et consommées plus tard hors de la région d'Asie¹². Comme l'Asie continue d'être tributaire de la demande d'importations des

pays industrialisés d'Amérique du Nord et d'Europe, le recul de ces demandes a fait sentir ses effets sur le commerce asiatique en ralentissant considérablement le mouvement transfrontalier des pièces et des composants, même à l'intérieur de l'Asie¹³. Le commerce des produits de l'industrie automobile est le secteur qui, en Asie, a été le plus sévèrement touché par la crise financière; il a accusé une baisse de 48 % au cours du premier trimestre de 2009 (par rapport à la même période de l'année précédente). Les autres secteurs touchés ont été le fer et l'acier (37 %), le matériel de bureau et de télécommunication (29 %) et les circuits intégrés (31 %)¹⁴.

C. COMMERCE MARITIME

La croissance économique, le commerce des marchandises et les transports maritimes sont étroitement liés. Au cours de ces dernières années, la part de l'Asie dans le total mondial des marchandises chargées à bord des navires a progressé de 41 %, suivie, par ordre décroissant, de celles du continent américain, de l'Europe, de l'Afrique et de l'Océanie (voir le chapitre premier). La part de l'Asie dans le trafic mondial de conteneurs – le secteur qui connaît la croissance la plus rapide parmi les principaux types

Graphique 7.3 Croissance du trafic de conteneurs en Asie (évolution annuelle en pourcentage)



Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de la *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009* de la CESAP, qui utilise des données de *Containerisation International* (de 1978 à 2007) et des estimations de Drewry Shipping Consultants (2008 et 2009).

Note: Les pays d'Asie et du Pacifique pris en compte dans ce graphique sont les membres de la CESAP. Pour de plus amples renseignements, voir <http://www.unescap.org/about/member.asp>

de marchandises (vrac sec, pétrole et conteneurs) – est passée de 50 % en 1995 à près de 60 % aujourd'hui (voir le graphique 7.3). Les 10 ports les plus actifs, à eux tous, traitent plus de 40 % des échanges conteneurisés, et neuf d'entre eux sont situés en Asie. Quinze des plus importantes compagnies maritimes de transport de ligne se trouvent également en Asie.

Trafic conteneurisé

L'Asie est en tête pour ce qui est du volume de marchandises chargées par continent avec 41 % du total mondial, devant le continent américain (23 %), l'Europe (18 %), l'Afrique et l'Océanie en représentant respectivement 10 % et 9 % (voir le chapitre 1). Il n'est donc pas surprenant que la récession mondiale de 2008-2009 ait affecté l'Asie dans des proportions non négligeables.

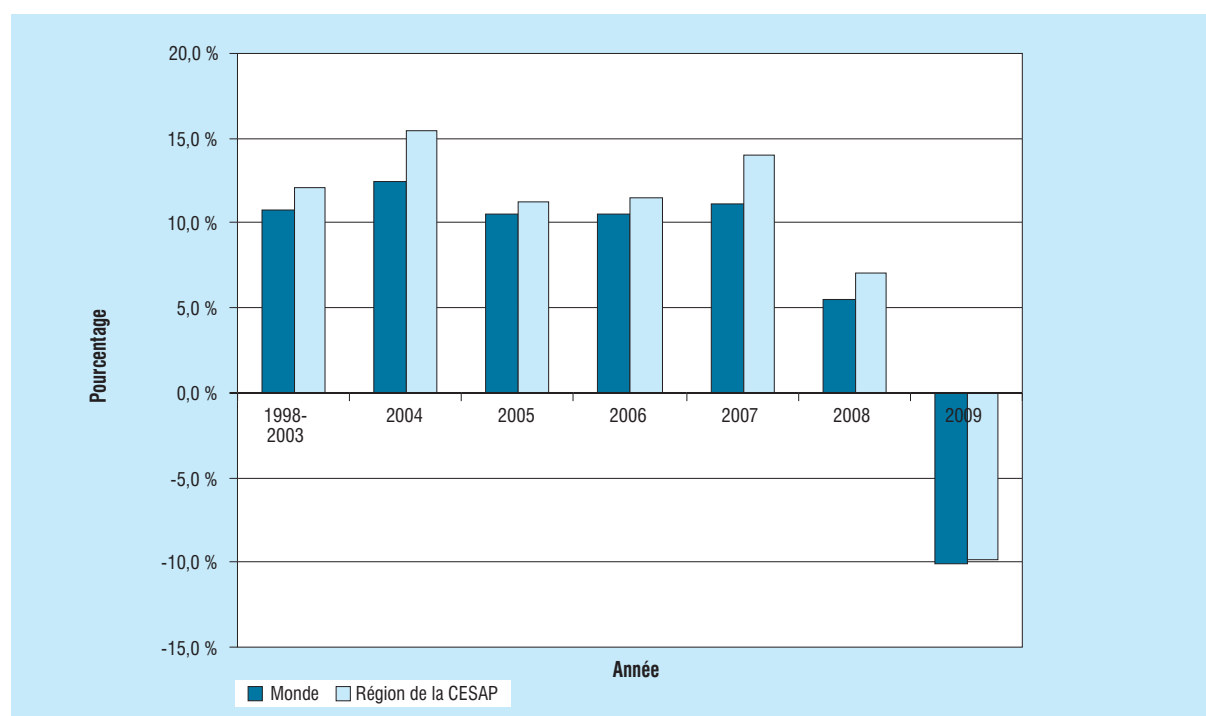
En 2007, le trafic mondial de conteneurs était florissant, y compris sur les principales routes de navigation est-ouest. Dès le début de la crise financière et de la récession mondiales de 2008, les commandes des marchés de consommateurs des États-Unis et d'Europe ont diminué, ce qui a entraîné une baisse importante de la production industrielle et des flux de conteneurs. Les volumes de conteneurs sur les routes reliant l'Asie à l'Europe et aux États-Unis se sont contractés d'environ 10 % en moyenne en 2009

et, par conséquent, le trafic de conteneurs dans les ports asiatiques s'est fortement contracté lui aussi (graphique 7.4).

Si l'on replace cette évolution dans une perspective historique, la croissance du trafic portuaire de conteneurs a été particulièrement forte des années 1980 à 2007, dépassant les taux de croissance du commerce mondial, lesquels se sont maintenus jusqu'en 2007 aux environs de 10 %. Le volume du trafic portuaire de conteneurs en 2003, par exemple, était 20 fois supérieur à celui de 1978. Mais à la fin de 2008, les taux de croissance étaient devenus négatifs et, en 2009, le trafic de conteneurs de la région avait diminué d'environ 10 % par rapport à 2008¹⁵.

Le commerce conteneurisé asiatique, dominé par la sous-région d'Asie de l'Est, équivalait à près de 60 % du trafic portuaire mondial de conteneurs en 2009. La part des pays asiatiques dans le volume mondial du trafic portuaire de conteneurs varie depuis 1970, les ports chinois de la terre ferme étoffant considérablement cette part depuis 2005. Les entrées et sorties de conteneurs dans les ports chinois sont passées de 1 million d'EVP en 1983 à 43,6 millions d'EVP en 2005, installant les transports par conteneurs de ce pays (à l'exclusion de la RAS de Hong Kong et de la province chinoise de Taiwan) à la première place mondiale aujourd'hui¹⁶.

Graphique 7.4 Part de l'Asie dans le trafic mondial de marchandises conteneurisées



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Containerisation Online.

Les perspectives concernant le volume du trafic de conteneurs dans la région Asie-Pacifique semblent devoir s'améliorer parallèlement au redressement de l'économie mondiale. On escompte une croissance de ce trafic de 8 % en 2010 sur la route Extrême-Orient-Europe, et de 10 % sur la route transpacifique Asie-Amérique du Nord¹⁷. Le trafic de vrac sec devrait progresser de 9,4 %. La forte croissance escomptée tant en Chine qu'en Inde en 2010 est une nouvelle très encourageante pour le secteur des transports maritimes. Les compagnies de transport de ligne réagissent à l'accroissement de la demande en remettant des navires immobilisés en service. Certaines indications laissent, cependant, penser que la capacité de transport pourrait dépasser cette demande croissante dans un avenir proche, ce qui pourrait avoir des effets concomitants sur les prix et sur l'offre de services de transport maritime (voir le chapitre 3 pour trouver des renseignements plus détaillés).

Ports maritimes les plus actifs

En 2009, 155 millions d'EVP (soit environ 41 % de l'ensemble du trafic mondial) ont été manutentionnés dans les 10 ports les plus actifs du monde, dont neuf sont situés en Asie (voir le tableau 7.4). Voici la liste

des cinq principaux ports à conteneurs au cours de ces quatre dernières années: 1) Singapour, 2) Shanghai, 3) Hong Kong (Chine), 4) Shenzhen et 5) Busan, dans lesquels environ 102 millions d'EVP ont été manutentionnés en 2009, soit 60 % du trafic asiatique¹⁸.

Le trafic de conteneurs en Asie du Sud-Est a progressé en moyenne de 3,6 % par an entre 2000 et 2008. Depuis la dernière analyse de cette sous-région dans l'*Étude sur les transports maritimes 2007*, les ports de Malaisie, de la République de Corée, de Singapour, du Sri Lanka et de Thaïlande se sont considérablement développés.

Les ports thaïlandais sont montés en puissance, au rythme de 9,5 % par an entre 2000 et 2008, et ont enregistré une croissance de 11,23 % en 2006-2007, surtout grâce au développement de celui de Laem Chabang. Ce dernier, après un démarrage modeste dans les années 90, a atteint 2,1 millions d'EVP en 2000, puis 5,1 millions d'EVP en 2008, avant de redescendre à 4,6 millions d'EVP en 2009; près de 80 % des conteneurs qui entrent en Thaïlande ou en sortent y sont manutentionnés¹⁹.

Le port de Singapour est l'un des principaux centres de transbordement pour les pays de la région qui en-

Tableau 7.4 Les 10 ports les plus actifs du monde

Classement mondial				Nom du port	Pays	Région	Total EVP en 2009
2009	2008	2007	2006				
1	1	1	1	Singapour	Singapour	Asie du Sud-Est	25 866 400
2	2	2	3	Shanghai	Chine	Asie de l'Est	25 002 000
3	3	3	2	Hong Kong	Hong Kong, Chine	Asie de l'Est	20 983 000
4	4	4	4	Shenzhen	Chine	Asie de l'Est	18 250 100
5	5	5	5	Busan	Rép. de Corée	Asie de l'Est	11 954 861
6	8	12	15	Guangzhou	Chine	Asie de l'Est	11 190 000
7	6	7	8	Doubaï	Émirats arabes unis	Asie occidentale	11 124 082
8	7	11	13	Ningbo	Chine	Asie de l'Est	10 502 800
9	10	10	11	Qingdao	Chine	Asie de l'Est	10 260 000
10	9	6	7	Rotterdam	Pays-Bas	Europe	9 743 290

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation Online*, consulté en mai 2010.

Tableau 7.5 Ports précédemment classés dans les 10 plus actifs du monde, qui ont reculé depuis 2006

	Pays	Région	Classement mondial			
			2009	2008	2007	2006
Rotterdam	Pays-Bas	Europe	10	9	6	7
Hambourg	Allemagne	Europe	16	11	9	9
Los Angeles	États-Unis	Amérique du Nord	16	16	13	10

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation Online*, consulté en mai 2010.

Tableau 7.6 Ports qui ont gagné des places depuis 2006

	Pays	Région	Classement mondial			
			2009	2008	2007	2006
Guangzhou	Chine	Asie de l'Est	6	8	12	15
Doubaï	Émirats arabes unis	Asie occidentale	7	6	7	8
Ningbo	Chine	Asie de l'Est	8	7	11	13
Qingdao	Chine	Asie de l'Est	9	10	10	11

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données de *Containerisation Online*, consulté en mai 2010.

voient des exportations aux États-Unis et en Europe. Bien que les estimations fassent apparaître un recul de 14 % en 2009 par rapport à 2008, c'est lui qui a le plus gros débit de conteneurs, et il est dans le peloton de tête des ports les plus actifs du monde²⁰.

En Asie de l'Est, le trafic conteneurisé chinois équivaut maintenant à plus du sextuple de celui du Japon. Sur les quatre ports qui ont gagné des places dans le classement depuis 2006, trois sont chinois: Guangzhou, Ningbo et Qingdao (voir les tableaux 7.4-7.6 pour trouver des informations détaillées sur les gagnants et les perdants). À Guangzhou, 1,4 millions d'EVP ont été manutentionnés en 2000, chiffre qui est monté, ce qui est remarquable, à 11 millions d'EVP en 2008, et s'est stabilisé à ce niveau en 2009 malgré la crise financière. Qingdao est passé de 2,1 millions d'EVP en 2000 à 10,3 millions d'EVP en 2008, pour se maintenir à ce niveau en 2009. Ningbo a enregistré une progression spectaculaire entre 2000 et 2008 (de 0,9 à 11,2 millions d'EVP), avant de redescendre à 10,5 millions d'EVP en 2009.

De même, le trafic conteneurisé de la République de Corée a augmenté rapidement pendant la période 2000-2008, au rythme moyen de 8,6 % par an, avec une pointe à 10 % en 2006-2007 (tableau 7.7). En 2009, toutefois, il a accusé une contraction qui l'a fait redescendre à 11,9 millions d'EVP, après ses 13,4 millions d'EVP de 2008.

En Asie du Sud, le trafic conteneurisé a presque triplé depuis 2000, mais il est encore négligeable comparé à d'autres sous-régions d'Asie – notamment l'Asie de l'Est où il est dix fois plus important qu'en Asie du Sud.

Il n'est pas inintéressant de noter que le port de Doubaï, en Asie occidentale, a enregistré un débit de conteneurs de 6,4 millions d'EVP en 2004, pour monter à 11,1 millions d'EVP en 2009. Le port de Doubaï est parmi les 10 ports les plus actifs du monde, et c'est le seul d'Asie occidentale qui se soit maintenu à ce niveau depuis quatre ans.

Les ports iraniens ont connu une croissance très rapide au cours de ces dernières années, d'un taux

annuel moyen de 21 % entre 2000 et 2008. L'Inde et le Bangladesh ont suivi avec des taux moyens de 13,5 % et 10,3 % respectivement pendant la même période. Toutefois, les ports indiens ont enregistré une forte contraction d'une année sur l'autre en 2006-2007 (de 15 %). Les données les plus récentes en ce qui concerne les ports pakistanais témoignent d'une croissance non négligeable de 15 % en moyenne de 2000 à 2006, suivie d'un ralentissement annuel en 2006-2007 (9 %)²¹.

Principales compagnies maritimes

Les compagnies maritimes de ligne asiatiques dominent le marché mondial des porte-conteneurs. Sur les 21 compagnies les plus importantes, 15 sont situées en Asie, notamment en Chine, dans la province chinoise de Taiwan et à Singapour. Le tableau 7.8 donne la liste de ces 15 compagnies. À elles toutes, elles représentent environ 40 % de la capacité de charge actuelle exprimée en EVP.

Depuis l'analyse des services de transport maritime asiatiques qui figure dans l'Étude sur les transports maritimes 2004, un certain nombre de faits nouveaux se sont produits. Le tableau 7.8 présente une comparaison des données récentes avec celles de 2004, et montre que, parmi les compagnies qui ont progressé dans le classement, on trouve APL, COSCO, MOL, Yang Ming Marine, Hyundai, PIL, UASC et Wan Hai Lines, dont le taux de croissance de la capacité en EVP a au moins doublé (le pourcentage d'évolution est de presque 100 %, voire plus). L'UASC est en tête de liste pour ce qui est de la croissance de la capacité en EVP, avec une croissance de 160 % en 2010 par rapport à 2004, devant COSCO (115 %) et APL (106 %).

En ce qui concerne le nombre de porte-conteneurs, les compagnies qui ont gagné des places en 2010 par rapport à 2004 sont APL, Evergreen, COSCO, MOL, Yang Ming Marine, Hyundai, PIL, UASC et Wan Hai (voir le tableau 7.8). Le nombre de leurs navires a augmenté de 30 % à 70 % en 2010. Leurs commandes ont également progressé de 20 % à 70 %.

Tableau 7.7 Trafic des ports à conteneurs dans divers pays d'Asie et du Pacifique

Pays/ territoire	Port	Milliers d'EVP						Croissance annuelle		
		2006	2007	2008	2009	Part en % 2007 (échantillon)	Rang (échantillon)	2006/ 2007	2007/ 2008	2008/ 2009
Chine		54 949	66 071	70 940	64 015	37,57 %		20,24 %	7,37 %	-9,76 %
	Shanghai	21 710	26 150	27 980	25 002	14,87 %	2	20,45 %	7,00 %	-10,64 %
	Shenzhen	18 469	21 099	21 414	18 250	12,00 %	4	14,24 %	1,49 %	-14,77 %
	Qingdao	7 702	9 462	10 320	10 260	5,38 %	7	22,85 %	9,07 %	-0,58 %
	Ningbo	7 068	9 360	11 226	10 503	5,32 %	8	32,43 %	19,94 %	-6,44 %
Hong Kong (Chine)	Hong Kong	23 539	23 998	24 248	20 983	13,65 %	3	1,95 %	1,04 %	-13,47 %
Inde	Mumbai	138	118	..	..	0,07 %	20	-14,91 %	..	..
Indonésie	Tanjung Priok	3 420	3 690	3 984	3 800	2,10 %	12	7,90 %	7,98 %	-4,63 %
Malaisie	Port Klang	6 326	7 119	7 970	7 300	4,05 %	9	12,53 %	11,96 %	-8,41 %
	Tanjung Pelepas	4 770	5 500	5 600	6 000	3,13 %	10	15,30 %	1,82 %	7,14 %
Pakistan		1 777	1 936	..	..	1,01 %		8,94 %	..	..
	Karachi	1 107	1 220	..	..	0,69 %	17	10,14 %	..	..
	Port Mohammad Bin Qasim	670	716	687	..	0,41 %	18	6,96 %	-4,09 %	..
Philippines	Manille	2 720	2 869	2 978	..	1,63 %	14	5,51 %	3,77 %	..
Polynésie française	Papeete	66	69	70	68	0,04 %	21	5,96 %	0,89 %	-3,14 %
République de Corée	Busan	12 039	13 261	13 425	11 955	7,54 %	5	10,15 %	1,24 %	-10,95 %
Singapour	Singapour	24 792	27 936	29 918	25 866	15,88 %	1	12,68 %	7,10 %	-13,54 %
Sri Lanka	Colombo	3 079	3 382	3 687	3 464	1,92 %	13	9,83 %	9,04 %	-6,05 %
Province chinoise de Taiwan		13 102	13 722	..	10 727	7,80 %		4,73 %	..	..
	Kaohsiung	9 775	10 257	9 677	8 581	5,83 %	6	4,93 %	-5,66 %	-11,32 %
	Keelung	2 129	2 215	2 055	1 578	1,26 %	15	4,07 %	-7,23 %	-23,23 %
	Taichung	1 199	1 250	..	568	0,71 %	19	4,29 %	..	..
		5 574	6 200	6 586	5 844	3,53 %		11,23 %	6,22 %	-11,27 %
Thaïlande	Laem Chabang	4 123	4 642	5 134	4 622	2,64 %	11	12,58 %	10,60 %	-9,98 %
	Bangkok	1 451	1 559	1 452	1 222	0,89 %	16	7,38 %	-6,84 %	-15,83 %

Source: UNCTAD, using data from *Containerisation Online*.

