Printed at United Nations, Geneva
GE.09-52166 – August 2010 – 1,055

UNCTAD/RMT/2009

United Nations publication
Sales No. F.09.II.D.11
ISSN 0252-5429

NATIONS UNIES

95 USD
ISBN 978-92-1-212368-4

Photo credit: Fotolia

CNUCED

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2009

NATIONS UNIES

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2009

NATIONS UNIES

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE
ET LE DÉVELOPPEMENT
Genève

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2009

Rapport du secrétariat de la CNUCED

NATIONS UNIES

New York et Genève, 2009

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/2009

Publication des Nations Unies

Numéro de vente: F.09.II.D.11

ISBN 978-92-1-212368-4

ISSN 0252-5429

Remerciements

L'*Étude sur les transports maritimes 2009* a été préparée par le Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED. Les principaux auteurs sont Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Eugenia Núñez, Anila Premti et Vincent Valentine, qui a également dirigé l'équipe.

Ont également été reçus des textes écrits sur diverses questions par Liliana Annovazzi-Jakab, Bismark Sitorus 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.

Diverses parties de la présente publication ont fait l'objet d'un examen collégial de la part des membres ci-après du personnel de la CNUCED: Deepali Fernandes, Mina Mashayekhi, Anne Miroux, José Maria Rubiato et Frida Youssef.

Cette publication a également fait l'objet d'un examen collégial effectué par les personnes ci-après, extérieures à l'Organisation, en fonction de leurs compétences particulières: Alf Baird, Tom Butterly, Pierre Cariou, Mahindokht Faghfouri, Matthew Flynn, Hercules Haralambides, Ki-Soon Hwang, Harsh Khare, Mohamed Abul Kheir, Shashi Kumar, Heather Leggate, Socrates Leptos-Bourgi, Nora Neufeld, Melissa-Dawn Newhook, Adolf Ng, Thomas Pawlik, Aleksandra Pieczek, Derek Prentis, Sheri Rosenow, Wayne Talley, Beatriz Tovar de la Fe et Les Ward.

Table des matières

Page

Remerciements iii

Liste des tableaux, graphiques et encadrés vi

Abréviations et notes explicatives x

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

Résumé xiii

Chapitre **Page**

1. Évolution du trafic maritime international 1

A. Situation et perspectives de l'économie mondiale 1
B. Trafic maritime mondial 6
C. Secteurs du trafic maritime mondial 14
D. Les transports maritimes et les problèmes liés aux changements climatiques 29

2. Structure, régime de propriété et immatriculation de la flotte mondiale 41

A. Structure de la flotte mondiale 41
B. Régime de propriété de la flotte mondiale 57
C. Immatriculation des navires 57
D. Construction de navires, démolition et marché d'occasion 66

3. Productivité de la flotte mondiale, et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux 81

A. Productivité opérationnelle 81
B. L'offre et la demande dans les transports maritimes 85
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement 89

4. Trafic et marché des frets 91

A. Marché de l'affrètement pétrolier 91
B. Gaz naturel liquéfié 97
C. Marché du transport maritime de vrac sec 99
D. Marché des services de ligne 106
E. Production de conteneurs 113

5. Évolution des ports et du transport multimodal 117

A. Trafic des ports à conteneurs 117
B. Amélioration du rendement portuaire 122
C. Développements portuaires récents 122
D. Évolution des transports intérieurs 126
E. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers 2009 de la CNUCED 130

6. Questions juridiques et évolution de la réglementation 133

A. Éléments nouveaux importants en droit des transports 133
B. Négociations sur la facilitation du commerce menées au sein de l'OMC 142
C. Autres faits nouveaux à caractère juridique et réglementaire ayant une incidence sur les transports 146
D. État des conventions 163

7. Examen de l'évolution au niveau régional: l'Afrique 175

A. Contexte économique 175
B. Ports africains: quelques améliorations et d'autres en perspective 180
C. Réseaux de transport maritime africains et connectivité des services de ligne: des améliorations difficiles à mettre en œuvre 182
D. Les problèmes relatifs à la facilitation du commerce en Afrique 187
E. Un cas particulier: Le transit et les transports intérieurs dans les pays en développement sans littoral d'Afrique 192

Annexes

I. Classification des pays et territoires 199

II. Trafic maritime mondial par groupes de pays 203

III a). Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires au 1er janvier 2009 (En milliers de tjb) 207

III b). Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par catégories de navires au 1er janvier 2009 (En milliers de tpl) 213

IV. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED 219

Liste des tableaux, graphiques et encadrés

Tableau *Page*

1. Croissance économique mondiale, 2006-2009 2

2. Croissance du volume du commerce de marchandises, par région, 2006-2008 6

3. Évolution du trafic maritime international, diverses années 8

4. Trafic maritime mondial de 2006 à 2008, par type de fret et groupe de pays 9

5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, diverses années 14

6. Estimation des flux de marchandises sur les principales voies maritimes, 2007-2008 29

7. Estimations de la consommation de combustibles, des émissions de CO_2 provenant des transports maritimes internationaux et de l'accroissement escompté 33

8. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2008-2009 43

9. Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires 43

10. Porte-conteneurs cellulaires intégraux gréés et non gréés construits en 2007 et 2008 44

11. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1er janvier 2009 46

12. Les 35 pays et territoires qui contrôlent les flottes les plus importantes (en tpl), au 1er janvier 2009 58

13. Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1er janvier 2009 60

14. Répartition de la capacité exprimée en tpl des différentes catégories de navires, par groupes de pays ou par immatriculation, 2009 61

15. Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1er janvier 2009 62

16. Livraisons de navires neufs, diverses années 67

17. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2008 69

18. Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1998 à 2008 69

19. Tonnage en commande dans le monde, 2000-2009 72

20. Prix représentatifs des navires neufs, diverses années 75

21. Prix des navires d'occasion âgés de 5 ans, 2000-2008 75

22. Résiliations de contrats portant sur des commandes de navires neufs 76

23. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, diverses années 82

24. Estimation de la productivité des navires-citernes, des vraquiers et du reste de la flotte, diverses années 82

25. Productivité estimative des navires-citernes, des transporteurs de vrac sec, et du reste de la flotte, diverses années 83

26. Surtonnage de la flotte marchande, diverses années..... 85

27. Analyse de l'excédent de tonnage par grandes catégories de navires, diverses années..... 86

28. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes 88

29. Indices des taux de fret pétrolier, 2007-2009 92

30. Récapitulation du marché des pétroliers: taux d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2007-2009 94

31. Indices du taux de fret du vrac sec, 2006-2009 105

32. Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneur au début de 2009..... 109

33. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs..... 110

34. Taux de fret (moyenne des taux du marché) par EVP pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales..... 112

35. Indices des taux de fret des services de ligne, 2006-2009 113

36. Parc mondial de conteneurs..... 113

37. Trafic conteneurisé dans les ports de 63 pays en développement: 2006, 2007 et 2008 119

38. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2006, 2007 et 2008 121

39. Participation des exploitants de terminaux mondiaux au trafic mondial de conteneurs..... 124

40. Longueur totale des voies navigables et nombre de tonnes de marchandises qu'elles ont servi à transporter..... 127

41. Transports ferroviaires internationaux de marchandises pour divers pays..... 128

42. Pays et régions dotés d'un réseau ferroviaire total de 20 000 km et au-delà..... 129

43. Part du commerce intrarégional dans l'ensemble des échanges commerciaux de l'Afrique..... 179

44. Indicateurs de performance 181

45. Indicateurs de connectivité des transports maritimes réguliers des pays africains..... 184

46. Certains indicateurs d'efficacité de l'administration douanière en Afrique 186

47. Indice Global Enabling Trade Index, Afrique, 2008 190

48. Principales communautés économiques régionales africaines 191

Graphique

1 a). Croissance du PIB mondial, 2003-2009, divers pays 3

1 b). Indices de la croissance économique mondiale (PIB), indice de la production industrielle de l'OCDE et trafic maritime mondial (volume), 1994-2009 4