Tableau 7.8 Tableau comparatif des compagnies maritimes de ligne asiatiques, 2004–2010

Classement mondial 2004	Compagnie	Pays ou territoire de la compagnie	Nombre actuel d'EVP				Navires			Commandés en 2004			Commandés en 2010			
			2004	2010	% du total mondial 2004	% du total mondial 2010	Évolution en % 2004-2010	2004	2010	Évolution en %	EVP	Navires	% actuel	EVP	Navires	% actuel
6	APL	Singapour	287 000	589 879	3,7 %	4,5 %	105,5 %	87	147	69,0 %	29 000	6	10 %	112 736	13	19,1 %
3	Evergreen Line	Province chinoise de Taiwan	455 000	554 725	5,9 %	4,2 %	21,9 %	158	152	-3,8 %	152 000	22	33 %	n.d.	n.d.	n.d.
9	COSCO Container Lines	Chine	232 000	498 437	3,0 %	3,8 %	114,8 %	107	134	25,2 %	131 000	20	56 %	365 646	47	73,4 %
7	Hanjin Shipping	Rép. de Corée	287 000	448 051	3,7 %	3,4 %	56,1 %	78	98	25,6 %	72 000	10	25 %	245 720	25	54,8 %
n.d	CSCL	Chine	n.d	440 236	n.d	3,3 %	n.d	n.d	122	n.d	n.d	n.d	n.d	150 400	16	34,2 %
8	NYK	Japon	260 000	365 034	3,4 %	2,8 %	40,4 %	95	95	0,0 %	82 000	10	32 %	43 722	7	12,0 %
15	MOL	Japon	181 000	363 188	2,4 %	2,8 %	100,7 %	58	94	62,1 %	83 000	12	46 %	120 825	21	33,3 %
11	OOCL	Chine, Hong Kong	204 000	353 338	2,7 %	2,7 %	73,2 %	56	77	37,5 %	79 000	11	39 %	60 756	8	17,2 %
14	Zim	Israël	187 000	322 685	2,4 %	2,5 %	72,6 %	85	96	12,9 %	28 000	6	15 %	182 771	18	56,6 %
12	K Line	Japon	198 000	318 193	2,6 %	2,4 %	60,7 %	66	82	24,2 %	107 000	19	54 %	133 844	23	42,1 %
18	Yang Ming Marine	Province chinoise de Taiwan	160 000	313 379	2,1 %	2,4 %	95,9 %	58	77	32,8 %	64 000	18	40 %	141 402	22	45,1 %
20	Hyundai M, M,	Rép. de Corée	141 000	271 604	1,8 %	2,1 %	92,6 %	37	52	40,5 %	34 000	5	24 %	71 810	6	26,4 %
21	PIL (Pacific Int., Lines)	Singapour	117 000	227 649	1,5 %	1,7 %	94,6 %	91	126	38,5 %	26 000	12	22 %	58 418	12	25,7 %
23	UASC	Koweït	76 000	199 082	1,0 %	1,5 %	162,0 %	34	50	47,1 %	n.d	n.d	n.d	117 900	9	59,2 %
22	Wan Hai Lines	Province chinoise de Taiwan	97 000	160 185	1,3 %	1,2 %	65,1 %	67	74	10,4 %	52 000	18	54 %	32 050	11	20,0 %

Source: Pour 2004, données de l'Étude sur les transports maritimes 2004 de la CNUCED. Pour 2010, données d'Alphaliner. «Top 100 operated fleets as per 18 May 2010» – et calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED

Tableau 7.9 Flottes marchandes mondiales, par groupe de pays, pavillon d'immatriculation et catégorie de navires (au 1^{er} janvier 2010)

	Vraquiers	% du total	Porte-conteneurs	% du total	Navires de charge classiques	% du total	Pétroliers	% du total	Autres	Total général	% du total
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE											
Arabie saoudite		0,0 %	204 421	0,7 %	288 212	1,1 %	877 639	1,7 %	341 075	1 711 347	0,2 %
Bahreïn	57 738	0,1 %	247 466	0,9 %	1 166	0,0 %	81 461	0,2 %	129 818	517 649	0,1 %
Bangladesh	270 626	0,4 %	35 284	0,1 %	238 275	0,9 %	64 386	0,1 %	36 019	644 590	0,1 %
Brunéï Darussalam	12 757	0,0 %		0,0 %	2 843	0,0 %	501	0,0 %	483 910	500 011	0,1 %
Cambodge	249 907	0,4 %	11 273	0,0 %	1 494 276	5,9 %	39 672	0,1 %	168 777	1 963 905	0,2 %
Chine (Hong Kong)	22 366 209	35,1 %	8 745 385	31,5 %	2 741 637	10,8 %	10 315 279	19,9 %	1 169 763	45 338 273	5,1 %
Chine (Macao)		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	2 321	2 321	0,0 %
Chine (Prov. de Taiwan)	1 001 374	1,6 %	637 304	2,3 %	116 615	0,5 %	674 522	1,3 %	206 177	2 635 992	0,3 %
Chine	13 314 691	20,9 %	4 393 418	15,8 %	4 701 668	18,6 %	5 446 345	10,5 %	2 221 007	30 077 129	3,4 %
Émirats arabes unis	74 609	0,1 %	345 068	1,2 %	74 603	0,3 %	386 779	0,7 %	202 397	1 083 456	0,1 %
Inde	2 376 774	3,7 %	254 374	0,9 %	322 271	1,3 %	4 971 488	9,6 %	1 102 034	9 026 941	1,0 %
Indonésie	1 263 679	2,0 %	630 416	2,3 %	2 290 576	9,0 %	2 334 752	4,5 %	1 573 632	8 093 055	0,9 %
Iran (Rép. islamique d')	260 347	0,4 %	186 797	0,7 %	235 999	0,9 %	79 853	0,2 %	224 583	987 579	0,1 %
Iraq		0,0 %		0,0 %	39 211	0,2 %	41 679	0,1 %	62 052	142 942	0,0 %
Jordanie		0,0 %		0,0 %	49 626	0,2 %	137 227	0,3 %	76 935	263 788	0,0 %
Koweït	23 495	0,0 %	269 489	1,0 %	98 283	0,4 %	1 752 199	3,4 %	225 816	2 369 282	0,3 %
Liban	34 456	0,1 %		0,0 %	102 381	0,4 %	842	0,0 %	2 820	140 499	0,0 %
Malaisie	289 980	0,5 %	702 508	2,5 %	495 759	2,0 %	2 937 855	5,7 %	3 291 683	7 717 785	0,9 %
Maldives	1 057	0,0 %		0,0 %	119 042	0,5 %	7 635	0,0 %	13 371	141 105	0,0 %
Mongolie	532 025	0,8 %		0,0 %	178 305	0,7 %	10 813	0,0 %	23 201	744 344	0,1 %
Myanmar	14 159	0,0 %		0,0 %	136 061	0,5 %	2 935	0,0 %	29 382	182 537	0,0 %
Oman		0,0 %		0,0 %	1 585	0,0 %	1 358	0,0 %	24 355	27 298	0,0 %
Pakistan	36 098	0,1 %		0,0 %	75 377	0,3 %	158 367	0,3 %	25 653	295 495	0,0 %
Philippines	2 406 481	3,8 %	290 894	1,0 %	1 394 051	5,5 %	488 010	0,9 %	639 815	5 219 251	0,6 %
Qatar	70 253	0,1 %	365 207	1,3 %	664	0,0 %	302 324	0,6 %	277 999	1 016 447	0,1 %
Rép. arabe syrienne	47 821	0,1 %	7 572	0,0 %	188 064	0,7 %		0,0 %	3 775	247 232	0,0 %
Rép. de Corée	96 058	0,2 %	22 305	0,1 %	620 477	2,4 %	70 382	0,1 %	61 556	870 778	0,1 %
Rép. démocratique populaire lao		0,0 %		0,0 %	483	0,0 %		0,0 %		483	0,0 %
Rép. populaire démocratique de Corée	7 864 105	12,3 %	687 775	2,5 %	1 333 614	5,3 %	1 373 841	2,7 %	1 633 200	12 892 535	1,5 %
Singapour	7 807 585	12,2 %	8 894 324	32,1 %	3 928 477	15,5 %	16 709 443	32,3 %	3 706 747	41 046 576	4,7 %
Sri Lanka	45 234	0,1 %		0,0 %	86 033	0,3 %	14 720	0,0 %	21 661	167 648	0,0 %
Thaïlande	538 119	0,8 %	231 727	0,8 %	910 835	3,6 %	594 042	1,1 %	251 401	2 526 124	0,3 %
Timor-Leste		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	1 134	1 134	0,0 %
Turquie	1 952 827	3,1 %	457 832	1,7 %	1 611 440	6,4 %	979 195	1,9 %	449 221	5 450 515	0,6 %
Viet Nam	732 920	1,1 %	109 522	0,4 %	1 452 594	5,7 %	905 390	1,7 %	250 640	3 451 066	0,4 %
Yémen		0,0 %		0,0 %	6 320	0,0 %	13 177	0,0 %	13 258	32 755	0,0 %
Pays en développement d'Asie	74 609	0,1 %	345 068	1,2 %	74 603	0,3 %	386 779	0,7 %	202 397	1 083 456	0,1 %
Total	63 741 384	100,0 %	27 730 361	100,0 %	25 336 823	100,0 %	51 774 111	100,0 %	18 947 188	187 529 867	21,2 %
Yemen		0,0 %		0,0 %	6 320	0,0 %	13 177	0,0 %	13 258	32 755	0,0 %
DEVELOPING ECONOMIES OF ASIA Total											
	63 741 384	100,0 %	27 730 361	100,0 %	25 336 823	100,0 %	51 774 111	100,0 %	18 947 188	187 529 867	21,2 %

Tableau 7.9 Flottes marchandes mondiales, par groupe de pays, pavillon d'immatriculation et catégorie de navires (au 1^{er} janvier 2010) (suite)

	Vraquiers	% du total	Porte-conteneurs	% du total	Navires de charge classiques	% du total	Pétroliers	% du total	Autres	Total général	% du total
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE											
Fidji		0,0 %		0,0 %	9 247	2,1 %		0,0 %	25 984	35 231	0,0 %
Îles Salomon		0,0 %		0,0 %	2 443	0,6 %		0,0 %	10 487	12 930	0,0 %
Kiribati	191 132	47,6 %		0,0 %	197 240	44,9 %	96 950	12,2 %	61 740	547 062	0,1 %
Nouvelle Calédonie		0,0 %		0,0 %	1 874	0,4 %		0,0 %	429	2 303	0,0 %
Papouasie-Nouvelle-Guinée	4 617	1,2 %		0,0 %	71 471	16,3 %	4 209	0,5 %	17 524	97 821	0,0 %
Polynésie française		0,0 %		0,0 %	399	0,1 %		0,0 %	1 047	1 446	0,0 %
Samoa		0,0 %		0,0 %	7 981	1,8 %		0,0 %	2 484	10 465	0,0 %
Tonga	5 717	1,4 %		0,0 %	47 952	10,9 %	1 321	0,2 %	13 249	68 239	0,0 %
Tuvalu	199 828	49,8 %	10 686	100,0 %	100 628	22,9 %	692 720	87,1 %	94 384	1 098 246	0,1 %
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE											
Total	401 294	100,0 %	10 686	100,0 %	439 235		795 200	100,0 %	227 328	1 873 743	0,2 %
PAYS EN TRANSITION D'ASIE											
Azerbaïdjan		0,0 %		0,0 %	111 711	18,3 %	247 582	76,8 %	383 699	742 992	0,1 %
Géorgie	129 674	100,0 %	8 328	100,0 %	478 262	78,4 %	21 829	6,8 %	69 777	707 870	0,1 %
Kazakhstan		0,0 %		0,0 %	2 991	0,5 %	37 485	11,6 %	36 617	77 093	0,0 %
Turkménistan		0,0 %		0,0 %	16 966	2,8 %	15 518	4,8 %	30 661	63 145	0,0 %
PAYS EN TRANSITION D'ASIE											
Total	129 674	100,0 %	8 328	100,0 %	609 930	100,0 %	322 414	100,0 %	520 754	1 591 100	0,2 %
Total général	252 710 162		145 498 034		107 523 274		252 172 266		124 669 972	882 573 708	100,0 %
Pourcentage asiatique de la flotte mondiale	25,4 %		19,1 %		24,5 %		21,0 %		15,8 %	21,6 %	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay et la CNUCED.

D. LA FLOTTE ASIATIQUE

Au tableau 7.9 figure une présentation détaillée de la flotte asiatique par pavillon d'immatriculation et catégorie de navires, tandis que le tableau 7.10 présente une ventilation de la croissance de la flotte marchande de 32 pays asiatiques. C'est la Mongolie et l'Arabie saoudite qui ont enregistré la plus forte croissance de leur flotte marchande entre 2007 et 2010, avec un taux impressionnant de 89 % en trois ans. Celle du Viet Nam a crû de 72 %. Des accroissements (de moindre importance) ont également été enregistrés par le Bangladesh (58 %) et Bahreïn (50 %). Les pays qui ont accusé des diminutions non négligeables sont la République islamique d'Iran (-85 %, soit 7 620 navires), la République démocratique populaire lao et le Myanmar (-63 %).

E. ACCORDS COMMERCIAUX RÉGIONAUX ET FACILITATION DU COMMERCE: SITUATION ACTUELLE

Paysage de l'intégration régionale en Asie, en mettant l'accent sur la facilitation du commerce

La facilitation du commerce est devenue un outil important de la politique commerciale dans un environnement international où les droits de douane et les quotas diminuent et font moins obstacle aux échanges qu'autrefois. Le principal objectif de la facilitation du commerce est de réduire les coûts et les délais associés à des procédures et des contrôles administratifs souvent contraignants quand il s'agit

Tableau 7.10 Flotte marchande par pavillon d'immatriculation, pour certains pays d'Asie^a (en milliers de tpl)

	1 ^{er} janv. 2005	1 ^{er} janv. 2006	1 ^{er} janv. 2007	1 ^{er} janv. 2010	Évolution en % 2005-2006	Évolution en % 2006-2007	Évolution en % 2007-2010
Arabie saoudite	2 581	1 278	1 229	2 319	-50,5 %	-3,8 %	88,7 %
Bahreïn	380	396	410	613	4,2 %	3,5 %	49,6 %
Bangladesh	626	664	618	975	6,1 %	-6,9 %	57,8 %
Brunéi Darussalam	422	421	421	449	-0,2 %	0,0 %	6,6 %
Chine	29 793	32 774	34 924	45 157	10,0 %	6,6 %	29,3 %
Chine (Hong Kong)	43 957	50 443	54 341	74 513	14,8 %	7,7 %	37,1 %
Chine (Macao)	-	-	2	2			0,0 %
Chine (Prov. de Taiwan)	-	-	4 398	3 944			-10,3 %
Inde	12 347	13 295	14 190	14 970	7,7 %	6,7 %	5,5 %
Indonésie	5 038	5 308	6 392	10 471	5,4 %	20,4 %	63,8 %
Iran (République islamique d')	9 115	9 009	8 953	1 333	-1,2 %	-0,6 %	-85,1 %
Iraq	210	175	176	180	-16,7 %	0,6 %	2,3 %
Jordanie	211	225	550	369	6,6 %	144,4 %	-32,9 %
Kazakhstan	20	47	80	91	135,0 %	70,2 %	14,1 %
Koweït	3 811	3 706	3 442	3 856	-2,8 %	-7,1 %	12,0 %
Malaisie	8 708	7 755	8 571	10 225	-10,9 %	10,5 %	19,3 %
Mongolie	-	-	629	1 190			89,2 %
Myanmar	656	645	574	210	-1,7 %	-11,0 %	-63,4 %
Oman	10	11	13	14	10,0 %	18,2 %	7,7 %
Pakistan	472	652	673	481	38,1 %	3,2 %	-28,5 %
Philippines	7 008	7 129	6 704	7 033	1,7 %	-6,0 %	4,9 %
Qatar	793	795	933	1 363	0,3 %	17,4 %	46,1 %
Rép. populaire démocratique de Corée	1 531	1 733	1 419	1 266	13,2 %	-18,1 %	-10,8 %
République de Corée	12 017	14 347	16 540	20 819	19,4 %	15,3 %	25,9 %
République démocratique populaire lao	-	-	5	2			-60,0 %
Singapour	40 943	48 562	51 043	61 660	18,6 %	5,1 %	20,8 %
Sri Lanka	196	222	224	239	13,3 %	0,9 %	6,7 %
Thaïlande	4 383	4 591	4 320	3 747	4,7 %	-5,9 %	-13,3 %
Turkménistan	36	42	48	62	16,7 %	14,3 %	29,2 %
Turquie	7 048	7 621	7 223	7 878	8,1 %	-5,2 %	9,1 %
Viet Nam	2 127	2 479	3 144	5 415	16,5 %	26,8 %	72,2 %
Yémen	-	-	26	31			19,2 %
Nombre de tpl (marine marchande asiatique)	212 413	231 631	252 361	280 879	9,0 %	8,9 %	11,3 %
Total mondial de tpl	895 843	959 964	1 042 351	1 276 137	7,2 %	8,6 %	22,4 %
Part de l'Asie dans le marché mondial (en tpl)	23,71 %	24,13 %	24,21 %	22,01 %	0,4 %	0,1 %	-2,2 %

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Étude sur les transports maritimes 2004 et IHS Fairplay.

Notes: Les chiffres ont été arrondis au millier le plus proche.

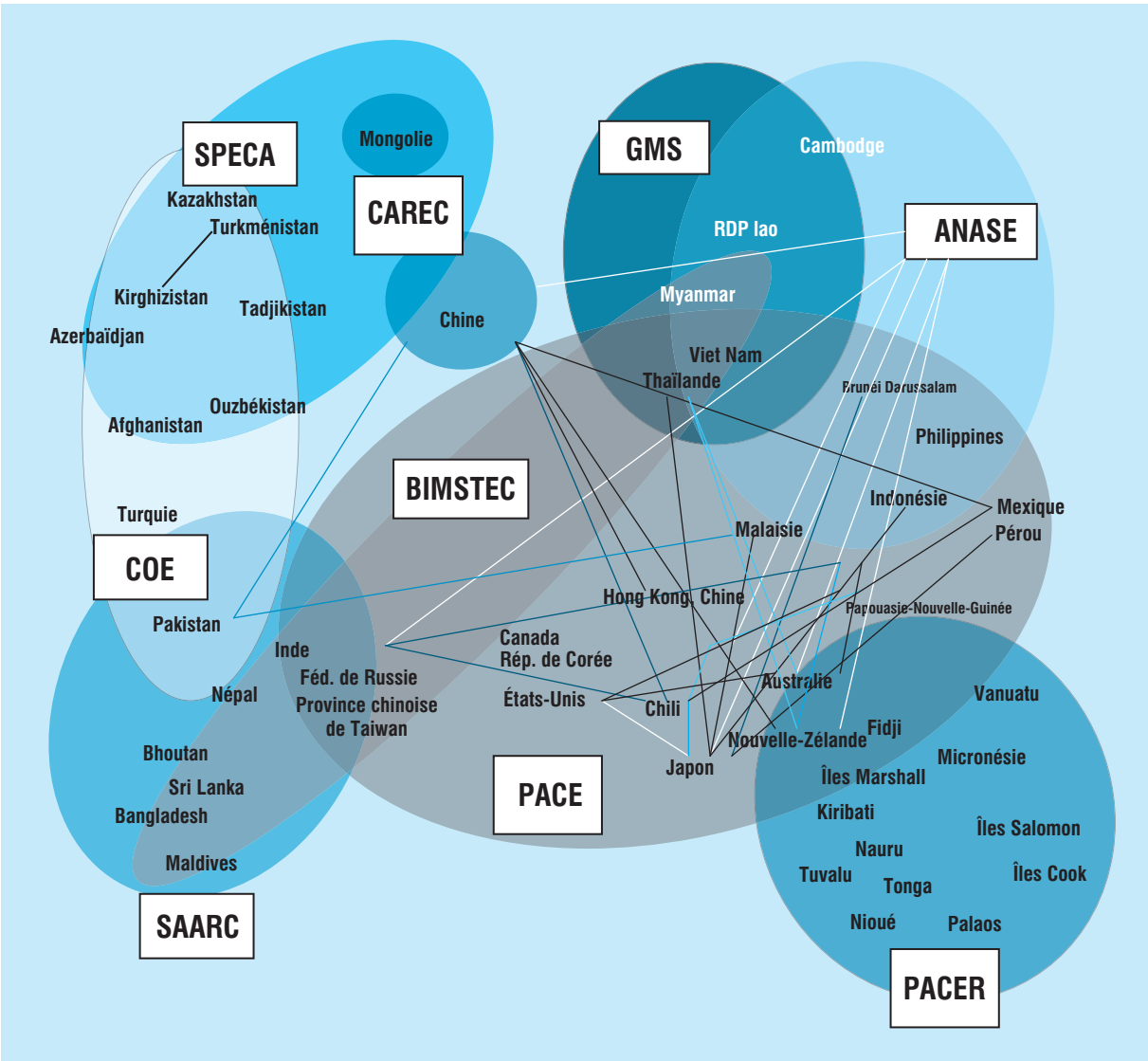
^a Cargos de 100 tpl et au-delà.

de faire franchir les frontières aux marchandises. Du point de vue du développement, ce type de réforme importe plus que jamais, surtout au lendemain de la crise économique mondiale. Comme la facilitation du commerce permet à tout le monde d'être gagnant (gouvernement, milieu des affaires, consommateurs), de nombreux pays en développement, notamment les moins avancés d'entre eux, se sont lancés dans des programmes nationaux de ce type. L'expérience montre que les pays ont encore plus à gagner quand ces réformes sont adoptées par leurs partenaires commerciaux régionaux dans le cadre d'un processus d'intégration économique régionale. Le graphique 7.5 donne un aperçu des initiatives et

des accords régionaux de facilitation du commerce en Asie.

Les principaux blocs d'intégration régionale sont l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), l'Association sud-asiatique de coopération régionale et l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique économique multisectorielle en Asie du Sud et en Asie du Sud-Est. Un nouveau bloc d'intégration économique régionale est apparu lorsque l'ANASE a conclu des accords commerciaux régionaux bilatéraux avec six des principaux pays de la région Asie-Pacifique, à savoir l'Australie, la Chine, l'Inde, le Japon, la Nouvelle-Zélande et la République de Corée²².

Graphique 7.5 Initiatives et accords régionaux de facilitation du commerce en Asie²³



Source: CNUCED.

Encadré 7.1 Le guichet unique de l'ANASE, initiative régionale de facilitation du commerce de grande portée

Le guichet unique de l'ANASE devrait être opérationnel à la fin de 2012. La principale condition à remplir pour lancer ce programme dans les pays de l'ANASE est de mettre en place un système national de guichet unique dans chacun d'eux. Un guichet unique national permet l'échange d'informations relatives au commerce entre les organismes nationaux au sein d'une structure polyvalente, ce qui permet de simplifier les procédures et de réduire la paperasserie. Des systèmes de guichet unique nationaux existent déjà en Malaisie et à Singapour, tandis que l'Indonésie, les Philippines et la Thaïlande ont mis en route des projets dans ce sens avec leurs services des douanes. Le système de guichet unique régional vise à faciliter et accélérer l'échange d'informations relatives au commerce entre les services des douanes de part et d'autre des frontières, ce qui suppose l'harmonisation des cadres juridiques et techniques et l'adoption de normes internationales et des meilleures méthodes. Il s'agit, en l'occurrence, que tous les pays membres de l'ANASE adoptent le modèle de données de l'ANASE (conçu à partir du modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et d'autres normes internationales), et concluent un accord juridique permettant la reconnaissance mutuelle des données électroniques et des signatures électroniques. Jusqu'à présent, le guichet unique de l'ANASE s'est limité à quelques projets pilotes autorisant l'échange bilatéral en direct d'informations douanières entre l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines. En plus de la réduction des délais et des coûts de dédouanement, cette initiative présente l'avantage supplémentaire d'encourager les pays à réformer ce qui constitue l'environnement général de la facilitation du commerce plus rapidement au niveau national.

Source: CNUCED.

L'ANASE

L'ANASE est l'un des blocs d'intégration régionale les plus avancés d'Asie; il a intensifié son intégration intrarégionale et se dirige vers la création de la Communauté économique de l'ANASE en 2015. La facilitation du commerce est un aspect important des mesures d'intégration de l'ANASE, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de sa région. Dans le cadre de l'Accord de libre échange de l'ANASE (l'Association asiatique de libre-échange), la facilitation du commerce est traditionnellement associée à la modernisation des douanes, les normes et la réglementation technique. L'ANASE a pris diverses mesures et conclu divers accords en rapport avec la facilitation du commerce; on peut citer en exemple l'accord douanier de l'ANASE (1997), l'Accord-cadre de l'ANASE sur la facilitation du transport de marchandises en transit (1998), l'Accord-cadre de l'ANASE sur le transport multimodal (2005) et la mise en œuvre de l'Accord-cadre de l'ANASE sur les accords de reconnaissance mutuelle. L'Accord de l'ANASE sur le guichet unique (2005), qui a pour but d'établir un système régional de guichet unique pour les échanges de renseignements sur le commerce entre les pays de l'ANASE, est l'engagement le plus marquant et le plus ambitieux de la région dans ce domaine (voir l'encadré 7.1).

L'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC)

L'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC), qui repose sur l'Accord de libre-échange d'Asie du Sud, est un organe fédérateur en ce qui concerne les relations économiques en Asie

du Sud. Celui qui l'a précédé, le régime préférentiel d'échanges de l'association sud-asiatique de coopération régionale (SAPTA), était initialement destiné à être un premier pas vers l'Accord de libre-échange d'Asie du Sud (SAFTA), pour déboucher sur une union douanière, un marché commun et une union économique. Comme les principaux partenaires commerciaux de chaque pays d'Asie du Sud sont situés en Europe, au Moyen-Orient et en Amérique du Nord, les avantages conférés par le SAFTA ainsi que d'autres accords commerciaux régionaux en Asie du Sud ont été limités jusqu'à présent. Le SAFTA a permis de prendre un certain nombre de mesures de facilitation du commerce (comme la simplification et l'harmonisation des procédures de dédouanement et du système d'octroi des licences pour les importations, la coopération douanière, et l'amélioration des facilités de transit), mais leur mise en œuvre effective n'est pas encore terminée.

L'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique économique multisectorielle (BIMSTEC)

L'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique économique multisectorielle (BIMSTEC), qui est apparue à la fin des années 1990 à titre de liaison entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est, a pour objectif de renforcer la coopération économique dans la région et de permettre de tirer pleinement parti du potentiel du commerce et du développement. Dans l'accord relatif à la BIMSTEC sont inventoriées les mesures à prendre en matière de facilitation du commerce liées à la coopération douanière, aux normes

et à la réglementation technique, aux accords de reconnaissance mutuelle, au financement du commerce, au commerce en ligne et aux visas d'affaires. Toutefois, comme dans le cas de la SAARC, leur mise en œuvre effective traîne.

Le PACE

Malgré sa dimension transcontinentale, et le manque d'un pacte commercial juridiquement contraignant sous forme d'accord commercial régional, le Programme d'action pour la coopération économique en Asie et dans le Pacifique (PACE) joue un rôle important dans l'intégration régionale asiatique et dans la coopération Sud-Sud et Nord-Sud, et de premier plan dans les actions en faveur de la coopération en Asie. Les pays du PACE ont atteint l'objectif consistant à réduire les coûts de transaction commerciale de 5 % à la fin de 2007 grâce au Plan d'action pour la facilitation du commerce qui faisait partie de l'Accord de Shanghai (2001). À la suite de cette entreprise, le PACE, en 2007, a adopté le deuxième Plan d'action pour la facilitation du commerce en vue de faire baisser les coûts de transaction de 5 % de plus. La majeure partie des initiatives et mesures menées dans le cadre de ces deux plans d'action se sont limitées aux questions frontalières et douanières, l'octroi de la carte de voyages d'affaires du PACE et la facilitation du mouvement des marchandises grâce à l'adoption de normes harmonisées et d'accords de reconnaissance mutuelle.

Un objectif évolutif: d'un champ d'application étroit à un champ d'application large des mesures relatives à la facilitation du commerce

Au cours de ces vingt dernières années, le nombre de dispositions relatives à la facilitation du commerce dans des accords commerciaux de plus en plus nombreux dans le monde a triplé. En février 2010, 462 accords commerciaux régionaux (ACR) avaient été signalés à l'OMC, dont 85 comportent des dispositions relatives à la facilitation du commerce, et 154 – en vigueur, signés ou en cours de négociation en mai 2010²⁴ – concernent un pays asiatique (mais non d'Asie occidentale). Dans près de la moitié de ces accords figurent des dispositions relatives à la facilitation du commerce²⁵.

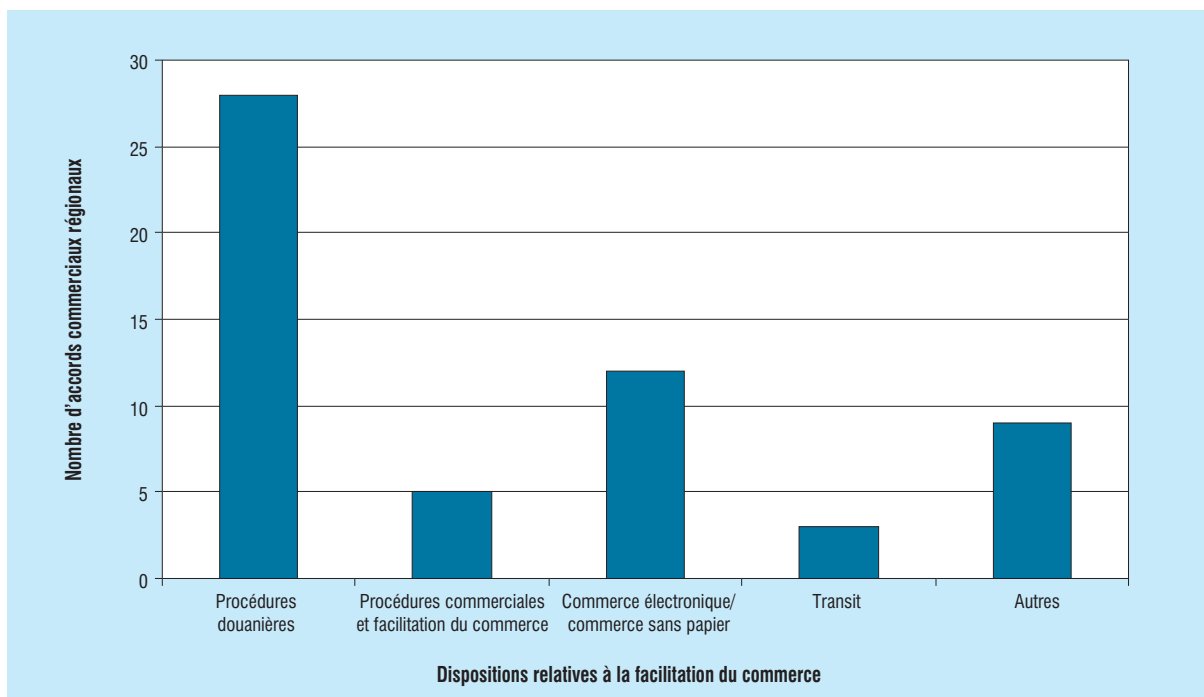
La portée et l'ampleur des mesures de facilitation du commerce intégrées dans les accords commerciaux régionaux asiatiques sont très variables. Les aspects qu'elles couvrent vont de la faible portée des mesures strictement frontalières comme les questions douanières (procédures douanières, coopération douanière et transit douanier) aux mesures dites «à

l'intérieur des frontières», de portée plus large, liées à la facilitation du commerce, au développement des transports et de la logistique, aux normes techniques, au domaine sanitaire et phytosanitaire, au commerce électronique et à la mobilité des hommes d'affaires.

La plupart des dispositions à caractère douanier des ACR analysés figurent dans un chapitre distinct sur les procédures douanières. Au fil du temps, le champ d'application de ces chapitres a évolué pour devenir plus étendu et couvrir un vaste ensemble de domaines, comme la transparence, l'administration, la simplification des procédures douanières, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, la mise en œuvre des techniques de gestion des risques, les décisions préalables, les procédures de recours, la confidentialité et la coopération entre les autorités douanières (par exemple l'Accord commercial Asie-Pacifique, l'Accord de partenariat stratégique économique transpacifique et des accords bilatéraux entre le Japon et les Philippines, le Japon et la Thaïlande et le Pérou et la Thaïlande). Dans certains cas, les chapitres relatifs aux procédures douanières sont étroitement liés à un chapitre traitant des règles d'origine et des procédures relatives aux certificats d'origine.

La plupart des ACR confirment explicitement l'obligation d'appliquer les accords commerciaux multilatéraux conclus sous l'égide de l'OMC (comme les articles VII et X du GATT et l'Accord sur l'évaluation en douane) et dans le cadre des conventions et des normes internationales de l'OMD (comme la Convention de Kyoto révisée et le Modèle de données de l'OMD). Cela laisse penser que l'intégration de dispositions relatives à la facilitation du commerce dans les ACR ne fait pas que contribuer à l'intégration régionale, mais peut également être propice à la convergence des procédures commerciales et douanières dans le monde. On observe que la plupart des ACR asiatiques comportent des dispositions relatives aux services douaniers limitées à la coopération douanière et aux procédures douanières concernant l'octroi de certificats d'origine (graphique 7.6). Des dispositions distinctes en matière de procédures commerciales plus larges et de problèmes de facilitation ne se trouvent que dans cinq d'entre eux (AFTA, BIMSTEC, SAFTA, le Partenariat stratégique économique transpacifique et l'ACR entre la Chine et la RAS de Hong Kong (Chine)). Ces accords couvrent des questions comme la simplification des procédures par d'autres organismes gouvernementaux, ou bien des dispositions liées à l'octroi de certificats de conformité aux normes internationales. Des dispositions relatives au commerce électronique, telles que celles concernant

Graphique 7.6 Répartition des dispositions de facilitation du commerce figurant dans les accords commerciaux régionaux conclus par les pays asiatiques



Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de CESAP (2010), *Asia-Pacific Trade and Investment Agreements Database* et de OMC (2010), *Regional Trade Agreements Gateway*.

Note: «Autres» englobe les dispositions sur la transparence et la mise à la disposition du public des informations relatives au commerce figurant dans les clauses générales des ACR.

l'échange électronique de données ou le commerce sans papier, figurent dans 12 ACR asiatiques, et des dispositions sur le transit dans trois ACR. Les clauses générales de neuf accords comportent des dispositions sur les mesures de transparence et la mise des informations liées au commerce à la disposition du public.