2. Indices de la croissance économique mondiale (PIB) et exportations de marchandises au niveau mondial (volume), diverses années 7

3. Trafic maritime international, diverses années 11

4 a). Trafic maritime mondial, par groupes de pays et par régions, 2008 12

4 b). Trafic maritime des pays en développement, certaines années 12

5. Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et consommateurs, 2008 17

6 a). Principaux vracs (acier et minerai de fer): producteurs, consommateurs et négociants en 2008 22

6 b). Principaux vracs (charbon et céréales): producteurs, consommateurs et négociants en 2008 23

7. Trafic mondial de conteneurs, 1990-2020 28

8. Émissions de CO_2 du secteur des transports maritimes et émissions relatives de CO_2 par moyen de transport de marchandises 32

9. Flotte mondiale par principales catégories de navires, diverses années 42

10. Porte-conteneurs cellulaires intégraux gréés et non gréés par âge 44

11. Pyramide des âges de la flotte mondiale, toutes catégories de navires 48

12. Pyramide des âges des huit principales catégories de navires de la flotte mondiale 49

13. Pyramide des âges de la flotte mondiale: principaux pavillons d'immatriculation des pays en développement, des pays en transition, et des registres de libre immatriculation situés dans les pays en développement 50

14. Pyramide des âges de la flotte mondiale: pays en développement et pays en transition parmi les 35 principaux pays dotés d'une flotte 54

15. Livraisons de navires neufs, 1997-2008 68

16. Tonnage mondial en commande, 2000-2009 74

17. Nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années 83

18. Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années 84

19. Nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, par catégorie de navires, diverses années 84

20. Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, diverses années 87

21. Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000-2009 87

22. Évolution des prix des conteneurs neufs 114

23. Évolution des taux de location 115

24. Évolution des indicateurs de connectivité 131

25. Besoins et priorités en vue de la facilitation du commerce prônée par l'OMC: état des auto-évaluations 145

26. La croissance en Afrique, pays exportateurs de pétrole et pays non exportateurs de pétrole, 2006-2008 176

27. Croissance du PIB en Afrique par sous-régions, 2006-2008 177

28. Pays d'Afrique ayant enregistré les meilleurs résultats et les moins bons résultats 177

29. Part de l'Afrique dans le commerce mondial, 1970-2007 178

30. Principales routes de navigation internationales, Afrique 180

31. Poids des procédures douanières en Afrique, 2007 188

32. Coût annuel moyen d'importation d'un conteneur 193

33. Principaux couloirs routiers, ferroviaires, maritimes, lacustres et fluviaux en Afrique 193

34. Nombre moyen de documents requis pour l'importation 194

35. Délai d'importation 194

Encadré

1. Preuves scientifiques, le réchauffement de la planète et quelques-uns de ses effets 30

2. Gains possibles d'efficacité grâce à certains facteurs technologiques et opérationnels 34

3. États contractants parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 23 octobre 2009 164

Abréviations et notes explicatives

Abréviations

AELE	Association européenne de libre-échange
AIE	Agence internationale de l'énergie
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
ANASE	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
APEC	Coopération économique Asie-Pacifique
BMI	Bureau maritime international
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
c.a.f.	Coût, assurance, fret
CAM	Coefficient d'ajustement monétaire
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEI	Communauté d'États indépendants
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
COMESA	Marché commun pour l'Afrique orientale et australe
C-TPAT	Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme
EQP	Équivalent 40 pieds
EVP	Équivalent 20 pieds
f.o.b.	Franco de bord
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
ICS	Chambre internationale de la marine marchande
ISO	Organisation internationale de normalisation
ISPS (Code)	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LRIT	Système d'identification et de suivi des navires à grande distance
MEPC	Comité de protection du milieu marin
MSC	Comité de la sécurité maritime
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OEA	Opérateur économique agréé
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
ONU/DAES	Département des affaires économiques et sociales de l'ONU
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole

PIB	Produit intérieur brut
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
ppm	Parties par million
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
tdl	Tonne de déplacement lège
tep	Tonne d'équivalent pétrole
tjb	Tonneau de jauge brute
tpl	Tonne de port en lourd
TSD	Traitement spécial et différencié
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMUA	Union économique et monétaire de l'Ouest africain
UNFCCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

Notes explicatives

- L'étude sur les transports maritimes 2009 couvre des données et des événements d'une période allant de janvier 2008 à juin 2009. 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 navires-citernes, 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

Sur fond de crise financière mondiale et de récession économique, la croissance du commerce maritime s'est poursuivie, bien que plus lentement.

L'année 2008 a été un tournant majeur dans l'histoire de l'économie et du commerce mondiaux. La croissance de l'économie mondiale s'est brutalement ralentie à la fin de cette année, avec l'aggravation de la crise financière mondiale. La croissance des économies et des pays en développement, ainsi que des pays en transition s'est révélée moins résistante que prévu.

Allant de pair avec la diminution de l'activité économique mondiale et des échanges commerciaux, la croissance du trafic maritime a ralenti en 2008; elle a été de 3,6 % contre 4,5 % en 2007. On estime que le volume du trafic maritime international a été de 8,17 milliards de tonnes en 2008. Cette régression, liée à une forte baisse de la demande de biens de consommation ainsi qu'à une chute de la production industrielle dans les principales économies et à une demande d'énergie qui s'est réduite, a touché tous les secteurs des transports maritimes.

Selon les prévisions, les perspectives sont incertaines pour le trafic maritime international, qui se prépare à traverser une période très difficile, laquelle sera encore aggravée par d'autres phénomènes concernant, entre autres, la sécurité maritime et la nécessité de faire face aux changements climatiques.

Alors que la demande était en baisse, les livraisons de navires neufs ont continué de croître.

Au début de 2009, le tonnage de la flotte marchande, au niveau mondial, était de 1,19 milliard de tpl, au terme d'une croissance de 6,7 % par rapport à janvier 2008, due aux commandes de navires neufs passées avant la crise financière, alors qu'on prévoyait le maintien de taux de croissance élevés de la demande dans cette branche d'activité − ce qui ne s'est pas confirmé (voir le premier chapitre). En raison de la poursuite de cette augmentation de la capacité des transports maritimes, même pendant la récession économique actuelle, ces derniers se trouvent confrontés à des excédents de capacité qui montent en flèche (voir le chapitre 3) et à une chute des taux d'affrètement et de fret (voir le chapitre 4).

La démolition du tonnage existant ne suffit pas à compenser la baisse de la demande et la croissance des livraisons.