Les différences de portée et d'ampleur entre les dispositions des ACR relatives à la facilitation du commerce dépendent des principaux facteurs ci-après:

Le moment: la date à laquelle l'accord a été conclu. Les premiers ACR qui ont commencé à apparaître dans les années 70 et 80 avaient pour objectif la suppression des droits de douane et des quotas, alors que les ACR dits «de nouvelle génération» ont une portée plus générale qui dépasse la création d'une zone de libre-échange ou d'échanges préférentiels.

L'objectif d'un ACR: les ACR qui visent à établir une coopération économique plus étroite ou un marché commun permettant une meilleure intégration économique comportent des dispositions plus élaborées en matière de facilitation du commerce, avec des engagements plus vastes et plus ambitieux qui vont

plus loin que les dispositions générales de coopération douanière. On peut citer en exemple l'Accord commercial Asie-Pacifique et l'Accord de partenariat stratégique économique transpacifique (par opposition aux ACR traditionnels qui ont pour seul objectif la libéralisation du commerce des marchandises).

La situation particulière des parties contractantes: le niveau de développement économique, la situation géographique et le niveau de développement de l'infrastructure informatique. Si un ACR concerne au moins un pays sans littoral, il comporte habituellement des dispositions détaillées relatives au transit qui, dans certains cas, sont liées à des dispositions sur le développement des infrastructures de transport et de la logistique (par exemple l'ACR conclu entre le Kazakhstan et le Kirghizistan). Certains ACR bilatéraux conclus même entre des partenaires commerciaux éloignés comportent des articles relatifs aux marchandises en transit, au stockage et à l'admission temporaire (par exemple les ACR conclus entre le Japon et le Mexique, et entre la République de Corée et Singapour). Les ACR conclus entre pays dotés d'infrastructures TIC bien développées contiennent des dispositions encourageant le recours

à des solutions TIC qui vont de l'automatisation des procédures douanière au commerce sans papier, à l'informatisation des échanges et aux transactions de commerce électronique entre les opérateurs économiques (pour exemple: les ACR conclus entre Singapour et les États-Unis, entre les pays de l'ANASE et le Japon et entre l'Australie et la Thaïlande).

Dans l'ensemble, l'inclusion de mesures de facilitation du commerce dans les ACR en Asie a été positive. Les références aux normes et aux règles mondiales, telles que celles de l'OMD et de l'OMC, permettent d'éviter un enchevêtrement de mesures de facilitation du commerce éventuellement incompatibles ou contradictoires dans ces ACR.

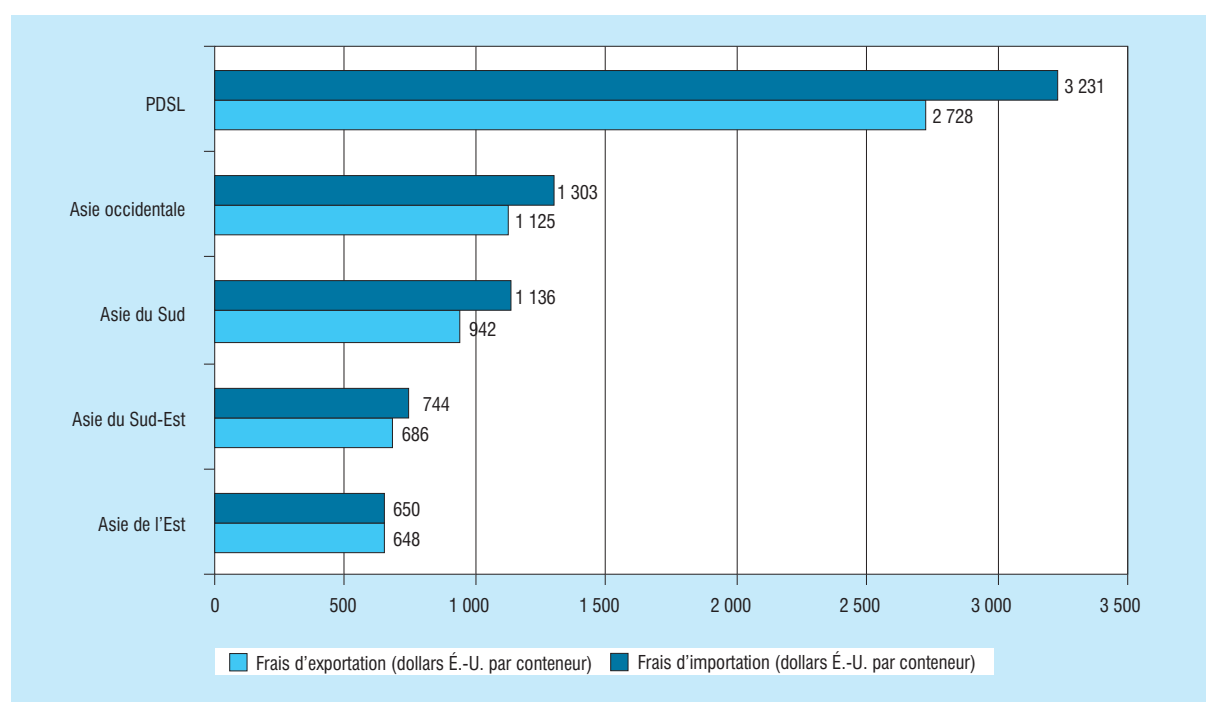
F. PROBLÈMES AUXQUELS SONT CONFRONTÉS LES PAYS ASIATIQUES SANS LITTORAL

Sur les 31 pays en développement sans littoral (PDSL) dans le monde, 12 sont situés en Asie. Alors que, par définition, tous ces pays sont tributaires des systèmes de transit, du cadre réglementaire et de l'infrastructure de transport de leurs voisins pour avoir accès aux ports maritimes et aux marchés mondiaux, de nombreux PDSL asiatiques sont dans une situa-

tion particulièrement difficile. Les distances, notamment en Asie centrale, sont plus importantes, et les pays de transit voisins riverains de la mer manquent souvent d'infrastructures de transport, d'installations et de services portuaires performants. Les contrôles administratifs se traduisent aussi par une paperasserie excessive et beaucoup de temps perdu aux frontières, ce qui génère des coûts supplémentaires pour les échanges des PDSL. Les études qui ont été publiées, comme *Doing Business* ou *Logistics Performance Index* de la Banque mondiale, confirment les défis que doivent relever ces pays. Ces défis sont présentés ci-après.

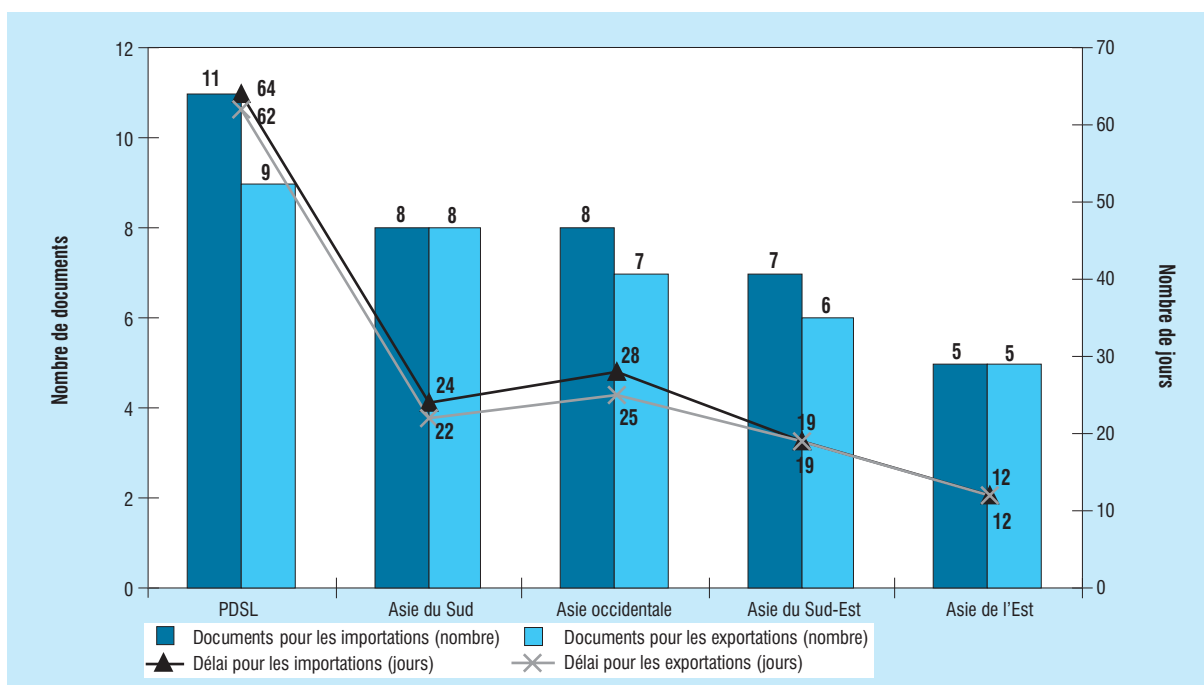
En moyenne, l'ensemble des coûts des transactions commerciales internationales restent trois fois plus élevé pour les PDSL d'Asie que pour les pays maritimes de la région (graphique 7.7). Cela provient habituellement des frais administratifs et de ceux de transport routier en haute altitude; le plafond est atteint par les PDSL d'Asie centrale où, par exemple, le transport routier d'un conteneur traditionnel de 20 pieds chargé à plein de vrac sec du port maritime le plus proche jusqu'à un entrepôt atteint 4 600 dollars en Ouzbékistan, 4 550 dollars au Tadjikistan, 3 480 dollars en Azerbaïdjan, 3 250 dollars au Kirghizistan et 3 055 dollars au Kazakhstan. La distance moyenne entre ces pays et le port maritime le plus proche étant

Graphique 7.7 C'est dans les pays en développement sans littoral que le coût des échanges est le plus élevé



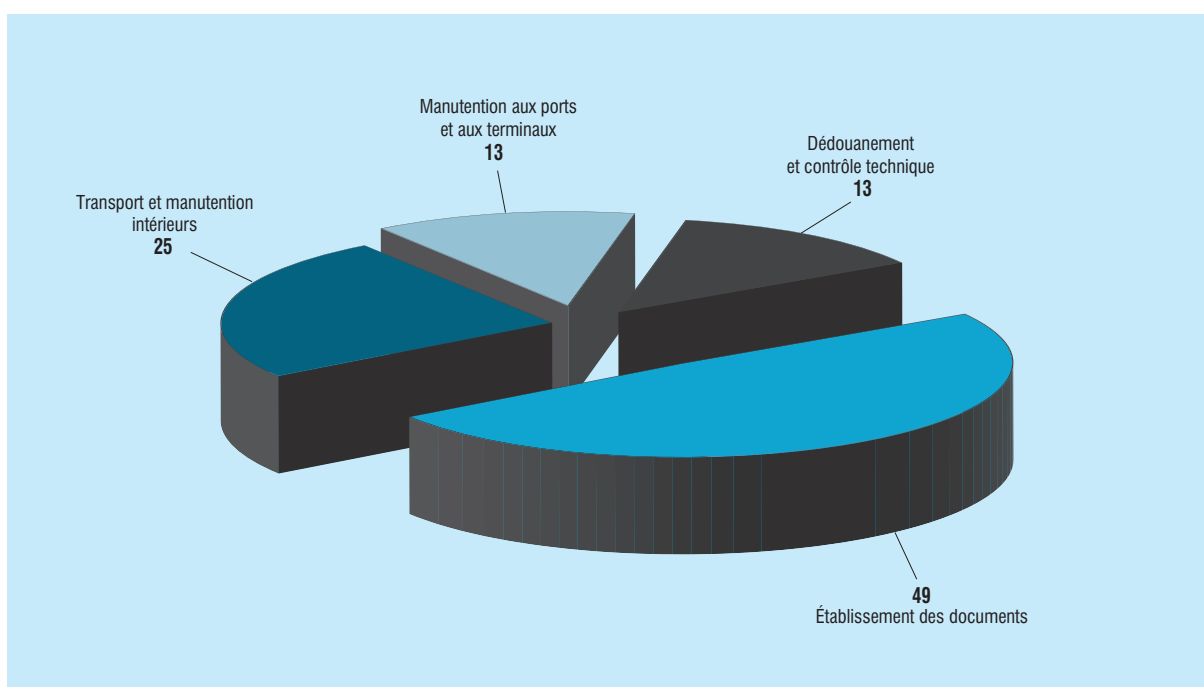
Source: Banque mondiale (2010). *Doing Business*.

Graphique 7.8 Aperçu des échanges transfrontaliers



Source: Banque mondiale (2010), *Doing Business*.

Graphique 7.9 Pourcentage du temps passé à chacune de quatre étapes du processus commercial dans les pays asiatiques



Source: CNUCED, à partir de *Doing Business*, de la Banque mondiale (2010).

de 3 350 km, ces pays sont parmi les plus éloignés des marchés mondiaux²⁶. D'autres pays en développement sans littoral asiatiques, comme le Bhoutan, la République démocratique populaire lao et le Népal (qui font également partie des PMA) s'en tirent un peu mieux, avec des coûts d'importation situés entre 1 825 et 2 140 dollars. Ils sont cependant loin derrière les pays côtiers voisins où les frais d'importation moyens sont de 950 dollars. La situation est la même en ce qui concerne les exportations, ce qui empêche certains de ces pays d'être plus compétitifs sur les marchés mondiaux.

Des délais inutiles et les frais de transaction plus élevés qui en découlent pèsent lourdement sur l'efficacité commerciale. Le temps passé et les frais encourus sont étroitement liés au nombre de documents nécessaires pour les importations et les exportations (graphique 7.8). Les négociants des PDSL asiatiques doivent présenter près de deux fois plus de documents commerciaux que leurs homologues des pays voisins qui ne sont pas des PDSL. En moyenne, les exportations des PDSL asiatiques mettent 62 jours pour arriver à destination contre dix-huit jours pour un pays côtier ou insulaire de la même région. Les importations mettent, en moyenne, soixante-quatre jours pour arriver à destination dans un PDSL asiatique (soit trois fois plus longtemps que dans les pays côtiers voisins)²⁷.

Le tableau 7.8 montre que la plus grande partie des délais est due à l'établissement des documents. Les graphiques 7.9, 7.10 et 7.11 révèlent que l'établissement des documents prend, en moyenne, 49 % du délai d'importation ou d'exportation. La raison en est essentiellement qu'il faut prendre des dispositions pour obtenir un certain nombre de formulaires et d'autorisations commerciaux et administratifs, y compris une liste de colisage, un connaissance, un certificat d'origine, une facture commerciale, des reçus de manutention aux terminaux, une licence d'importation et un certificat technique ou un certificat médical pour compléter la déclaration en douane. C'est un processus contraignant que de remplir ces nombreux formulaires. Les renseignements nécessaires à cette fin se font souvent attendre et, en raison d'un défaut d'harmonisation avec les normes internationales, il faut fréquemment faire figurer les données à moult reprises, ce qui peut provoquer des erreurs, lesquelles, à leur tour, nécessitent des processus de correction laborieux et susceptibles d'entraîner d'autres erreurs. Les recherches montrent que l'importation d'une seule expédition exige en moyenne 36 documents papier originaux et 240 copies en provenance de 27 parties²⁸, ce qui pourrait expliquer pourquoi les négociants doi-

vent passer tant de temps à préparer les documents d'importation ou d'exportation.

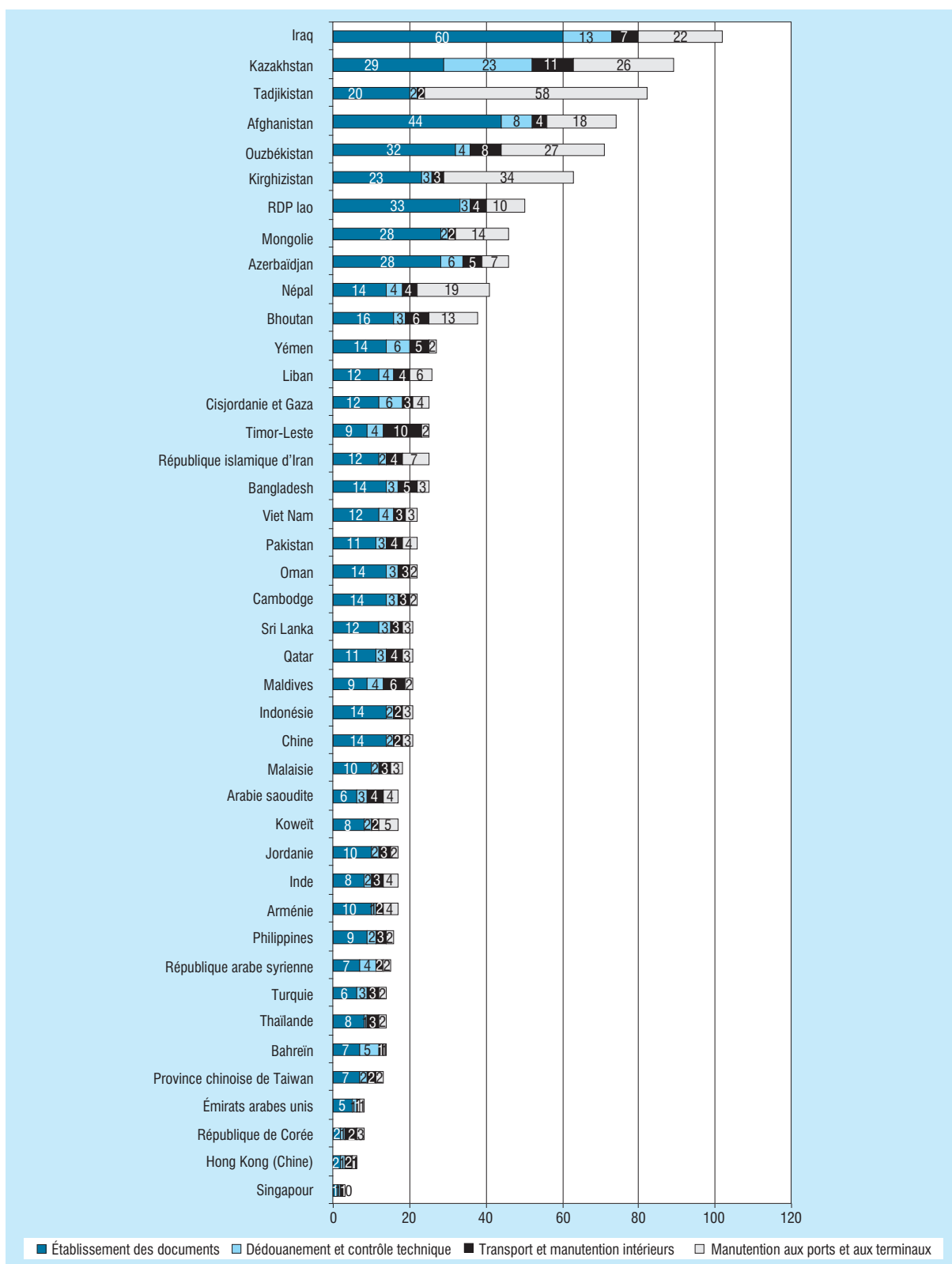
Il est un autre facteur important qui contribue à allonger les délais d'importation et d'exportation, à savoir le nombre de jours que prend l'acheminement intérieur des cargaisons, y compris la manutention, soit 25 % du temps total des échanges. Après les contraintes physiques liées à l'existence et à la qualité des routes et des voies de chemin de fer, ce sont les engorgements administratifs aux frontières qui contribuent dans des proportions non négligeables à allonger les délais des transports intérieurs.

Chose intéressante, ce sont le dédouanement, les contrôles douaniers et la manutention dans les ports qui semblent prendre le moins de temps. Le délai moyen pour le dédouanement et le contrôle technique équivaut à un quart du temps passé à la préparation des documents. Cela est dû, en partie, au fait que les services des douanes de presque tous les pays en développement d'Asie, y compris ceux qui n'ont pas de littoral, ont amélioré leur efficacité grâce à l'automatisation des procédures douanières et à des programmes de modernisation, alors que des obstacles sont souvent provoqués par des services chargés de la sécurité aux frontières qui sont moins efficaces que les douanes.

Les indications ci-dessus laissent penser que toute intervention destinée à accélérer le mouvement des marchandises et à améliorer l'efficacité commerciale devrait être axée en priorité sur la levée des obstacles rencontrés lors de l'établissement des documents, ainsi qu'au cours du transport et de la manutention des cargaisons.

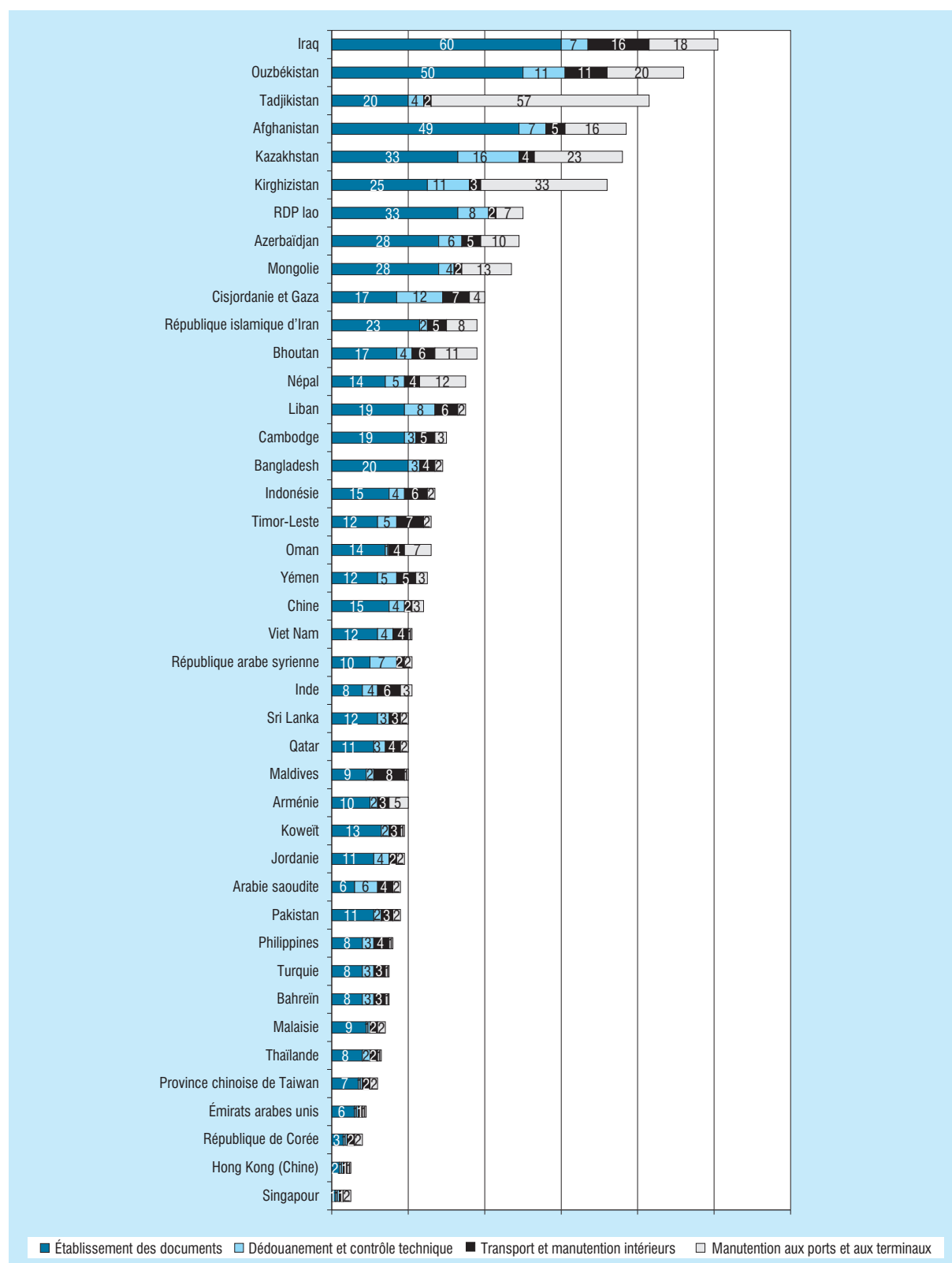
Il apparaît à l'expérience que les mesures de facilitation du commerce qui reposent sur les technologies de l'information (TI) peuvent contribuer grandement à réduire les délais et les frais. Il s'agit en l'occurrence d'économies de frais de transmission grâce aux documents électroniques, d'une amélioration de la productivité grâce à l'automatisation des procédures administratives, ainsi que de la gestion, du stockage et de la récupération des informations et des documents grâce aux technologies de l'information²⁹. En outre, les modules spéciaux permettent aux propriétaires et aux exploitants de ports, aux exploitants de terminaux, aux propriétaires de cargaisons, aux mandataires, aux experts et aux services des douanes de s'acquitter de leurs responsabilités facilement et efficacement. Cependant, l'Asie souffre encore d'une grande insuffisance en matière de technologies. L'utilisation de systèmes informatiques perfectionnés pour la facilitation du commerce, comme le guichet unique électro-

Graphique 7.10 Nombre de jours nécessaires pour les procédures d'exportation dans les pays en développement d'Asie



Source: Banque mondiale (2010), *Doing Business*.

Graphique 7.11 Nombre de jours nécessaires pour les procédures d'importation dans les pays en développement d'Asie



Source: Banque mondiale (2010), *Doing Business*.

Encadré 7.2 Avantages présentés par l'introduction d'un système douanier automatisé dans un pays en développement sans littoral

L'Afghanistan est un pays en développement sans littoral situé à un carrefour entre l'Asie centrale et l'Asie du Sud. Le Département des douanes afghan a commencé à mettre en œuvre le SYDONIA au début de 2005, dans le cadre du programme de modernisation des douanes financé par la Banque mondiale. Ce système permet de traiter les manifestes, les déclarations en douane, les procédures comptables et les déclarations de transit douanier. Le SYDONIA est mis en œuvre dans les six principaux bureaux de douane de Kaboul aux principaux points de passage avec la République islamique d'Iran, le Pakistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

La mise en place d'un SYDONIA en Afghanistan a eu les conséquences suivantes:

Réduction du nombre de documents douaniers de 10 à 2;

Réduction du nombre de démarches pour le dédouanement de 14 à 4;

Réduction du temps de dédouanement pour les camions de 428 minutes à environ 90 minutes;

Augmentation du volume des échanges de 300 % (de 2 milliards de dollars à 8 milliards de dollars), selon les estimations de la Banque mondiale;

Augmentation des recettes douanières de près de 700 % (de 50 millions de dollars à près de 400 millions de dollars);

Renforcement de la capacité du Département des douanes afghan à fournir des services meilleurs et plus transparents grâce à des systèmes de traitement électronique et à la formation du personnel.

Source: communiqué de presse de la MANUA (Mission d'assistance des Nations Unies en Afghanistan) du 18 janvier 2010 et Département des douanes afghan.

nique ou les systèmes de transactions commerciales sans papier restent l'apanage de quelques pays en développement à revenu élevé ou moyen qui sont des puissances commerciales de la région dotées de terminaux et de ports importants et efficaces. Certains d'entre eux servent de ports de transit pour les échanges des pays en développement sans littoral; tel est le cas du port thaïlandais de Laem Chabang, qui permet à la République démocratique populaire lao d'être reliée aux marchés mondiaux en utilisant le port intérieur de Bangkok comme plate-forme multimodale.

Comme nous l'avons dit, les administrations des douanes de la majorité des PDSL utilisent tel ou tel type de système automatisé et ont recours à des techniques de gestion des risques, qui permettent de réduire le nombre d'inspections des cargaisons pour faciliter le commerce. Par exemple, l'Afghanistan et le Népal ont adopté le système douanier automatisé (SYDONIA), que la République démocratique populaire lao vient juste de commencer à mettre en œuvre. Il s'agit de l'automatisation des procédures douanières relatives aux importations, aux exportations et au transit des marchandises. En Afghanistan, le SYDONIA fonctionne dans les six principaux bureaux de douane et a permis d'automatiser complètement tout le processus de dédouanement des importations et des exportations, autorisant l'échange de données électroniques entre les douanes et les mandataires en douane ou les négociants (en utilisant à 100 % l'entrée directe de données). De plus, le bureau de

douane afghan a introduit un nouveau processus de déclaration conforme à la plupart des normes et des meilleures pratiques internationales, qui ramène les 14 étapes et signatures auparavant nécessaires à trois seulement. Avec cette nouvelle déclaration, les cinq exemplaires du précédent formulaire de déclaration pour le dédouanement, ainsi que d'autres formulaires douaniers supplémentaires, ont été remplacés par un système entièrement automatisé de déclaration pour les importations et les exportations. Certains des principaux avantages présentés par un tel système, notamment du point de vue d'un pays en développement sans littoral comme l'Afghanistan, sont résumés dans l'encadré 7.2 ci-après.

Même dans les principaux postes-frontière terrestres où les nouveaux systèmes douaniers informatisés ont été mis en œuvre, ils peuvent manquer d'efficacité faute d'un approvisionnement électrique et de communications fiables, dont sont encore privés la plupart des postes-frontière terrestres des pays asiatiques les plus pauvres, et notamment les PMA (encadré 7.3). Dans ces cas, les documents douaniers doivent être traités à la main, ce qui retarde les camions et les marchandises. En outre, le traitement manuel amène les négociants à avoir des contacts personnels avec les fonctionnaires des services de surveillance des frontières, ce qui les expose à des risques de corruption.

Les conventions internationales, dans le domaine des transports et du transit, et les accords régionaux et bilatéraux sont les principaux instruments d'harmonisa-

Encadré 7.3 Enseignement tiré de l'automatisation des procédures douanières au Népal

Le SYDONIA a été introduit au Népal en 1996, et il avait été étendu, en 2005, à neuf des postes-frontière les plus importants (à sept postes-frontière terrestres, à l'aéroport international de Tribhuvan et au port sec de Birgung). Ce système n'était que partiellement utilisé: pour les déclarations de marchandises, le traitement des factures et la comptabilité pour le paiement des droits, ce qui n'est qu'une partie des possibilités de SYDONIA. De plus, les ordinateurs des douanes ne sont pas interconnectés, ni connectés au bureau principal, faute d'un réseau local de connections. Le problème fondamental, pour le Népal, était un système d'appui inadéquat pour le SYDONIA, et le fait que le programme de mise en œuvre avait été conçu comme une démarche d'informatisation unique, et non comme un aspect d'un programme de grande ampleur de modernisation des douanes. Les améliorations apportées aux délais de dédouanement ont donc été très faibles. Cette expérience montre que l'informatisation des procédures de dédouanement a toutes les chances d'être plus efficace si elle fait partie d'un programme plus large de réforme des services douaniers.

Source: Rajkarnikar P.R. et al. (2006) ARTNeT, CESAP³⁰.

tion, de simplification et de normalisation. Le système TIR³¹ fonctionne dans huit des 12 pays en développement sans littoral d'Asie, et c'est le seul système international de transit qui ait été mis en place dans ces huit pays³². L'Afghanistan est un pays contractant à la Convention TIR, mais n'utilise pas encore le système de transit, tandis que le Bhoutan, la République démocratique populaire lao et le Népal n'ont pas encore adhéré à cette convention. Les problèmes de transit, en Asie, sont traités, pour l'essentiel, bilatéralement dans le cadre d'accords de transit. La mise en œuvre de ces accords paraît quelque peu problématique à cause de nombreux points faibles, dont des normes différentes pour les véhicules routiers, les garanties de transit données aux administrations douanières nationales et les accords concernant les visas pour les chauffeurs routiers, pour en citer quelques-uns.

Les pays sans littoral et les pays en développement de transit de la région ont accompli quelques progrès grâce à la construction de réseaux d'infrastructures. À titre d'exemple, les pays de la sous-région du Bassin du Mékong³³ ont entrepris de développer leur infrastructure routière dans le couloir Nord-Sud, ce qui a impliqué la construction de 200 kilomètres de routes dans la République démocratique populaire lao (Houayxay-Boten) en 2008. Cette route, qui relie la Thaïlande, la République démocratique populaire lao et la Chine, avec la construction d'un pont sur le Mékong entre Chiang Kong (Thaïlande) et Huazxay (République démocratique populaire lao) dont l'achèvement est programmé pour 2011, permettra de transporter les marchandises par la route de Bangkok à Kuming en trente heures en 2015, alors qu'il fallait soixante-dix-huit heures en 2000³⁴. Une analyse de cet itinéraire a révélé que les passages de frontières restent le maillon faible, il convient donc d'accorder une attention particulière aux problèmes transfrontaliers. La mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce – telles que l'informatisation complète des données douanières, ainsi que la simplification des

documents douaniers et la réduction de leur nombre, comme le cas de l'Afghanistan l'a bien montré (encadré 7.4) – pourrait constituer une solution viable pour commencer. Il faut aussi continuer à travailler pour mettre en place les liaisons manquantes, améliorer les infrastructures, promouvoir le transport multimodal, et développer des couloirs de transport intégrés et des services de logistique dans la région.

La mise en place de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de procédures harmonisées jouent un rôle de première importance dans la facilitation du transport de transit et le développement économique, en particulier pour les pays en développement sans littoral. Le corridor Nord-Sud de la sous-région du Bassin du Mékong susmentionné a pour objectif d'améliorer le niveau économique et le niveau de vie des pays qu'il traverse. À titre d'exemples pratiques de ce type d'approche en Asie, on peut également citer le couloir est-ouest, le couloir économique sud du Bassin du Mékong, et six couloirs créés dans le cadre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC)³⁵.

En résumé, l'étude de l'évolution en Asie au cours de ces trois dernières années montre que cette région très étendue et très diverse a enregistré un accroissement non négligeable de ses échanges intrarégionaux et, en même temps, a poursuivi son intégration dans l'économie mondiale. Au cours de ce processus et de cette période, l'Asie tout entière a été livrée aux forces de la tourmente économique et financière déclenchée par la crise des pays développés partenaires. Il en est résulté qu'en 2009 les échanges (notamment les exportations en direction du reste du monde) ont beaucoup décliné et les différentes sous-régions d'Asie ont suivi un mouvement similaire. Mais la crise n'a pas frappé de la même manière les différents pays et sous-régions asiatiques. Les pays en développement sans littoral ont été gravement touchés par la récession économique, et seront confron-

Encadré 7.4 Couloirs de transit informatisés: le cas de l'Afghanistan

La promotion des couloirs de transit fait partie de la stratégie afghane de développement national. Elle entend faire en sorte que l'Afghanistan soit le centre d'un réseau de transit régional en raison de sa situation géographique stratégique, afin d'avoir accès aux marchés internationaux et d'établir un lien entre des partenaires commerciaux d'importance en procurant le moyen le plus rapide de parvenir à la mer. Cette stratégie prévoit deux couloirs majeurs:

Le couloir de transport nord-sud, qui relie le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan aux ports de Karachi, Qasim et Gawada au Pakistan, et continue, par Wagah, jusqu'en Inde et au reste de l'Asie du Sud; et le couloir de transport est-ouest, qui relie le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan aux ports de Cha Bahar et Bandar Abbas en République islamique d'Iran.

Le système SYDONIA est totalement opérationnel aux cinq postes-frontière afghans le long de ces deux couloirs de transit, reliant l'Afghanistan à la République islamique d'Iran (Islam Qala et, dans un très proche avenir, Zaranj/Nimroz), au Pakistan (Torkham), au Tadjikistan (Sher Khan Bandar), au Turkménistan (Towraghondi) et à l'Ouzbékistan (Hairatan).

Depuis la mise en place du premier couloir de transit informatisé en Afghanistan, (Torkham-Jalalabad-Kaboul) en mai 2006, les opérateurs économiques nationaux ont rempli plus de 1,3 million de déclarations de transit et le Département des douanes a recueilli plus de 32 millions de dollars de recettes sur les opérations de transit grâce à ce système.