Depuis le début de la crise économique, de nombreuses commandes passées aux chantiers navals dans le monde ont été annulées. Les constructeurs navals passent plus de temps à renégocier les contrats existants qu'à recevoir de nouvelles demandes de renseignements ou de nouvelles commandes. Bien que les nouvelles commandes de la plupart des types de navires soient pratiquement au point mort, les chantiers navals du monde entier continuent de livrer des navires, notamment dans le secteur du vrac sec. Même sans la crise économique, le tonnage qui est entré sur le marché au cours de ces dernières années aurait suffi pour entraîner un excédent et faire baisser les prix des navires. Les prix des déchets métalliques sont restés très bas en 2009, comparés à ce qu'ils étaient en 2008, et beaucoup d'armateurs ont préféré rester dans l'expectative et mettre leurs navires au repos, dans l'espoir que la situation s'améliore.

À la suite de l'effondrement de la demande et de l'accroissement de l'offre, les taux de fret ont chuté par rapport aux sommets atteints en 2008.

La tendance à la hausse observée dans tous les secteurs pendant l'année précédente s'est maintenue au début de 2008. Toutefois, elle s'est renversée au début du troisième trimestre de la même année, alors que la crise financière mondiale commençait à toucher la demande. Le volume des échanges dans les secteurs du vrac et des navires de ligne a considérablement diminué, cette tendance s'étant

poursuivie pendant le reste de l'année et une bonne partie de 2009. Le marché des navires-citernes s'en est un peu mieux sorti en 2008 que celui des autres types de navires, encore que, au milieu de 2009, tous les secteurs se fussent trouvé peu ou prou dans la même situation.

À la fin de 2008, les effets de la crise économique mondiale se sont fait sentir dans tous les principaux modes de transport.

Le trafic des ports à conteneurs, au niveau mondial, a augmenté de 4 %, selon les estimations, pour atteindre 506 millions d'EVP en 2008, les ports de la Chine continentale représentant à peu près 22,6 % du total. Pour autant, 2008 a marqué un tournant dans le trafic portuaire comme dans les autres modes de transport. En Chine, en Fédération de Russie et en Inde, le trafic ferroviaire de fret, mesuré en tonnes-kilomètres a enregistré un taux de croissance de 3,5 %, 5 % et 8,4 % respectivement. Cela étant, le trafic ferroviaire de fret a diminué de 5 % en Europe, où, comme aux États-Unis, il a accusé une baisse importante dans les premiers mois de 2009, comparé à la même période de l'année précédente.

En 2008, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté les «Règles de Rotterdam», nouvelle convention internationale relative aux contrats de transports internationaux de marchandises effectués en totalité ou en partie par voie maritime.

Après de nombreuses années de travail préparatoire effectué sous l'égide de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, en 2008, la Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer («les Règles de Rotterdam») qui, devant être ratifiée par 20 pays au moins pour entrer en vigueur, a été ouverte à la signature lors d'une conférence spéciale à Rotterdam en septembre 2009. Les responsables politiques devront maintenant examiner attentivement les avantages de cette nouvelle convention et décider si elle est à la hauteur de leurs attentes en ce qui concerne à la fois son dispositif et les possibilités qu'elle recèle d'instaurer une uniformité des lois dans ce domaine au niveau international.

Depuis 2004, des négociations relatives à la facilitation du commerce se déroulent dans le cadre du Cycle de Doha pour le développement de l'Organisation mondiale du commerce.

La plus grande partie des mesures de facilitation du commerce proposées jusqu'ici est axée sur le temps nécessaire pour le dédouanement et le déblocage des marchandises en tenant compte non seulement de la perte de temps, mais également des conséquences en termes de dommages possibles, d'occasions manquées et d'augmentation des coûts, ayant une incidence sur la compétitivité des produits. À la fin de 2008 et au début de 2009, le rythme des négociations du Groupe de négociation sur la facilitation du commerce de l'OMC s'est ralenti, le groupe consacrant moins de temps à l'examen des textes des propositions et les observations des délégations étant limitées à des interventions orales. Cette situation a changé au cours du second semestre de 2009, lorsque sont apparus des signes d'un compromis possible sur les questions litigieuses du Cycle de Doha, et que les délégués ont adopté un plan de travail ambitieux pour la période allant jusqu'à la conférence ministérielle prévue pour le début de décembre 2009. Les délégations se donnent maintenant pour tâche de mettre au point pour cette date le premier projet de texte d'un nouvel accord de l'OMC sur la facilitation du commerce.

Les problèmes majeurs en matière de coopération et de réglementation internationales concernent les actes de piraterie, la sécurité de la chaîne logistique et les changements climatiques.

Le grand nombre d'actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires – en particulier au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden − est de plus en plus préoccupant non seulement pour les transports maritimes qui sont fortement touchés par ces incidents, mais aussi pour les organisations internationales, y compris l'Organisation maritime internationale (OMI) et les Nations Unies. Des efforts communs sont actuellement déployés au sein de divers forums pour trouver des parades adéquates aux actes de piraterie. Dans le domaine de la sécurité maritime et de celle de la chaîne logistique, les efforts pour mettre en œuvre et affiner les instruments et les

normes juridiques pertinents se poursuivent. En matière d'environnement, on observe des avancées non dénuées d'intérêt concernant la détermination persistante de l'OMI à progresser dans un certain nombre de domaines, dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux et la mise en place d'un régime approprié au niveau mondial.

Malgré la crise financière mondiale, l'Afrique a enregistré une forte croissance en 2008. En revanche, sa part dans le commerce mondial stagne à 2,7 %.

Chaque année, l'*Étude sur les transports maritimes* accorde une attention particulière à l'évolution du transport dans une région donnée du monde. En 2009, il s'agit de l'évolution en Afrique depuis 2006, année du dernier rapport de la CNUCED sur cette région. Malgré la crise financière mondiale, la croissance y a encore été forte en 2008 (5,1 %), les pays qui y ont enregistré les meilleurs résultats étant ceux qui sont riches en ressources naturelles. La part de l'Afrique dans le commerce mondial se maintient à 2,7 %. Les sociétés mondiales d'exploitation portuaire ont cherché à se développer sur les principaux itinéraires de transport international maritime africains mais, dans certains pays, les contraintes physiques, juridiques, sociales et économiques les ont empêchées d'y parvenir efficacement. La pléthore de documents exigés pour le trafic transfrontalier, le piètre état des liaisons intérieures, les problèmes de sécurité, les coûts de transaction excessifs et les retards sont courants. Tout cela a de graves conséquences pour les pays sans littoral, dont la dépendance à l'égard des pays de transit complique les procédures d'exportation et d'importation, les coûts d'importation de fret y étant de trois à cinq fois plus élevés que la moyenne mondiale. Quoi qu'il en soit, depuis quelques années, il apparaît de plus en plus qu'il faut améliorer les opérations portuaires et les liaisons intérieures dans la région. Même quand de nouveaux investissements sont envisagés en Afrique, ils pourraient être affectés par la crise financière mondiale.

Chapitre 1

Évolution du trafic maritime international

Dans le sillage de la crise financière et de la récession économique mondiales, la croissance de l'économie et des exportations de marchandises dans le monde s'est ralentie en 2008, et devrait baisser en 2009. La diminution de la production et de la demande au niveau mondial, et celle des échanges qui s'en est suivie ont porté atteinte à la croissance du trafic maritime. Les risques de dégradation de la situation, y compris une rétroaction préjudiciable du secteur financier en direction du volume de l'activité, rendent les perspectives incertaines pour ce trafic. Les changements climatiques et la nécessité d'adopter un instrument normatif pour les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux compliquent encore les problèmes qui pèsent sur ce secteur.