Dans tous les bureaux de douane informatisés:

Les procédures de transit douanier sont conformes aux normes et aux meilleures pratiques internationales. Par exemple, elles remplacent par un seul document type les nombreux exemplaires de formulaires et d'autres papiers et documents précédemment requis;

Le processus est entièrement informatisé et accessible, par voie électronique, aux douaniers, aux mandataires en douane et aux négociants; toutes les déclarations de transit sont présentées à la douane sous forme électronique (utilisation à 100 % de l'entrée directe de données);

Tous les droits sont réglés aux agences de la Banque nationale d'Afghanistan et le service des douanes en reçoit immédiatement confirmation sous forme électronique;

Toutes les données de référence actualisées par la direction des douanes sont automatiquement envoyées à tous les postes de douane et intégrées dans le système SYDONIA; les données douanières émanant des bureaux de douane (transit/comptabilité) sont automatiquement colligées par les services de la direction des douanes et utilisées pour le contrôle et le suivi des opérations de transit ainsi que pour l'établissement de statistiques douanières et commerciales.

Tous les fonctionnaires des douanes et les opérateurs commerciaux ont été formés et connaissent bien le système SYDONIA (utilisé dans les deux langues nationales, le dari et le pashtou.



Le DPS (système de traitement des déclarations) du SYDONIA++ est en service:

- au département des douanes de Kaboul
- au département des douanes de Djalalabad
- à Herat
- à Kunduz
- à Nimroz

et sera ultérieurement installé à Mazar-e-Sharif.

Le Système de transit du SYDONIA++ est en service sur les itinéraires suivants:

- Torkham (frontière avec le Pakistan)–Djalalabad–Kaboul
- Islam Qala (frontière avec l'Iran)–Herat–Kaboul
- Heiratan (frontière avec l'Ouzbékistan)–Mazar-e-Sharif–Kaboul
- Torghundi (frontière avec le Turkménistan)–Herat–Kaboul
- Sher Khan Bandar (frontière avec le Tadjikistan)–Kunduz–Kaboul
- Zaranj/Nimroz (frontière avec l'Iran)–Kaboul

En prévision:

- Kaboul–Kandahar–Spin Boldak (frontière avec le Pakistan)

tés à des difficultés encore plus grandes pour revenir à la croissance observée en 2007 et 2008.

L'écart entre les pays à économie forte et les pays à économie plus faible, dans les différentes sous-régions d'Asie, s'est peut-être creusé au cours de ces trois dernières années, mais la tendance à long terme de l'évolution du commerce maritime et des secteurs connexes est encourageante. Traditionnellement, plusieurs pays industrialisés sont considérés comme des «nations maritimes», car ils ont leurs propres chantiers navals et leurs navires battant pavillon national pour transporter leurs échanges avec l'étranger. Tout au long du XXe siècle, toutefois, les pays en développement – surtout en Asie – ont gagné des parts de marché dans nombre de ces industries maritimes.

Les pays asiatiques sont maintenant au tout premier rang de nombreuses activités maritimes qui se développent. Trois des quatre plus importants exploitants de ports au monde sont basés en Asie, 14 des 20 principaux exploitants de transports maritimes de ligne sont asiatiques et les entreprises de construction et de démantèlement de navires sont presque toutes en Asie. La Chine et peut-être bien quelques autres pays asiatiques, sont en passe de devenir les seules «vraies nations maritimes», au sens où elles participent à toutes les activités maritimes. Dans le cadre d'un processus de regroupement industriel, les pays ont commencé à se spécialiser dans certains sec-

teurs seulement des activités maritimes. Aujourd'hui, un marin sur cinq vient des Philippines, la plupart des porte-conteneurs sont construits en République de Corée, et les opérateurs portuaires de Hong Kong (Chine) et de Dubaï exploitent de nombreux terminaux sur tous les continents. La Chine, en particulier, est devenue un acteur clef dans tous les principaux secteurs des activités maritimes; en 2009, elle a dépassé l'Allemagne pour s'installer au troisième rang des pays armateurs. Elle a dépassé le Japon pour monter au deuxième rang des constructeurs navals, et l'Inde pour prendre la tête du recyclage des navires. C'est également elle qui construit le plus grand nombre de conteneurs et de grues portuaires. Un nombre croissant de navires construits en Chine, appartenant à des armateurs chinois et battant pavillon chinois, transportent de plus en plus d'exportations chinoises de produits manufacturés. D'autres pays asiatiques accroissent également leur part de marché dans plusieurs sous-secteurs maritimes. L'Indonésie, la Malaisie, les Philippines et la République de Corée, par exemple, ont pu constituer des «regroupements de pays maritimes» qui bénéficient de synergies et d'économies d'échelle et profitent d'un commerce extérieur en pleine croissance. Les pays asiatiques ont pris la tête des échanges mondiaux de marchandises et s'attribuent une part croissante des transports maritimes et des services connexes.

NOTES

¹ Source: Fonds monétaire international (FMI).

² Par «Asie», il faut entendre les pays émergents plus les pays industriels d'Asie (FMI, *Regional Economic Outlook 2010*).

³ Source: KCIC (2010), «Asymmetric recovery, Asia rises», avril.

⁴ Pour de plus amples renseignements, voir CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2007*.

⁵ ESCAP *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific* (2010).

⁶ ESCAP *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific* (2009 et 2010).

⁷ Dans tous les pays les plus touchés, la part des exportations dans le PIB était supérieure à 60 % (CESAP, 2010).

⁸ Les pays nouvellement industrialisés sont Hong Kong (Chine), la République de Corée, Singapour et la province chinoise de Taiwan (Source: FMI, *Perspectives économiques régionales 2010*).

⁹ Selon certaines sources, la reprise se caractérise par «un rebond vigoureux et équilibré» (FMI, *Perspectives économiques régionales 2010*).

¹⁰ L'expression «pays en développement d'Asie» désigne 45 pays, à savoir: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine, îles Cook, Fidji, Géorgie, Hong Kong (Chine), Inde, Indonésie, Kazakhstan, Kiribati, Kirghizistan, Malaisie, Maldives, îles Marshall, îles Salomon, États fédérés de Micronésie, Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, province chinoise de Taiwan, République de Corée, République démocratique populaire lao, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Tonga, Turkménistan, Tuvalu, Vanuatu et Viet Nam.

¹¹ *Étude sur les transports maritimes 2004*, chap. 7, p. 93.

¹² L'Organisation mondiale du commerce indique que, en 2008, la part des produits manufacturés intermédiaires dans les échanges mondiaux hors combustibles était d'environ 40 % (OMC, *Évolution du commerce mondial en 2009*).

- ¹³ Selon des rapports récents, la dépendance du commerce de la région à l'égard des pays avancés s'est peut-être renforcée, en fait, au fil du temps, plutôt que l'inverse (FMI, *Perspectives économiques régionales*, mai 2009).
- ¹⁴ La Chine est devenue, surtout grâce au port de Hong Kong, l'un des principaux importateurs de composantes électroniques produites dans la région Asie-Pacifique. En 2007, environ 30 % des importations de marchandises de l'Inde et de la Chine provenaient de pays en développement d'Asie. En outre, on estime qu'un tiers des importations chinoises de biens intermédiaires utilisés dans la fabrication des produits finis exportés provient de la région. (Source: CESAP, *Economic and Social Survey 2010*).
- ¹⁵ CESAP, *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009*.
- ¹⁶ Estimations relatives aux gaz à effet de serre figurant dans CESAP, *Review of Developments in Transports in Asia and the Pacific 2009*.
- ¹⁷ Global Insight's World Trade Service, indiqué dans les nouvelles quotidiennes, 27 avril 2010, sur <http://www.fairplay.co.uk>.
- ¹⁸ *Containerisation International on line*, à l'aide des chiffres de 2008.
- ¹⁹ CESAP, *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009*. et Ci online, consulté en mai 2010.
- ²⁰ Les ports de Hong Kong et Shanghai sont deux autres plates-formes importantes permettant de répondre aux besoins chinois en matière de transbordement, dont les résultats ne sont pas meilleurs. Estimations de *Business Monitor International*, indiquées sur Think Marine.
- ²¹ CESAP, *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009*.
- ²² Les estimations montrent que l'accord de libre-échange conclu entre l'ANASE et la Chine concernant 1,7 milliard de personnes et des échanges d'un montant global de 1,2 billion de dollars dans les deux sens, a ouvert la voie à la création de la plus grande zone de libre-échange au monde. La zone de libre-échange ANASE-Inde couvre un marché de près de 1,8 milliard de personnes pour un PIB global de 2,75 billions de dollars. Les parties prenantes à l'accord ANASE-Australie-Nouvelle-Zélande espèrent créer une zone de libre échange transpacifique de 600 millions de personnes, avec un PIB global de 2,7 billions de dollars.
- ²³ Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSEAPAC), coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), Organisation de coopération économique (OCE), Coopération économique de la sous-région Bassin du Mékong (GMS), Accord du Forum des îles du Pacifique sur le resserrement des liens économiques PACER).
- ²⁴ CESAP, *Asia-Pacific Trade and Investment Agreements Database*, accessible sur le site <http://www.unescap.org/tid/aptiad>.
- ²⁵ OMC, *Regional Trade Agreement gateway*, accessible sur le site http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm.
- ²⁶ CESAP (2006), "Trade facilitation in selected landlocked countries in Asia", *Studies in Trade and Investment*, p. 58.
- ²⁷ Il s'agit en l'occurrence d'une cargaison de marchandises solides, transportée dans un conteneur de 20 pieds rempli, présumée ne pas être astreinte à des normes spéciales de sécurité phytosanitaires ou écologiques autres que les normes internationales reconnues.
- ²⁸ Worley C. (2010), "Electronic shipping documents bring trade up to speed", *Tanker Shipping and Trade*, avril/mai, p. 71.
- ²⁹ Sirimane S. et Misovicova M. (2009), "Toward a single window trading environment: Gaining support from senior-level policymakers. UNNExT policy brief n° 1, CESAP, novembre.
- ³⁰ Rajkarnikar P.R. *et al.* (2006), "The need for and cost of selected trade facilitation measures relevant to the WTO trade facilitation negotiation: a case study of Nepal." ARTNeT working paper series n° 8, CESAP.
- ³¹ Le système TIR fonctionne en vertu de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), qui autorise le transport international de marchandises par la route à partir d'un bureau de douane de départ situé dans un pays jusqu'à un bureau de douane d'arrivée dans un autre pays, en traversant autant de pays qu'il est nécessaire sans contrôle frontalier intermédiaire des marchandises transportées.
- ³² Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan.
- ³³ La sous-région du Bassin du Mékong comprend les pays suivants: Cambodge, Chine (province du Yunnan et Région autonome Guangxi Zhuang), Myanmar, République démocratique populaire lao, Thaïlande et Viet Nam.
- ³⁴ Banque asiatique de développement (2008), *Logistics Development Study of the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor*.
- ³⁵ Les pays du CAREC sont les suivants: Afghanistan, Azerbaïdjan, Chine, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan et Tadjikistan.



ANNEXE STATISTIQUE

I.	Classification des pays et territoires	179
II.	Trafic maritime mondial par groupes de pays.....	182
III. a)	Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 1 ^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb)	185
III. b)	Flottes marchandes du monde par pavillons d'immatriculation, par groupes de pays, et par types de navires, au 1 ^{er} janvier 2010 (en milliers de tpi)	190
IV.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED.....	196

Annexe I Classification des pays et territoires^{a b c d e} (suite)

I. Pays développés

Code 1	Bermudes	Groenland
	Canada	Saint-Pierre-et-Miquelon
	États-Unis d'Amérique	
Code 2	Allemagne	Lettonie
	Autriche	Lituanie
	Belgique	Luxembourg
	Bulgarie	Malte
	Chypre	Martinique
	Danemark	Monaco
	Espagne	Norvège
	Estonie	Pays-Bas
	Finlande	Pologne
	France	Portugal
	Gibraltar	République tchèque
	Grèce	Réunion
	Guadeloupe	Roumanie
	Guyane française	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
	Hongrie	Slovaquie
	Îles Féroé	Slovénie
	Irlande	Suède
	Islande	Suisse
	Italie	Northern Ireland
Code 3	Israël	Japon
Code 4	Australie	Nouvelle Zélande

II. Pays en transition

Code 5.1 en Europe	Albanie	Fédération de Russie
	Bélarus	Monténégro
	Bosnie-Herzégovine	République de Moldova
	Croatie	Serbie
	Ex-République yougoslave de Macédoine	Ukraine
Code 5.2 in Asia	Arménie	Kirghizistan
	Azerbaïdjan	Ouzbékistan
	Géorgie	Tadjikistan
	Kazakhstan	Turkménistan

Annexe I Classification des pays et territoires^{a b c d e} (suite)

III. Pays en développement

Code 6.1 Afrique du Nord	Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie
Code 6.2 Afrique de l'Ouest	Bénin Burkina Faso Cap-Vert Côte d'Ivoire Gambie Ghana Guinée Guinée-Bissau Libéria	Mali Mauritanie Niger Nigéria Sainte-Hélène Sénégal Sierra Leone Togo
Code 6.3 Afrique de l'Est	Burundi Comores Djibouti Érythrée Éthiopie Kenya Madagascar Malawi Maurice	Mozambique Ouganda République-Unie de Tanzanie Rwanda Seychelles Somalie Soudan Zambie Zimbabwe
Code 6.4 Afrique centrale	Angola Cameroun Congo Gabon Guinée équatoriale	République centrafricaine République démocratique du Congo Sao Tomé-et-Principe Tchad République centrafricaine
Code 6.5 Afrique australe	Afrique du Sud Botswana Lesotho	Namibie Swaziland
Code 7.1 Caraïbes	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

Annexe I Classification des pays et territoires^{a b c d e} (suite)

Code 7.2 Amérique centrale	Belize Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras Mexique Nicaragua Panama
Code 7.3 Amérique du Sud Zone côtière nord	Guyana Suriname	Venezuela (République bolivarienne du)
Code 7.4 Amérique du Sud Zone côtière ouest	Chili Colombie	Équateur Pérou
Code 7.5 Amérique du Sud Zone côtière est	Argentine Bolivie (État plurinational de) Brésil	Îles Falkland (Malvinas) ^e Paraguay Uruguay
Code 8.1 Asie occidentale	Arabie saoudite Bahreïn Émirats arabes unis Iraq Jordanie Koweït	Liban Oman Qatar République arabe syrienne Turquie Yémen
Code 8.2 Asie du Sud	Afghanistan Bangladesh Bhoutan Inde Iran (République islamique d')	Maldives Népal Pakistan Sri Lanka
Code 8.3 Asie de l'Est	Chine Hong Kong (Chine) Macao (Chine) Mongolie	République de Corée République populaire démocratique de Corée Taiwan (province chinoise) République de Corée
Code 8.4 Asie du Sud-Est	Brunéi Darussalam Cambodge Indonésie Malaisie Myanmar Philippines	République démocratique populaire lao Singapour Thaïlande Timor-Leste Viet Nam
Code 9 Océanie	Fidji Guam Île Christmas (Australie) Île de Wake Îles Marshall Îles Salomon Kiribati Micronésie (États fédérés de) Nauru	Nouvelle-Calédonie Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

Annexe I Classification des pays et territoires^{a b c d e} (suite)

Notes to Annex I

- ^a Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.
- ^b Les 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 | |
| Pays 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 |
- ^c Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct.
- ^d Les statistiques de trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports: c'est pourquoi les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.
- ^e Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupes de pays (en millions de tonnes)

Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchan- dises chargées	Marchandises déchargées			Total marchan- dises chargées	
		Pétrole		Marchan- dises solides		Pétrole		Marchan- dises solides		
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b			
Pays développés										
Amérique du Nord	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7	
Code 1	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7	
	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7	
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5	
	2009	24,0	108,0	494,6	626,6	485,3	141,4	390,6	1 017,2	
	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2	
Europe	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7	
Code 2	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2	
	2008	88,2	261,5	753,1	1 102,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0	
	2009	77,8	236,1	698,2	1 012,1	446,7	267,0	945,4	1 659,1	
	2008	0,0	10,0	162,0	172,1	254,7	92,8	548,8	896,2	
	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3	
Japon et Israël	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6	
	2008	0,0	10,0	162,0	172,1	254,7	92,8	548,8	896,2	
	2009	-	7,2	151,1	158,3	190,7	102,3	430,6	723,6	
	2009	16,7	3,8	722,6	743,1	27,1	18,8	54,0	99,9	
	Australie et Nouvelle-Zélande	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
Code 4	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0	
	2008	16,7	3,8	720,5	741,1	27,3	19,2	56,7	103,2	
	2009	16,7	3,8	722,6	743,1	27,1	18,8	54,0	99,9	
	Total partiel:	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1282,0	535,5	2347,2	4 164,7
	pays développés	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1246,0	524,0	2220,5	3 990,5
	2008	129,0	394,3	2 185,1	2 708,5	1251,1	523,8	2233,0	4 007,9	
	2009	118,6	355,0	2 066,5	2 540,1	1149,8	529,4	1820,6	3 499,8	
Pays en transition										
Codes 5.1 and 5.2	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6	
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8	
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3	
	2009	151,3	41,6	309,0	501,8	6,1	3,0	51,4	60,5	
Pays en développement										
Afrique du Nord	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3	
Code 6.1	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4	
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5	
	2009	97,9	62,0	71,1	231,0	11,5	15,9	154,1	181,6	
	Afrique de l'Ouest									
Code 6.2	2006	110,6	12,6	31,1	154,3	5,4	14,2	62,4	82,0	
	2007	110,1	10,3	33,5	154,0	7,6	17,1	55,5	80,2	
	2008	111,8	9,1	40,1	161,0	6,8	13,5	41,7	62,0	
	2009	91,8	9,2	38,2	139,3	6,6	13,3	40,1	60,1	

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupes de pays (en millions de tonnes) (suite)

Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchan- dises chargées	Marchandises déchargées			Total marchan- dises chargées
		Pétrole		Mar- chan- dises solides		Pétrole		Mar- chan- dises solides	
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b		
Afrique de l'Est									
Code 6.3	2006	11,8	1,1	19,7	32,6	1,9	8,2	25,6	35,7
	2007	13,6	1,2	13,2	28,0	2,0	8,9	27,7	38,5
	2008	19,7	1,0	17,0	37,6	1,6	8,7	32,5	42,8
	2009	19,0	1,0	15,0	35,0	1,9	8,8	31,4	42,1
Afrique centrale	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
Code 6.4	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	125,9	5,4	8,8	140,1	1,6	2,3	8,7	12,7
Afrique australe	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
Code 6.5	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,3	136,7	22,0	2,4	44,7	69,1
Total partiel:pays en développement d'Afrique	2006	353,8	86,0	264,2	704,0	41,0	39,9	276,5	357,4
	2007	362,5	81,8	264,6	708,9	45,5	45,0	285,3	375,9
	2008	379,2	83,5	279,3	741,9	44,8	44,2	277,0	366,1
	2009	335,0	82,8	264,4	682,1	43,7	42,7	279,2	365,6
Caraïbes et Amérique centrale	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
Codes 7.1 and 7.2	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	86,4	216,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	73,2	38,3	76,2	187,7	35,6	45,8	93,2	174,6
Amérique du Sud:	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
côtes nord et est	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
Codes 7.3 and 7.5	2008	112,6	40,5	562,2	715,2	22,7	10,9	128,3	162,0
	2009	111,8	39,8	537,1	688,7	22,7	10,9	96,5	130,1
Amérique du Sud: côte ouest	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
Code 7.4	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	34,4	11,5	128,4	174,3	15,8	8,7	57,8	82,3
Total partiel: pays en développement d'Amérique	2006	251,3	93,9	685,5	1030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	784,6	1112,2	74,2	66,9	292,7	433,8
	2009	219,4	89,6	741,7	1050,6	74,2	65,4	247,5	387,0
Asie occidentale	2006	729,1	158,1	151,0	1038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
Code 8.1	2007	753,7	155,2	152,1	1060,9	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	713,9	160,4	177,2	1051,5	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	716,2	159,1	154,7	1030,0	23,0	53,3	320,2	396,4

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupes de pays (en millions de tonnes) (suite)

Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchan- dises chargées	Marchandises déchargées			Total marchan- dises chargées
		Pétrole		Marchan- dises solides		Pétrole		Marchan- dises solides	
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b		
Asie du Sud et de l'Est	2006	132,3	102,5	922,6	1157,3	411,3	104,0	1482,0	1 997,4
Codes 8.2 and 8.3	2007	128,1	104,7	959,7	1192,5	455,0	106,9	1674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1176,7	420,5	155,8	1779,6	2 356,0
	2009	131,4	115,7	805,5	1052,6	464,2	151,5	2049,6	2 665,4
Asie du Sud-Est	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
Code 8.4	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	849,7	983,6	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	51,1	80,7	847,3	979,2	116,9	108,3	295,4	520,6
Total partiel: pays en développement d'Asie	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,1	358,1	1 890,8	3 187,1	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	339,3	1 969,9	3 211,8	565,6	318,3	2 477,9	3 361,9
	2009	898,7	355,5	1 807,5	3 061,7	604,1	313,1	2 665,2	3 582,4
Pays en développement d'Océanie	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	3,5	0,0	7,0	6,5	13,5
Code 9	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
Total partiel: pays et territoires en développement	2006	1 527,5	537,1	2 747,0	4 811,5	643,4	355,5	2 651,6	3 650,6
	2007	1 553,9	530,7	2 882,0	4 966,6	742,2	376,8	2 949,8	4 068,9
	2008	1 517,9	515,9	3 036,4	5 070,2	684,7	436,5	3 054,3	4 175,5
	2009	1 454,6	528,0	2 818,2	4 800,8	721,9	424,8	3 201,3	4 348,1
Total mondial	2006	1 783,4	914,8	4 984,1	7 682,3	1931,0	894,2	5 060,8	7 885,9
	2007	1 813,4	933,5	5 236,6	7 983,5	1995,5	904,3	5 236,3	8 136,1
	2008	1 785,2	946,9	5 478,0	8 210,1	1942,1	964,1	5 366,5	8 272,7
	2009	1 724,5	924,6	5 193,6	7 842,8	1877,8	957,3	5 073,3	7 908,4

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays déclarants et des sources spécialisées, et publiées sur les sites Web des ports. Toutes les données ont été révisées et actualisées à la suite de l'amélioration de l'établissement des rapports et de la réception de statistiques plus récentes et de renseignements détaillés concernant la répartition par catégorie de marchandises. Les chiffres de 2009 sont des estimations basées sur les données provisoires.

^a Voir l'annexe I pour la composition des groupes.

^b Y compris le GNL, le GPL, le naphte, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère, le fuel lourd, etc.

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Pays en développement d'Afrique						
Afrique du Sud	203	9	0	0	27	167
Algérie	768	17	121	65	0	565
Angola	63	5	0	12	0	46
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	16	0	0	2	0	14
Cap-Vert	32	4	0	8	0	20
Comores	905	181	155	429	13	128
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	3	0	0	0	0	3
Égypte	1 070	218	388	215	54	194
Érythrée	13	2	0	10	0	1
Éthiopie	118	0	0	118	0	0
Gabon	14	1	0	5	0	9
Gambie	35	4	0	27	0	4
Ghana	116	3	0	14	0	99
Guinée	23	0	0	1	0	23
Guinée équatoriale	27	2	0	2	0	23
Guinée-Bissau	6	0	0	1	0	5
Jamahiriya arabe libyenne	802	726	0	27	0	48
Kenya	14	5	0	0	0	9
Madagascar	33	5	0	13	0	15
Maroc	471	14	0	23	58	377
Maurice	66	0	0	14	0	53
Mauritanie	52	0	0	1	0	51
Mozambique	41	0	0	6	0	35
Namibie	122	0	0	3	0	119
Nigéria	679	451	10	12	0	206
République démocratique du Congo	14	1	0	0	0	12
République-Unie de Tanzanie	89	14	12	52	0	12
Saint-Hélène	2	0	0	0	0	2
Sao Tomé-et-Principe	22	1	4	14	0	4
Sénégal	47	0	0	1	0	46
Seychelles	203	122	0	43	0	39
Sierra Leone	628	63	49	416	9	92
Somalie	5	1	0	1	0	4
Soudan	25	0	0	22	0	3
Togo	178	6	45	99	7	21
Tunisie	165	16	17	27	0	105
PAYS EN DÉVELOPPEMENT						
<i>D'AFRIQUE Total</i>	7 087	1 871	801	1 681	167	2 567

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb) (suite)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	1 407	99	81	1 020	6	201
Argentine	743	314	67	52	13	298
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	824	181	307	256	0	82
Belize	1 248	22	193	740	0	293
Bolivie (État plurinational de)	122	16	31	61	0	15
Brésil	2 378	904	506	239	277	452
Chili	849	239	227	63	17	303
Colombie	90	5	0	38	0	47
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	44	0	3	10	0	30
Dominique	913	261	532	82	0	39
El Salvador	11	0	0	0	0	11
Équateur	322	190	0	6	0	125
Grenade	2	0	0	1	0	2
Guatemala	4	0	0	0	0	4
Guyan ^a	41	5	0	23	0	14
Haïti	2	0	0	1	0	0
Honduras	643	103	41	233	2	264
Îles Caïmanes	2 912	1 292	710	658	0	252
Îles Falkland ^d	47	0	0	0	0	47
Îles Turques et Caïques	1	0	0	0	0	1
Îles Vierges britanniques	19	0	0	1	0	19
Jamaïque	249	0	163	53	28	5
Mexique	1 383	681	54	50	0	598
Nicaragua	8	1	0	1	0	6
Paraguay	54	4	0	37	7	6
Pérou	356	109	0	20	0	227
République dominicaine	10	0	0	5	0	5
Saint-Kitts-et-Nevis	899	82	293	417	12	95
Suriname	5	2	0	1	0	1
Trinité-et-Tobago	52	4	0	0	0	48
Uruguay	109	11	2	7	0	89
Venezuela (République bolivarienne du)	1 021	501	133	46	0	342
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
<i>Total</i>	16 773	5 026	3 341	4 119	361	3 926

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb) (suite)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Arabie saoudite	1 711	878	0	288	204	341
Bahreïn	518	81	58	1	247	130
Bangladesh	645	64	271	238	35	36
Brunéï Darussalam	500	1	13	3	0	484
Cambodge	1 964	40	250	1 494	11	169
Chine	30 077	5 444	13 315	4 704	4 393	2 221
Chine, Hong Kong	45 338	10 315	22 366	2 742	8 745	1 170
Chine, Macao	2	0	0	0	0	2
Chine, province chinoise de Taiwan	2 636	675	1 001	117	637	206
Émirats arabes unis	1 083	387	75	75	45	202
Inde	9 027	4 971	2 377	322	254	1 102
Indonésie	8 093	2 335	1 256	2 298	630	1 574
Iran (République islamique d')	988	80	260	236	187	225
Iraq	143	42	0	39	0	62
Jordanie	264	137	0	50	0	77
Koweït	2 369	1 752	23	98	269	226
Liban	140	1	34	102	0	3
Malaisie	7 718	2 938	290	495	703	3 292
Maldives	141	8	1	119	0	13
Mongolie	744	11	532	178	0	23
Myanmar	183	3	14	136	0	29
Oman	27	1	0	2	0	24
Pakistan	295	158	36	75	0	26
Philippines	5 219	488	2 406	1 394	291	640
Qatar	1 016	302	70	1	365	278
République arabe syrienne	247	0	48	188	8	4
République de Corée	12 893	1 382	7 864	1 334	688	1 625
République démocratique populaire lao	0	0	0	0	0	0
République populaire démocratique de Corée	871	70	96	620	22	62
Singapour	41 047	16 709	7 808	3 928	8 894	3 707
Sri Lanka	168	15	45	86	0	22
Thaïlande	2 526		538	911	232	251
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquie	5 451	983	1 953	1 611	458	445
Viet Nam	3 451	905	736	1 438	121	251
Yémen	33	13	0	6	0	13
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
<i>Total</i>	187 530	51 784	63 738	25 331	27 742	18 935

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb) (suite)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	35	0	0	9	0	26
Îles Salomon	13	0	0	2	0	10
Kiribati	547	97	191	197	0	62
Micronésie (États fédérés de)	12	0	0	6	0	5
Nouvelle-Calédonie	2	0	0	2	0	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	98	4	5	71	0	18
Polynésie française	1	0	0	0	0	1
Samoa	10	0	0	8	0	2
Tonga	68	1	6	48	0	13
Tuvalu	1 098	693	200	101	11	94
Vanuatu	2 145	0	1 064	257	25	798
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
<i>Total</i>	4 030	795	1 465	702	36	1 031
TOTAL PAYS EN DÉVELOPPEMENT	215 420	59 476	69 345	31 834	28 306	26 459
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	15 157	375	418	489	13 176	698
Australie	1 837	227	363	144	0	1 103
Autriche	10	0	0	10	0	0
Belgique	4 301	1 127	1 405	258	106	1 405
Bulgarie	523	18	289	112	54	50
Canada	2 993	601	1 151	112	16	1 113
Danemark	11 336	3 171	251	390	6 015	1 510
Espagne	2 880	569	22	291	128	1 871
Estonie	375	8	0	12	0	355
États-Unis	12 018	2 314	1 172	1 787	3 516	3 229
Finlande	1 459	363	4	496	29	567
France	6 837	3 061	179	158	1 633	1 807
Grèce	38 911	22 637	11 482	338	2 189	2 266
Guadeloupe	1	0	0	1	0	0
Guyane française	0	0	0	0	0	0
Irlande	189	13	0	99	5	72
Islande	162	0	0	1	0	160
Israël	400	3	0	4	384	9
Italie	15 531	4 821	2 686	2 387	974	4 662
Japon	14 725	2 704	3 686	2 782	114	5 439
Lettonie	264	64	0	25	0	175
Lituanie	434	1	0	222	10	201
Luxembourg	935	165	112	178	186	294
Norvège	16 614	5 373	2 278	4 105	5	4 853
Nouvelle-Zélande	363	57	14	136	7	149
Pays-Bas	6 966	424	43	2 887	1 613	2 000

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tjb) (suite)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Pologne	204	5	0	38	0	161
Portugal	1 288	386	89	303	27	482
Roumanie						
Royaume-Uni	18 986	1 673	1 558	3 283	9 078	3 394
Slovaquie	147	0	10	136	0	1
Slovénie	2	0	0	0	0	2
Suède	4 045	426	26	2367	0	1 225
Suisse	641	59	353	82	142	4
PAYS DÉVELOPPÉS						
<i>Total</i>	180 779	50 674	27 590	23 701	39 408	39 406
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	67	0	0	66	0	2
Azerbaïdjan	743	248	0	112	0	384
Croatie	1 390	664	531	48	0	146
Fédération de Russie	7 650	1 377	446	2 800	143	2 883
Géorgie	708	22	130	478	8	70
Kazakhstan	77	37	0	3	0	37
Monténégro	7	0	0	4	0	3
République de Moldova	351	19	76	240	4	12
Turkménistan	63	16	0	17	0	31
Ukraine	905	31	69	437	0	368
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	11 962	2 414	1 253	4 206	155	3 934
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION						
Antigua-et-Barbuda	9 993	15	799	3 325	5 751	104
Bahamas	48 119	18 164	7 310	7 234	1 414	13 997
Bermudes	9 706	1 216	1 735	101	682	5 972
Chypre	20 169	5 604	7 720	1 439	4 089	1 316
Île de Man	10 194	5 719	2 155	350	112	1 857
Îles Marshall	49 088	22 034	12 998	1 391	4 290	8 375
Libéria	91 696	34 959	19 270	3 819	28 478	5 170
Malte	35 037	11 580	15 409	3 272	2 408	2 368
Panama	190 663	38 230	85 076	22 979	30 172	14 206
Saint-Vincent-et-les Grenadines	5 152	167	1 931	2 299	120	635
<i>DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION Total</i>	469 817	137 688	154 404	46 209	77 515	54 000
Pavillon inconnu	4 656	748	600	1 640	159	1 510
Total mondial^a	882 635	250 999	253 191	107 591	145 544	125 310

Annexe III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tpl)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Vraquiers ^c	Porte- conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	126	9	0	0	30	87
Algérie	765	25	204	64	0	471
Angola	52	8	0	15	0	29
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	9	0	0	3	0	7
Cap-Vert	23	6	0	11	0	6
Comores	1 212	330	249	509	17	107
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d' Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Égypte	1 518	375	679	243	63	157
Érythrée	14	3	0	10	0	1
Éthiopie	150	0	0	150	0	0
Gabon	9	1	0	4	0	4
Gambie	12	5	0	5	0	2
Ghana	85	5	0	18	0	62
Guinée	12	0	0	0	0	11
Guinée équatoriale	17	4	0	2	0	11
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya arabe libyenne	1 405	1 346	0	31	0	28
Kenya	14	8	0	0	0	6
Madagascar	31	7	0	16	0	7
Maroc	332	20	0	19	69	223
Maurice	64	0	0	12	0	52
Mauritanie	25	0	0	1	0	24
Mozambique	35	0	0	11	0	24
Namibie	70	0	0	2	0	69
Nigéria	989	750	13	19	0	207
République démocratique du Congo	17	2	0	1	0	14
République-Unie de Tanzanie	117	25	16	71	0	5
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
Sao Tomé-et-Principe	28	1	7	18	0	2
Sénégal	19	0	0	2	0	17
Seychelles	288	201	0	56	0	31
Sierra Leone	792	102	76	557	11	45
Somalie	5	2	0	1	0	3
Soudan	28	0	0	26	0	1
Togo	243	8	76	141	8	10
Tunisie	97	24	26	21	0	25
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total	8 611	3 268	1 347	2 040	199	1 757

Annexe III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de *tpl*) (suite)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Vraquiers ^c	Porte- conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	1 837	172	148	1 225	8	283
Argentine	981	537	114	70	18	241
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	1 181	282	513	327	0	59
Belize	1 451	32	297	891	0	232
Bolivie (État plurinational de)	166	24	48	80	0	14
Brésil	3 407	1 443	863	279	358	464
Chili	1 096	396	381	75	21	222
Colombie	109	8	0	54	0	47
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	49	1	3	14	0	31
Dominique	1 610	459	1 000	114	0	38
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	401	327	0	6	0	68
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	3	1	0	0	0	2
Guyana	42	7	0	28	0	7
Haïti	2	0	0	1	0	0
Honduras	702	188	71	311	2	130
Îles Caïmanes	3 961	2 179	1 163	294	0	326
Îles Falkland ^d	35	0	0	0	0	35
Îles Turques et Caïques	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges britanniques	11	0	0	1	0	10
Jamaïque	353	0	263	55	35	1
Mexique	1 776	1 131	92	35	0	517
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	63	7	0	47	8	2
Pérou	318	177	0	30	0	111
République dominicaine	6	0	0	5	0	1
Saint-Kitts-et-Nevis	1 219	128	479	549	11	53
Suriname	6	3	0	2	0	1
Trinité-et-Tobago	18	4	0	0	0	14
Uruguay	70	16	3	9	0	42
Venezuela (République bolivarienne du)	1 484	861	220	63	0	340
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE Total	22 362	8 381	5 659	4 568	463	3 291
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Arabie saoudite	2 319	1 511	0	295	221	292
Bahreïn	613	154	85	2	271	101
Bangladesh	975	111	462	329	48	25
Brunéi	449	1	20	3	0	425
Cambodge	2 517	64	368	1 968	15	101
Chine	45 157	9 264	23 031	6 043	5 268	1 552
Chine, Hong Kong	74 513	18 550	40 958	3 754	10 160	1 092