A. Situation et perspectives de l'économie mondiale

1. Croissance économique mondiale[1]

L'année 2008 a marqué un tournant majeur dans l'histoire de l'économie et du commerce mondiaux. La croissance de l'économie mondiale mesurée en termes de produit intérieur brut (PIB) a brutalement ralenti vers la fin de 2008, alors que la crise financière qui avait démarré aux États-Unis en 2007 s'intensifiait et entrait dans une phase plus aiguë.

Le PIB mondial a gagné tout juste 2 %, un taux nettement inférieur aux 3 % de 2007, et au taux annuel moyen de 3,5 % enregistré au cours de la période 1994-2008. La vision d'ensemble qui se dégage est celle d'une croissance continue pendant les trois premiers trimestres de 2008 (les pays exportateurs de pétrole bénéficiant, en particulier, des cours records des produits de base), avant d'être perturbée par des problèmes à la fin de la même année et pendant le premier semestre de 2009 − d'abord dans les régions développées, pour s'étendre ensuite aux économies en développement et aux pays en transition (tableau 1). Selon les prévisions, la production mondiale devrait se réduire de 2,7 % en 2009, première régression depuis les années 30. Comme la demande de transports maritimes est liée aux activités économiques et au commerce, cette régression économique mondiale a de graves conséquences pour ces transports et pour le trafic maritime.

Le PIB mondial a gagné tout juste 2 %, un taux nettement inférieur aux 3,7 % de 2007…

Ce sont les pays développés qui mènent la danse, la plupart de leurs économies étant déjà en récession. Le groupe des pays développés a enregistré une toute petite croissance de 0,7 % en 2008. Le PIB a progressé de 1,1 % aux États-Unis et de moins de 1 % dans l'Union européenne. C'est le Japon et l'Italie qui ont été le plus touchés, leur production ayant diminué de 0,6 % et 1 % respectivement. Les pays avancés devraient régresser de 4,1 % en 2009.

Les pays en développement et les pays en transition ont également été frappés de plein fouet par la récession. En 2008, la production des premiers a progressé de 5,4 %, contre 7,3 % en 2007. Malgré une régression non négligeable, en comparaison de son taux de croissance à deux chiffres de ces dernières années, la Chine garde la tête du groupe avec une progression de son PIB de 9 %. D'autres pays en développement parmi les plus importants, dont le Brésil, l'Inde et l'Afrique du Sud, ont enregistré une croissance positive, bien qu'inférieure aux taux de 2007. Globalement, les pays en développement devraient progresser légèrement en 2009 (de 1,3 %), certains d'entre eux, dont le Brésil et l'Afrique du Sud, accusant un recul du PIB (de 0,8 % et 1,8 % respectivement).

Les pays en transition n'échappent pas non plus à ce mouvement, leur taux de croissance étant tombé à 5,4 % en 2008, contre 8,4 % en 2007. Leurs perspectives pour 2009 sont moroses, avec une chute attendue du PIB de 6,2 % pour l'ensemble du groupe et de 8 % pour la Fédération de Russie.

Tableau 1
Croissance économique mondiale, 2006-2009[a]
(Pourcentage d'évolution annuel)

Région/pays[b]	*2006*	*2007*	*2008*[c]	*2009*[d]
Monde	3,9	3,7	2,0	-2,7
Pays développés	2,8	2,5	0,7	-4,1
dont:				
États-Unis	2,8	2,0	1,1	-3,0
Japon	2,0	2,4	-0,6	-6,5
Union européenne (27)	3,1	2,9	0,9	-4,6
dont:				
Allemagne	3,0	2,5	1,3	-6,1
France	2,4	2,1	0,7	-3,0
Italie	1,9	1,5	-1,0	-5,5
Royaume-Uni	2,9	3,1	0,7	-4,3
Pays en développement	7,2	7,3	5,4	1,3
dont:				
Chine	11,1	11,4	9,0	7,8
Inde	9,7	9,0	7,3	5,0
Brésil	4,0	5,7	5,1	-0,8
Afrique du Sud	5,4	5,1	3,1	-1,8
Pays en transition	7,5	8,4	5,4	-6,2
dont:				
Fédération de Russie	6,7	8,1	5,6	-8,0

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (ONU/DAES), National Accounts Main Aggregates Database, and the World Economic Situation and Prospects (WESP) 2009: Update as of mid-2009; Organisation de coopération et de développement économiques(OCDE), Economic Outlook No 85, Preliminary Edition, juin, 2009, Economic Commission for Latin America and the Caribbean, Economic Survey of Latin America and the Caribbean 2008-2009, juillet, 2009; et sources nationales.

[a] Les calculs des totaux des pays sont basés sur le PIB en dollars constants de 2000.

[b] Les régions et les groupes de pays correspondent à ceux qui ont été définis dans le Rapport 2009 sur le commerce et le développement de la CNUCED.

[c] Estimations préliminaires.

[d] Prévision.

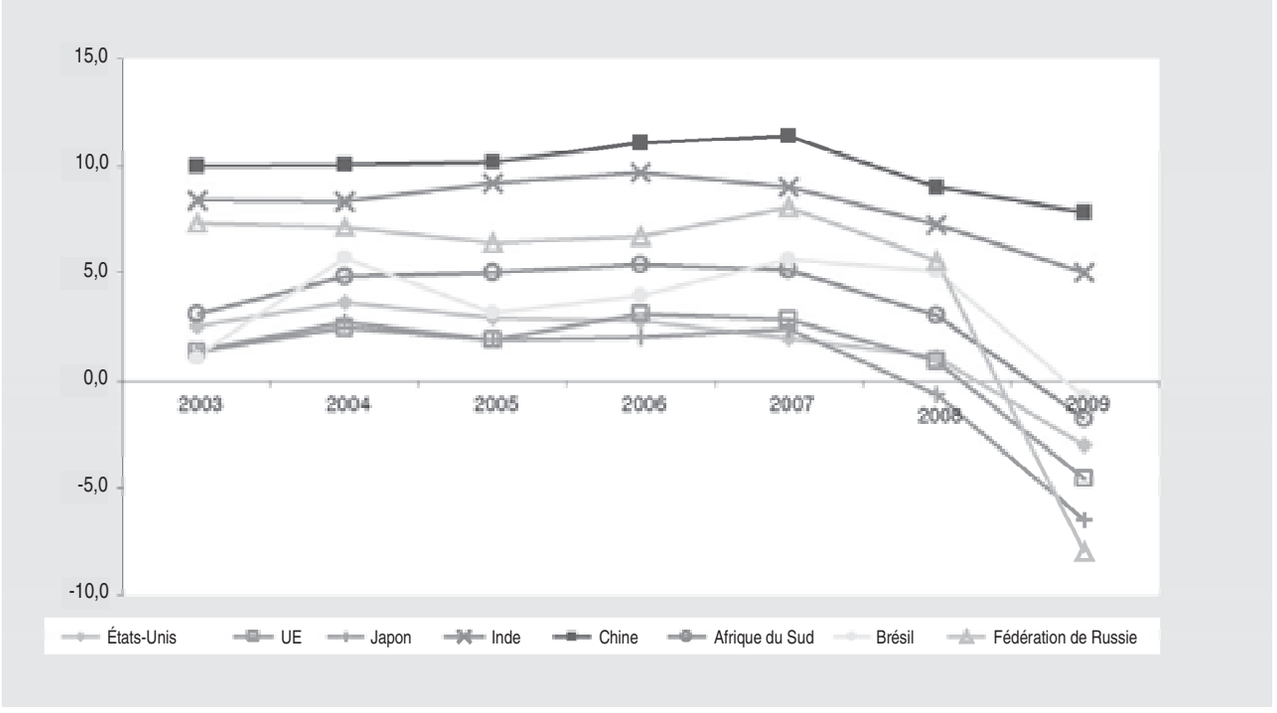
Les répercussions de la récession auraient pu se propager lentement des régions développées aux régions en développement, mais la contagion était inévitable. La Chine − principal moteur du développement économique et commercial au niveau mondial au cours de ces dernières années − n'a pas pu s'isoler pour se protéger des conséquences de cette détérioration de la situation économique alors que ses principaux partenaires commerciaux étaient déjà entrés en récession. La croissance des pays en développement et des pays en transition s'est révélée moins résistante que prévu, ce qui laisse penser qu'il n'y a pas d'effet de «découplage» entre les économies des régions développées et celles des régions en développement.

Dans une économie mondialisée dont les composantes sont interdépendantes, les pays développés et les pays en transition ne peuvent se protéger des effets d'une récession mondiale. La régression économique s'est rapidement étendue à partir des économies avancées par le biais − entre autres − des mécanismes financiers et commerciaux: le resserrement du crédit a rendu les financements commerciaux difficiles et onéreux, tandis que les chaînes d'approvisionnement au niveau mondial ont canalisé cette régression. C'est pourquoi on assiste dans le monde à une vaste récession, profonde et synchronisée, qui sera la première de l'après-guerre (voir le graphique 1 a)).

L'évolution de la production industrielle est un bon indicateur de la gravité potentielle de la récession mondiale et de la mesure dans laquelle la demande de services de transport maritime est affectée. La chute de 13 % de la production industrielle mondiale, à la fin de 2008[2], a eu des effets préjudiciables sur la demande de matières premières et d'énergie. L'indice de la production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est passé de 106,8 en 2007 à 104,9 en 2008. Il est descendu de manière significative à 98,7 pendant le premier trimestre de 2008, alors qu'il avait été de 108,5, 107,4 et 105,1 au premier, deuxième et troisième trimestre respectivement. En juin 2009, il avait poursuivi sa descente pour se situer à 91,3. La production industrielle des pays en développement émergents et des pays en transition − y compris le Brésil, l'Inde et la Fédération de Russie − a également ralenti, quoique de façon moins radicale que celle des pays avancés. En 2008, celle de la Chine a augmenté en moyenne de 17,6 %, contre 16,4 % en 2007[3]. Cela dit, au cours des huit premiers mois de 2009, elle progressait en moyenne de 8,2 %, soit moins de la moitié du taux de croissance annuel enregistré en 2008[4].

Le graphique 1 b), qui fait ressortir la forte interdépendance entre la production industrielle, la croissance économique, le commerce mondial et les services de transport maritime, illustre bien la simultanéité d'évolution de ces variables, et leur baisse de concert en 2008 et 2009. Un fléchissement de la production industrielle a un effet réducteur sur le commerce et, par extension sur la demande de services de transport maritime et le trafic maritime mondial.

Graphique 1 a)
Croissance du PIB mondial, 2003-2009, divers pays
(Pourcentage d'évolution annuel)

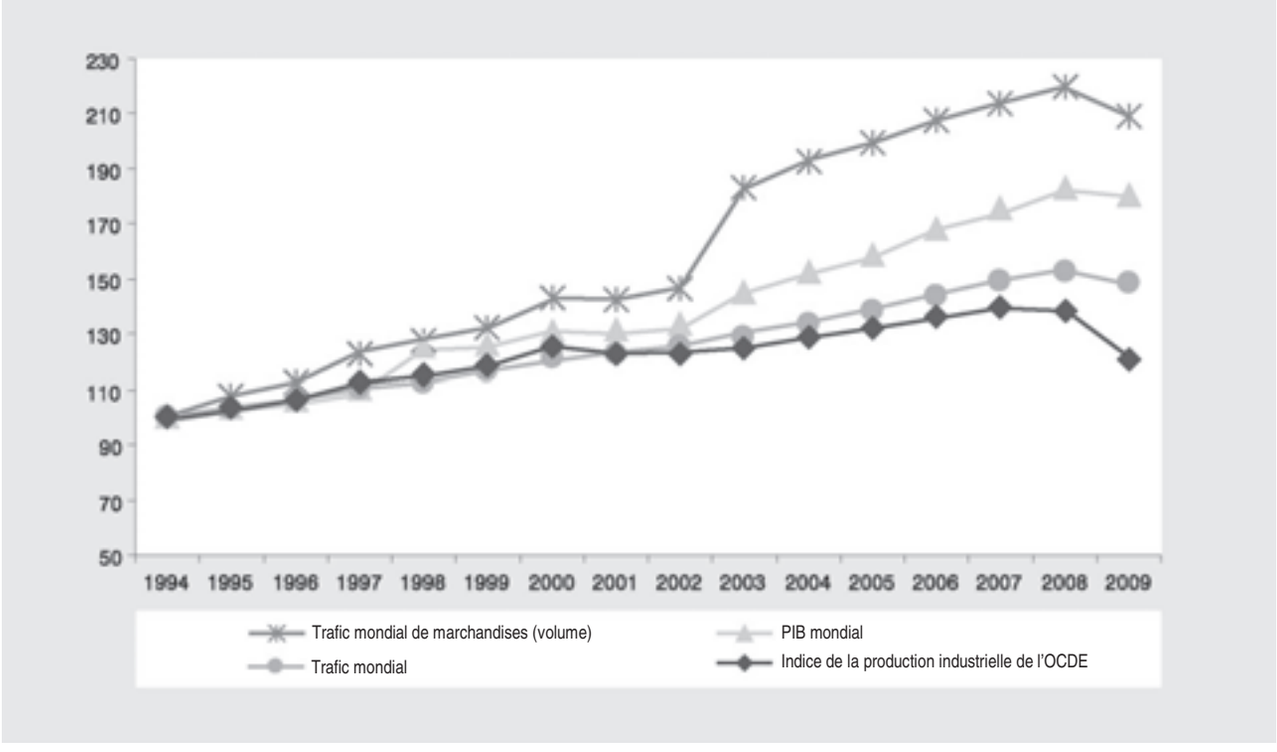


Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED, à partir de données du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (ONU/DAES), National Accounts Main Aggregates Database, and the World Economic Situation and Prospects (WESP) 2009: Update as of mid-2009; Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), Economic Outlook No 85, Preliminary Edition, June, 2009, Economic Commission for Latin America and the Caribbean, Economic Survey of Latin America and the Caribbean 2008-2009, July, 2009; et sources nationales.