Annexe III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de *tpl*) (suite)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Vraquiers ^c	Porte- conteneurs	Autres
Chine, Macao	2	0	0	0	0	2
Chine, province chinoise de Taiwan	3 944	1 144	1 831	161	710	96
Émirat arabes unis	1 412	650	120	82	378	182
Inde	14 970	9 005	4 109	362	328	1 165
Indonésie	10 471	3 867	2 082	2 928	825	769
Iran	1 333	120	453	298	252	210
Iraq	180	68	0	54	0	58
Jordanie	369	290	0	60	0	20
Koweït	3 856	3 216	39	76	292	233
Laos	2	0	0	2	0	0
Liban	159	1	54	100	0	3
Malaisie	10 225	5 226	498	594	862	3 046
Maldives	188	16	2	161	0	9
Mongolie	1 190	19	903	250	0	18
Myanmar	210	5	24	168	0	14
Oman	14	2	0	2	0	10
Pakistan	481	282	66	107	0	26
Philippines	7 033	781	3 841	1 695	348	368
Qatar	1 363	546	116	0	404	298
République arabe syrienne	344	0	77	258	8	1
République de Corée	20 819	2 433	14 505	1 740	856	1 285
République populaire démocratique de Corée	1 266	118	162	900	31	55
Singapour	61 660	29 773	14 427	2 929	10 480	4 052
Sri Lanka	239	26	75	122	0	15
Thaïlande	3 747	1 038	883	1 300	314	212
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquie	7 878	1 694	3 358	2 011	573	242
Viet Nam	5 415	1 480	1 223	2 287	162	262
Yémen	31	22	0	3	0	6
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total	285 345	91 475	113 772	31 044	32 806	16 248
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	17	0	0	7	0	10
Îles Salomon	8	0	0	2	0	6
Kiribati	829	163	344	276	0	46
Micronésie (États fédérés de)	10	0	0	6	0	3
Nouvelle-Calédonie	3	0	0	3	0	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	111	3	6	90	0	12
Polynésie française	1	0	0	1	0	0
Samoa	10	0	0	9	0	1
Tonga	78	2	7	60	0	9
Tuvalu	1 884	1 268	363	147	15	92
Vanuatu	2 684	0	1 749	239	29	667
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE Total	5 634	1 435	2 468	840	44	847
Total PAYS EN DÉVELOPPEMENT	321 952	104 559	123 246	38 492	33 511	22 143

Annexe III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tpl) (suite)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Vraquiers ^c	Porte- conteneurs	Autres
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	17 570	567	828	537	15 268	370
Australie	2 171	394	579	133	0	1 065
Autriche	12	0	0	12	0	0
Belgique	6 575	2 169	2 731	150	131	1 394
Bulgarie	697	26	464	117	64	26
Canada	3 401	1 006	1 727	100	17	551
Danemark	13 814	5 270	512	333	6 706	993
Espagne	2 555	1 036	35	208	165	1 112
Estonie	99	13	0	15	0	71
États-Unis	12 792	3 974	2 233	966	3 782	1 838
Finlande	1 171	609	4	401	37	121
France	8 821	5 648	346	91	1 793	943
Grèce	67 629	42 336	21 402	368	2 406	1 117
Guadeloupe	1	0	0	1	0	0
Irlande	196	18	0	145	7	25
Islande	69	0	1	1	0	68
Israël	486	5	0	5	471	5
Italie	17 276	8 166	5 006	1 512	1 086	1 505
Japon	17 707	5 028	6 608	2 491	124	3 456
Lettonie	180	106	0	22	0	52
Lituanie	364	2	0	274	14	75
Luxembourg	1 100	255	192	112	188	352
Norvège	20 811	9 357	4 046	3 316	7	4 085
Nouvelle-Zélande	327	89	20	156	8	54
Pays-Bas	7 252	651	53	3 606	1 856	1 087
Pologne	131	7	0	30	0	94
Portugal	1 288	677	147	259	35	171
Roumanie	244	47	0	82	0	115
Royaume-Uni	20 176	2 625	2 903	2 319	10 199	2 131
Slovaquie	193	0	15	178	0	0
Slovénie	0	0	0	0	0	0
Suède	2 206	617	36	1 260	0	293
Suisse	1 023	88	627	106	197	5
PAYS DÉVELOPPÉS Total	228 340	90 787	50 515	19 305	44 561	23 173

Annexe III b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et par types de navires^b, au 1^{er} janvier 2010 (en milliers de tpl) (suite)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Vraquiers ^c	Porte- conteneurs	Autres
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	97	0	0	95	0	1
Azerbaïdjan	663	353	0	122	0	187
Croatie	2 277	1 239	948	54	0	37
Fédération de Russie	7 283	1 981	627	3 168	149	1 357
Géorgie	935	37	206	638	12	42
Kazakhstan	91	63	0	2	0	26
Moldova (République de)	460	33	119	296	6	7
Monténégro	6	0	0	5	0	1
Turkménistan	62	22	0	15	0	24
Ukraine	904	52	111	526	0	214
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	12 778	3 781	2 012	4 922	167	1 895
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION						
Antigua et Barbuda	13 034	23	1 282	4 313	7 297	118
Bahamas	64 109	33 484	12 875	6 508	1 570	9 671
Bermudes	10 107	2 250	3 339	113	712	3 692
Chypre	31 305	10 134	13 690	1 767	4 876	839
Île de Man	16 711	10 239	4 078	407	147	1 840
Îles Marshall	77 827	39 961	23 605	1 567	5 314	7 380
Libéria	142 121	63 212	35 214	3 778	33 907	6 011
Malte	56 156	20 682	27 760	3 723	2 864	1 128
Panama	288 758	69 363	154 645	18 089	33 879	12 781
Saint-Vincent-et-les Grenadines	7 329	318	3 381	2 981	156	494
<i>DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION Total</i>	707 457	249 665	279 869	43 247	90 722	43 954
Pavillon inconnu	5 611	1 260	981	2 266	197	908
Total MONDIAL^e	1 276 137	450 053	456 623	108 232	169 158	92 072

Notes to Annex III

Source: Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

^b Navires de 100 tjb ou au-delà, non comprises les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.

^c Y compris les cargos mixtes.

^d Il existe un différend entre les Gouvernements d'Argentine et du Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

^e Compte non tenu des estimations relatives à la flotte de réserve des États-Unis et de la flotte des Grands Lacs des États-Unis et du Canada.

Annexe IV Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED

	Points d'indice									Rang
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance annuelle moyenne 2004–2010	Croissance 2010/2009	2010
Afrique du Sud	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	32,49	1,56	0,42	33
Albanie	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	4,34	0,66	2,04	128
Algérie	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	31,45	3,57	23,08	35
Allemagne	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	90,88	2,38	6,58	4
Angola	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	10,71	0,17	-0,61	78
Antigua-et-Barbuda	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	2,40	0,01	-0,26	155
Antilles néerlandaises	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	7,97	-0,03	-0,61	97
Arabie saoudite	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	50,43	2,43	3,13	17
Argentine	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	27,61	1,25	1,62	42
Aruba	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	5,34	-0,34	1,82	118
Australie	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	28,11	0,25	-0,69	41
Bahamas	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	25,71	1,37	6,45	46
Bahreïn	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	7,83	0,41	-0,21	99
Bangladesh	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	7,55	0,39	-0,36	102
Barbade (La)	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	4,20	-0,21	-0,55	130
Belgique	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	84,00	1,81	1,20	8
Belize	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	3,95	0,29	1,66	135
Bénin	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	11,51	0,23	-2,01	76
Bermudes	1,54	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	0,01	0,00	159
Brésil	25,83	31,49	31,61	31,64	30,87	31,08	31,65	0,97	0,58	34
Brunéi Darussalam	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	5,12	0,20	1,18	122
Bulgarie	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	5,46	-0,12	-0,32	115
Cambodge	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	4,52	0,11	-0,15	125
Cameroun	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	11,34	0,15	-0,26	77
Canada	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	42,39	0,45	1,04	22
Cap-Vert	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	3,69	0,30	-1,44	142
Chili	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	22,05	1,10	3,21	50
Chine	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	143,57	7,26	11,10	1
Chine, Hong Kong	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	113,60	3,20	9,12	2
Chine, province chinoise de Taiwan	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	64,37	0,80	3,46	14
Chypre	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	16,20	0,30	2,89	64
Colombie	18,61	19,20	20,49	29,13	21,64	23,18	26,13	1,25	2,96	45
Comores	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	5,74	-0,06	0,74	111
Congo	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	10,45	0,36	-0,91	81
Costa Rica	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	12,77	0,03	-1,84	74
Côte d'Ivoire	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	17,48	0,52	-1,90	61
Croatie	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	8,97	0,06	0,49	88
Cuba	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	6,57	-0,03	0,65	104

Annexe IV Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (suite)

	Points d'indice									Rang 2010
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance annuelle moyenne 2004-2010	Croissance 2010/2009	
Danemark	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	26,76	2,53	-0,92	43
Djibouti	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	19,55	2,13	1,57	55
Dominique	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	1,88	-0,07	-0,85	157
Égypte	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	47,55	0,78	-4,44	20
El Salvador	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	9,64	0,56	-0,71	83
Émirats arabes unis	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	63,37	4,22	2,91	15
Équateur	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	18,73	1,15	1,64	56
Érythrée	3,36	1,58	2,23	-	3,26	3,26	0,02	-0,56	-3,24	161
Espagne	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	74,32	3,31	4,10	12
Estonie	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	5,73	-0,22	0,02	112
États-Unis	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	83,80	0,08	1,36	9
Fédération de Russie	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	20,88	1,50	0,24	53
Fidji	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	9,44	0,20	0,70	85
Finlande	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	8,36	-0,18	-1,79	94
France	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	74,94	1,27	7,93	11
Gabon	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	8,55	-0,04	-0,62	92
Gambie	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	5,38	0,08	-2,15	117
Géorgie	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	4,02	0,09	0,19	134
Ghana	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	17,28	0,80	-2,06	62
Grèce	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	34,25	0,67	-7,65	30
Grenade	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	3,71	0,24	-0,42	141
Groenland	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	2,27	-0,01	0,00	156
Guam	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	8,78	-0,29	0,21	90
Guatemala	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	13,33	0,18	-1,39	71
Guinée	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	6,28	0,02	-2,04	107
Guinée équatoriale	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	4,37	0,06	0,64	127
Guinée-Bissau	2,12	5,19	5,03	5,14	5,34	3,54	3,50	0,23	-0,05	144
Guyana	4,54	4,37	4,60	4,28	4,36	4,34	3,95	-0,10	-0,38	136
Haïti	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	7,58	0,45	3,18	101
Honduras	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	9,09	0,00	-1,60	87
Îles Caïmanes	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	2,51	0,10	0,75	154
Îles Féroé	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	4,21	0,00	0,00	129
Îles Mariannes septentrionales	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	3,43	0,21	-0,34	145
Îles Marshall	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	2,83	-0,11	-0,02	152
Îles Salomon	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	5,57	0,33	1,61	114
Îles Vierges américaines	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	3,32	0,26	-0,39	149
Inde	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	41,40	1,21	0,43	23

Annexe IV Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (suite)

	Points d'indice									Rang 2010
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance annuelle moyenne 2004-2010	Croissance 2010/2009	
Indonésie	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	25,60	-0,05	-0,08	47
Iran (République islamique d')	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	30,73	2,84	1,83	37
Iraq	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	4,19	0,47	-0,92	132
Irlande	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	8,53	-0,04	0,93	93
Islande	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	4,70	0,00	-0,02	124
Israël	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	33,20	2,14	14,54	31
Italie	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	59,57	0,24	-10,40	16
Jamahiriya arabe libyenne	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	5,38	0,02	-4,05	116
Jamaïque	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	33,09	1,96	13,53	32
Japon	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	67,43	-0,29	1,10	13
Jordanie	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	17,79	1,13	-5,91	60
Kenya	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	13,09	0,75	0,26	72
Kiribati	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	2,86	-0,03	0,00	150
Koweït	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	8,31	0,41	1,77	95
Lettonie	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	5,98	-0,06	0,80	108
Liban	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	30,29	3,29	0,74	39
Libéria	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	5,95	0,11	0,46	109
Lituanie	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	9,55	0,72	1,44	84
Madagascar	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	7,38	0,08	-1,26	103
Malaisie	62,83	64,97	69,20	81,58	27,14	41,91	34,25	0,67	-7,65	30
Maldives	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	1,65	-0,42	-3,78	158
Malte	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	37,53	1,67	-0,18	27
Maroc	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	49,36	6,66	10,95	18
Maurice	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	16,68	0,59	1,92	63
Mauritanie	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	5,61	0,04	-1,88	113
Mexique	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	36,35	1,84	4,46	28
Micronésie (États fédérés de)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	3,43	0,10	-0,43	146
Monténégro	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	4,48	0,26	4,46	126
Mozambique	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	8,16	0,25	-1,22	96
Myanmar	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	3,68	0,09	-0,11	143
Namibie	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	14,45	1,36	0,84	69
Nicaragua	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	8,68	0,66	-1,90	91
Nigéria	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	18,28	0,91	-1,61	59
Norvège	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	7,93	-0,22	0,00	98
Nouvelle-Calédonie	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	9,37	-0,08	0,63	86
Nouvelle-Zélande	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	18,38	-0,42	7,79	58
Oman	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	48,52	4,20	3,20	19

Annexe IV Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (suite)

	Points d'indice									Rang 2010
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance annuelle moyenne 2004-2010	Croissance 2010/2009	
Pakistan	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	29,48	1,55	2,89	40
Palau	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	3,43	0,40	-0,36	147
Panama	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	41,09	1,51	8,43	24
Papouasie-Nouvelle-Guinée	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	6,38	-0,10	-0,20	106
Paraguay	0,53	0,53	6,32	6,25	0,65	0,00	0,00	-0,09	0,00	162
Pays-Bas	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	89,96	1,86	1,30	5
Pérou	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	21,79	1,17	4,83	51
Philippines	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	15,19	-0,04	-0,71	67
Pologne	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	26,18	3,15	16,97	44
Polynésie française	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	8,88	-0,26	0,49	89
Porto Rico	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	10,65	-0,69	-0,27	79
Portugal	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	38,06	3,42	5,09	26
Qatar	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	7,67	0,84	5,57	100
République arabe syrienne	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	15,17	1,11	4,15	68
République de Corée	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	82,61	2,32	-4,06	10
République démocratique du Congo	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	5,24	0,37	1,44	119
République dominicaine	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	22,25	1,63	0,64	49
République tchèque	0,44	0,44	0,44	0,44	3,20	0,44	0,44	0,00	0,00	160
République-Unie de Tanzanie	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	10,61	0,42	1,08	80
Roumanie	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	15,48	0,58	-7,86	66
Royaume-Uni	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	87,53	0,97	2,71	7
Sainte-Lucie	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	3,77	0,01	-0,47	137
Saint-Kitts-et-Nevis	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	2,84	-0,44	-0,23	151
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13	3,72	0,03	-0,40	140
Samoa	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	5,18	-0,04	0,56	120
Samoa américaines	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	4,85	-0,05	0,25	123
Sao Tomé-et-Principe	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	3,33	0,40	0,95	148
Sénégal	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	12,98	0,47	-1,98	73
Seychelles	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	5,16	0,05	0,26	121
Sierra Leone	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	5,80	-0,01	0,24	110
Singapour	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	103,76	3,65	4,29	3
Slovénie	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	20,61	1,12	0,80	54
Somalie	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	4,20	0,18	1,38	131
Soudan	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	10,05	0,52	0,78	82
Sri Lanka	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	40,23	0,93	5,49	25

Annexe IV Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (suite)

	Points d'indice									Rang 2010
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance annuelle moyenne 2004-2010	Croissance 2010/2009	
Suède	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	30,58	2,64	-0,77	38
Suisse	3,53	3,40	3,20	3,27	3,01	2,74	2,58	-0,16	-0,16	153
Suriname	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	4,12	-0,11	-0,04	133
Thaïlande	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	43,76	2,12	6,98	21
Togo	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	14,24	0,67	-0,18	70
Tonga	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	3,73	-0,01	-0,26	139
Trinité-et-Tobago	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	15,76	0,43	-0,13	65
Tunisie	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	6,46	-0,38	-0,05	105
Turquie	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	36,10	1,75	4,12	29
Ukraine	11,18	10,81	14,88	16,73	23,62	22,81	21,06	1,65	-1,75	52
Uruguay	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	24,46	1,34	2,18	48
Vanuatu	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	3,75	-0,03	-0,47	138
Venezuela (République bolivarienne du)	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	18,61	0,06	-1,82	57
Viet Nam	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	31,36	3,08	4,98	36
Yémen	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	12,49	-1,12	-2,12	75

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir de données fournies par Containerisation International Online, www.ci-online.co.uk.

QUESTIONNAIRE

Étude sur les transports maritimes 2010

Afin d'améliorer la qualité de l'Étude sur les transports maritimes et l'intérêt qu'elle peut présenter, le secrétariat de la CNUCED apprécierait beaucoup que vous donniez votre avis sur cette publication. Veuillez remplir le questionnaire ci-après et le renvoyer à l'adresse suivante:

Readership Survey

Division on Technology and Logistics

UNCTAD

Palais des Nations, Room E.7041

CH-1211 Geneva 10, Switzerland

Fax: +41 22 917 0050

E-mail: transport.section@unctad.org

Merci beaucoup pour votre coopération.

1. Comment évaluez-vous cette publication?

	Excellente	Bonne	Adéquate	Médiocre
Présentation et lisibilité	☐	☐	☐	☐
Étendue des sujets traités	☐	☐	☐	☐
Qualité des analyses	☐	☐	☐	☐
Qualité de l'ensemble	☐	☐	☐	☐

2. Quels sont, à votre avis, les points forts de cette publication?

3. Quels sont, à votre avis, les points faibles de cette publication?

4. À quelles fins utilisez-vous cette publication?

Analyse et recherche	☐	Éducation et formation	☐
Mise au point et gestion des politiques	☐	Autres (veuillez préciser)	☐

5. Avec combien de personnes partagez-vous l'Étude sur les transports maritimes?

Moins de 10 ☐ Entre 10 et 20 ☐ Plus de 20 ☐

6. Quel est votre domaine de travail?

- | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Gouvernement | ☐ | Entreprise publique | ☐ |
| Organisation non gouvernementale | ☐ | Université ou recherche | ☐ |
| Organisation internationale | ☐ | Médias | ☐ |
| Entreprise privée | ☐ | Autres (<i>veuillez préciser</i>) | ☐ |
-
-

7. Renseignements personnels

Nom (facultatif): _____

E-mail: (facultatif): _____

Pays de résidence: _____

8. Avez-vous des observations à formuler?

COMMENT SE PROCURER CETTE PUBLICATION

Ces publications sont vendues par les distributeurs des publications des Nations Unies partout dans le monde.

On peut aussi les commander en écrivant à:

UN Publications Sales and Marketing Office
300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY 10017
United States

Tel: +1-212-963-8302
Fax: +1-212-963-3489
E-mail: publications@un.org

<https://unp.un.org/>