Une reprise de l'économie au niveau mondial et, par extension, des échanges de marchandises et de la demande de services de transport maritime dépendra largement des mesures prises pour relancer l'activité économique, stimuler la consommation et l'investissement et promouvoir le commerce. Les gouvernements, à titre individuel et en groupe, y compris dans le cadre du G-20[5], prennent actuellement des mesures et s'engagent à aider à surmonter la crise. À la réunion du G-20 qui s'est tenue à Londres en avril 2009, ils ont convenu d'un programme d'appui supplémentaire de 1 000 milliards 100 millions de dollars prévoyant, entre autres, un soutien de 250 milliards de dollars aux crédits commerciaux. En outre, les gouvernements de quelque 40 pays − dont ceux de régions en développement, comme la Chine et l'Inde − ont pris des mesures, à la fois monétaires et budgétaires (d'un montant d'environ 21 000 milliards de dollars) destinées à stabiliser leur secteur financier respectif et à stimuler leur économie nationale[6].

Le FMI prévoit − sous réserve de la mise en œuvre rapide et efficace des diverses mesures de politique générale et de soutien adoptées ou envisagées − que l'économie mondiale sera remise sur les rails en 2010, avec un taux de croissance anémique de 1,9 %. Il convient de noter, toutefois, qu'en dépit des efforts déployés pour sortir l'économie mondiale de la récession, la situation du marché du crédit reste difficile, eu égard à la rétroaction préjudiciable du secteur financier en direction du volume de l'activité. Le resserrement du crédit pèse sur l'investissement et les dépenses de consommation, ce qui, de son côté, fait obstacle à la reprise économique et porte atteinte à la stabilité financière.

Graphique 1 b)
Indices de la croissance économique mondiale (PIB), indice de la production industrielle de l'OCDE et trafic maritime mondial (volume), 1994-2009
(1994 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des Principaux indicateurs économiques de l'OCDE, juin 2009; le Rapport 2009 sur le commerce et le développement de la CNUCED et l'Étude sur les transports maritimes de la CNUCED, diverses livraisons. Les données de 2009 relatives au trafic maritime ont été obtenues en appliquant le taux de croissance prévu par Fearnleys et Clarkson Research Services. Les données de 2009 relatives au volume mondial du trafic de marchandises ont été obtenues en appliquant le taux de croissance prévu par l'OMC. Les données relatives aux volumes des échanges ont été obtenues à partir des valeurs en douane ajustées en fonction du déflateur valeurs unitaires courantes et de l'indice ajusté des prix des marchandises électroniques.

2. Le commerce des marchandises[7]

Évolution récente du commerce international

L'effondrement de la demande au niveau mondial a eu d'importantes conséquences sur le commerce mondial des marchandises. En 2008, le volume des exportations de marchandises dans le monde a crû de 2 %, soit de 4 points de pourcentage de moins qu'en 2007 (tableau 2). L'importance de ce ralentissement est telle que, à la différence des années antérieures, la croissance du volume des exportations n'a pas dépassé celle de la production mondiale. Comme le montre le graphique 2, les échanges progressent habituellement deux ou trois fois plus vite que le PIB. Cet effet multiplicateur provient, en grande partie, de la mondialisation des processus de production et du commerce des pièces détachées et des composants, de l'intensification de l'intégration économique, ainsi que de la modernisation et de l'élargissement des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial[8].

En 2008, le volume des exportations de marchandises dans le monde a crû de 2 %, soit de 4 points de pourcentage de moins qu'en 2007.

Selon l'OMC, les volumes d'échanges mensuels des principaux pays développés et en développement ont chuté de concert en septembre 2008. La récession mondiale qui a démarré à la fin de 2008 est considérée comme étant particulièrement grave, les baisses des échanges enregistrées étant plus importantes que lors des ralentissements passés. La raison la plus couramment évoquée, dans le secteur des transports maritimes, de la rapidité de l'extension de cette régression au commerce mondial est la pénurie de crédits commerciaux. En fait, les banques ont arrêté d'émettre des lettres de crédit, et les marchandises ne pouvaient plus être enlevées ni les échanges effectués. Le commerce des pays en développement est particulièrement touché par la pénurie de financement. Selon les estimations, la demande non satisfaite de crédits commerciaux dans les pays en développement se situe entre 100 milliards et 300 milliards de dollars par an[9].

En 2008, l'Amérique du Nord a affiché une très légère augmentation de son volume d'exportations de 1,5 %, l'Union européenne étant, quant à elle, la région qui a enregistré la plus faible croissance dans ce domaine. À la suite de l'effondrement de la demande de marchandises importées, notamment de biens de consommation, le volume des importations a brutalement baissé dans ces deux régions, de 2,5 % en Amérique du Nord et de 1 % dans l'Union européenne.

Les pays en développement et en transition ont continué à être le moteur de la croissance du commerce mondial de marchandises, bien que cette croissance se soit ralentie par rapport à 2007. L'Asie − sous l'impulsion de la Chine − a accru son volume d'exportations de 4,5 %, ce qui représente une chute spectaculaire par rapport aux taux à deux chiffres enregistrés au cours des années précédentes. La croissance du volume des exportations de la Chine est tombée à 8,5 %, soit moins de la moitié du taux enregistré en 2007. Les importations de l'Asie − et notamment de la Chine − ont également augmenté moins vite qu'en 2007. L'ouverture de l'Asie au commerce l'a rendue plus vulnérable à la récession, notamment en ce qui concerne les pays fortement tributaires de la production et de l'exportation de produits manufacturés, dont la demande s'est beaucoup réduite.

D'autres régions en développement d'Afrique et du Moyen-Orient ont accru leur volume d'exportations et d'importations, quoique relativement moins vite. Les exportateurs de matières premières, dont le pétrole et les métaux, ont conservé des niveaux assez élevés d'importation, car ils ont enregistré des gains en termes de l'échange à la suite de l'envolée des cours au premier semestre de 2008. Le volume des exportations de l'Afrique a progressé de 3 % en 2008, contre 4,5 % en 2007, tandis que ses importations ont augmenté de 13 %. De même, le volume des exportations du Moyen-Orient a gagné 3 % (4 % en 2007), et celui des importations 10 % (14 % en 2007). Le volume des importations de l'Amérique latine s'est développé plus vite que celui de toutes les autres régions, à des taux à deux chiffres (15,5 %) bien qu'à un rythme plus lent qu'en 2007 et beaucoup plus rapide que les exportations (1,5 % contre 3 % en 2007).

La Communauté d'États indépendants (CEI) a enregistré la croissance du volume d'exportations la plus rapide, arrivant au 2e rang pour celle du volume des importations[10]. Le volume des exportations

Tableau 2
Croissance du volume[a] du commerce de marchandises, par région, 2006-2008
(Pourcentage)

Exportations				*Importations*		
2006	*2007*	*2008*	*Pays/Régions*	*2006*	*2007*	*2008*
8,5	6,0	2,0	**Monde**	8,0	6,0	2,0
8,5	5,0	1,5	**Amérique du Nord**	6,0	2,0	-2,5
7,5	3,5	0,0	**Union européenne (27)**	7,0	3,5	-1,0
1,5	4,5	3,0	**Afrique**	10,0	14,0	13,0
3,0	4,0	3,0	**Moyen-Orient**	5,5	14,0	10,0
4,0	3,0	1,5	**Amérique du Sud et Amérique centrale[b]**	15,0	17,5	15,5
13,5	11,5	4,5	**Asie**	8,5	8,0	4,0
22,0	19,5	8,5	**Chine**	16,5	13,5	4,0
6,0	7,5	6,0	**Communauté d'États indépendants (CEI)**	20,5	20,0	15,0

Source: Communiqué de presse de l'OMC: Commerce mondial 2008, perspectives pour 2009. Mars 2009.
[a] Les données relatives aux volumes des échanges ont été obtenues à partir des valeurs en douane ajustées en fonction du déflateur valeurs unitaires courantes et de l'indice ajusté des prix des marchandises électroniques.
[b] Y compris les Caraïbes.

s'est accru de 6 %, contre 7,5 % en 2007, alors que les importations ont progressé de 15 %, contre 20 % en 2007.

Les perspectives pour 2009 ne sont pas très encourageantes. Selon l'OMC, le volume des exportations au niveau mondial devrait baisser de 10 % en 2009, première chute depuis 1982 et la plus importante depuis la Deuxième Guerre mondiale. Dans le secteur des transports maritimes on est préoccupé par le fait que les mesures protectionnistes mises en place pour faire face à la récession économique mondiale sont susceptibles de faire encore davantage obstacle aux échanges, ce qui aggraverait en fin de compte la récession au niveau mondial.

C'est le commerce des pays développés qui devrait régresser le plus, avec une chute des exportations de 14 %, contre 7 % pour celles des pays en développement. Bien que cette diminution soit relativement moins spectaculaire, les pays en développement, selon toutes probabilités, souffriront beaucoup plus, car ils dépendent bien davantage du commerce pour leur croissance et leur développement. Pour beaucoup de pays en développement, notamment les plus vulnérables et les plus dépendants à l'égard du commerce, une forte baisse de la production, de la croissance économique et des échanges est un coup très dur concernant l'atténuation de la pauvreté et la réalisation des objectifs du Millénaire. La Banque mondiale estime que plus de 40 % des pays en développement sont très exposés aux effets de paupérisation de la crise, et qu'en 2009, dans ces pays, on comptera 55 millions de personnes de plus vivant au-dessous du seuil de pauvreté qu'il n'était prévu avant qu'elle ne se déclenche.

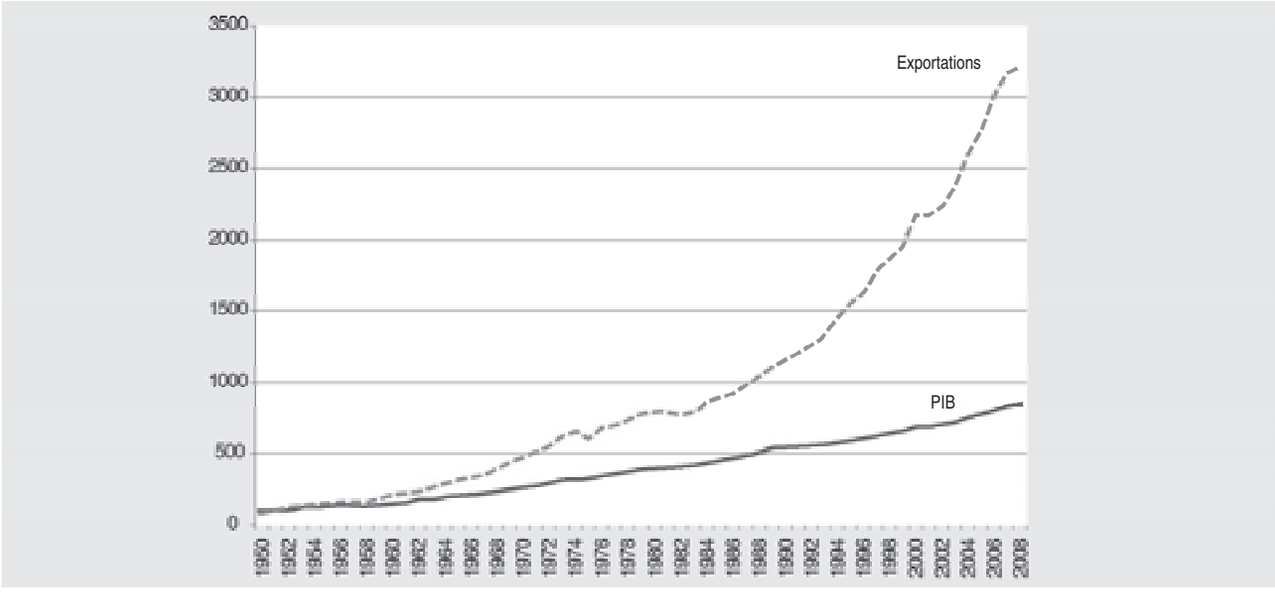
… la croissance des transports maritimes internationaux s'est poursuivie, ne serait-ce qu'au taux plus lent de 3,6 %, en 2008, contre 4,5 % en 2007.

B. Trafic maritime mondial[11]

1. L'ensemble des transports maritimes

À la suite de la récession économique mondiale et du brutal déclin du commerce mondial de marchandises au dernier trimestre de 2008, la croissance des transports maritimes internationaux s'est poursuivie, ne serait-ce qu'au taux plus lent de 3,6 % en 2008, contre 4,5 % en 2007. Selon la CNUCED, le trafic maritime international, en 2008, a été de 8,17 milliards de tonnes de marchandises chargées, les marchandises solides en constituant toujours la plus grande partie (66,3 %) (tableaux 3 et 4, et graphique 3).

Graphique 2
Indices de la croissance économique mondiale (PIB) et exportations de marchandises au niveau mondial (volume), diverses années
(1950 = 100)



Source: CNUCED, à partir de données de l'OMC, tableau A1, Statistiques commerciales, 2008. Les données relatives aux volumes des échanges ont été obtenues à partir des valeurs en douane ajustées en fonction du déflateur valeurs unitaires courantes et de l'indice ajusté des prix des marchandises électroniques.

Conformément à la tendance observée dans le passé, les principales zones de chargement étaient situées dans les régions en développement (60,6 %), suivies des pays développés (33,6 %) et des pays en transition (5,9 %). L'Asie a maintenu sa domination, avec une part de 40 % des marchandises chargées, suivie par ordre décroissant des Amériques, de l'Europe, de l'Afrique et de l'Océanie (graphique 4 a)). Comme il apparaît au graphique 4 b), les pays en développement ont régulièrement accru leur part des marchandises déchargées au niveau mondial. Au fil des ans, les pays en développement ont augmenté leur part dans les importations − y compris celles de produits finis de consommation, de pièces détachées et de composants utilisés comme intrants dans les processus de production normalisés au niveau mondial.

La baisse des volumes dans les transports maritimes, liée à une forte réduction de la demande de biens de consommation ainsi qu'à une chute de la production industrielle dans les grandes économies du monde et une diminution de la demande d'énergie, notamment dans les régions développées, concerne tous les secteurs des transports maritimes. La croissance du marché du vrac sec est estimée à 4,7 %, contre 5,7 % en 2007. Le trafic de conteneurs, qui représente à peu près 16 % du volume des marchandises chargées au niveau mondial (en tonnes), a enregistré la plus forte régression, son taux de croissance ayant chuté de plus de la moitié et passant de 11 % en 2007 à 4,7 % en 2008[12]. En conteneurs équivalents 20 pieds (EVP), le volume du trafic de conteneurs est passé de 130 millions d'EVP[13] en 2007 à 137 millions d'EVP en 2008. On a constaté l'apparition de signes d'une réduction de la demande d'énergie dans le secteur du commerce pétrolier, notamment dans les régions développées. Le volume de pétrole brut et de produits pétroliers chargé a augmenté globalement de 1,6 %, contre 2,1 % en 2007.

Le secteur des transports maritimes et du trafic maritime international se prépare à vivre des moments difficiles. Les prévisions concernant ce dernier sont à la baisse, en particulier pour le vrac sec − le pilier de la forte expansion de ces dernières années. Les experts de Fearnleys, l'un des plus importants courtiers maritimes, s'attendent à ce que le trafic maritime des marchandises perde 1,4 % en 2009, avant de se reprendre et de repartir à la hausse

Tableau 3
Évolution du trafic maritime international, diverses années
(Millions de tonnes chargées)

Année	*Pétrole*	*Principaux vracs*[a]	*Autres marchandise 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	2 648	1 888	3 009	7 545
2007	2 705	2 013	3 164	7 882
2008[b]	2 749	2 097	3 322	8 168

Source: Estimations du secrétariat de la CNUCED, à partir de données fournies par les pays déclarants, les ports et des sources spécialisées. Les données ont été actualisées dans toute la mesure possible.
[a] Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate.
[b] Chiffres provisoires.

à un taux plus modéré de 2 % en 2010. Clarkson Shipping Services, autre courtier maritime majeur, évoque des perspectives similaires pour 2009, année au cours de laquelle il s'attend à une baisse des volumes de vrac sec de 4,4 %[14], la première depuis 1983, qui devrait concerner le phosphate naturel (-9 %), la bauxite et l'alumine (-5,8 %), le charbon (-2,3 %) et les céréales (-0,6 %). Les volumes de minerai de fer devraient rester stables en particulier grâce au gros volume d'importation de la Chine qui est dû non seulement aux besoins de la consommation du pays, mais également aux prix négociés pour le minerai de fer. De ces prix négociés dépend l'équilibre entre le minerai produit localement et le minerai importé[15]. Le commerce pétrolier, y compris celui du pétrole brut et des produits pétroliers, devrait se maintenir pratiquement au niveau de 2008. Pour ce qui est des perspectives concernant celui du gaz naturel liquide, il sera essentiellement fonction de la situation économique mondiale et de la demande d'énergie, ainsi que de l'achèvement d'un certain nombre de projets en cours d'exécution.

Le secteur des transports maritimes et du trafic maritime international se prépare à vivre des moments difficiles.

Depuis le début des années 2000, le secteur des transports maritimes et le trafic maritime international des marchandises se sont développés à bonne allure, profitant, en particulier, de l'essor du commerce sous l'impulsion de l'expansion économique des pays en développement émergents dynamiques comme la Chine et l'Inde. Les marchés florissants qui sont apparus et les taux de fret records soutenus (voir le chapitre 4 pour un exposé plus détaillé) ont presque fait oublier au monde la nature cyclique des transports maritimes et leur instabilité notoire[16]. Tout comme d'autres secteurs économiques − et cela d'autant plus que la demande de services de transport maritime est liée à la croissance économique et à la nécessité d'acheminer des marchandises des producteurs vers les consommateurs, les acheteurs et les vendeurs − celui des transports maritimes est vulnérable aux ralentissements de l'activité économique. On trouve des illustrations de cette vulnérabilité dans la réduction significative du volume des échanges lors de la récession du début des années 80, et dans le ralentissement de la croissance du trafic maritime mondial à la fin des années 90 lorsque la crise financière a éclaté en Asie. En même temps, ces précédents soulignent également la capacité de ces secteurs à rebondir et à se remettre des récessions économiques et des baisses du commerce.

Autres péripéties du trafic maritime

Les préoccupations actuelles provoquées par la crise financière et la récession mondiale ne devraient pas faire passer au second plan les autres problèmes qui pèsent sur les transports et le trafic maritimes. Il s'agit, par exemple, de la sécurité en

Tableau 4
Trafic maritime mondial de 2006 à 2008, par type de fret et groupe de pays

Groupe de pays	*Année*	*Marchandises chargées*				*Marchandises déchargées*			
		Total	*Brut*	*Produits pétroliers*	*Marchandises solides*	*Total*	*Brut*	*Produits pétroliers*	*Marchandises solides*
		Millions de tonnes							
Monde	2006	7 545,0	1 783,0	865,2	4 896,9	7 720,1	1 833,2	895,0	4 991,9
	2007	7 882,0	1 813,9	891,1	5 177,1	8 061,3	1 995,0	906,2	5 160,1
	2008	8 168,0	1 834,1	915,3	5 418,6	8 180,7	1 891,4	910,0	5 379,4
Pays développés	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 165,7	1 283,0	535,5	2 347,2
	2007	2 623,6	134,2	363,5	2 125,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 742,0	116,9	375,4	2 249,7	4 028,7	1 180,8	510,8	2 337,1
Pays en transition	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	417,9	124,4	39,9	253,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	480,2	133,4	33,9	312,8	88,1	6,3	4,5	77,4
Pays en développement	2006	4 674,2	1 527,0	487,5	2 659,7	3 483,7	544,6	356,4	2 582,8
	2007	4 840,6	1 555,3	487,8	2 797,5	3 994,1	741,7	378,7	2 873,6
	2008	4 945,8	1 583,8	506,1	2 856,0	4 063,9	704,3	394,7	2 964,9
Afrique	2006	704,0	353,8	86,0	264,2	357,5	41,1	39,9	276,5
	2007	719,6	362,5	81,8	275,3	376,6	45,5	45,5	285,6
	2008	718,7	358,8	83,7	276,2	377,7	42,2	45,2	290,3
Amérique	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	376,3	49,6	60,1	266,6
	2007	1 076,8	252,3	90,1	734,5	423,0	76,0	64,0	283,0
	2008	1 135,6	258,6	100,1	776,9	432,8	78,8	65,4	288,5
Asie	2006	2 932,7	917,6	307,5	1 707,7	2 737,0	453,9	249,6	2 033,5
	2007	3 037,0	936,0	315,7	1 785,3	3 181,0	620,2	262,2	2 298,6
	2008	3 084,2	961,8	322,1	1 800,3	3 239,7	583,2	277,0	2 379,4
Océanie	2006	6,8	4,4	0,1	2,4	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	4,5	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	7,3	4,6	0,1	2,5	13,8	0,0	7,1	6,6

mer qui est mise en danger par une forte augmentation des actes de piraterie aux principaux points stratégiques de transit, tels que le golfe d'Aden (voir le chapitre 6 pour trouver plus de détails à ce sujet). Ces actes, dans le golfe d'Aden, en 2008, ont fait passer la question de la sécurité en mer au premier plan du débat international. Outre l'impact direct sur les navires, les équipages et les marchandises, ainsi que sur le secteur des transports maritimes et sur les gouvernements, la piraterie constitue une menace pour le trafic maritime mondial (plus de 80 % du trafic maritime international qui traverse le golfe d'Aden concerne l'Europe)[17], et a des répercussions sur la sécurité énergétique et l'environnement. En interceptant de gros pétroliers, en saisissant leur cargaison, en en retardant ou en en empêchant la livraison et en provoquant des déversements de pétrole ou d'autres incidents qui causent des dégâts à l'environnement, les pirates soumettent tout le monde à des risques et à des coûts supplémentaires. Tout cela entraîne un renforcement de la présence et des opérations militaires dans les zones concernées, le déroutement des navires pour éviter le golfe d'Aden et le canal de Suez, une augmentation des primes d'assurance et des coûts liés à l'engagement d'un personnel de sécurité et à l'installation d'un matériel de dissuasion.

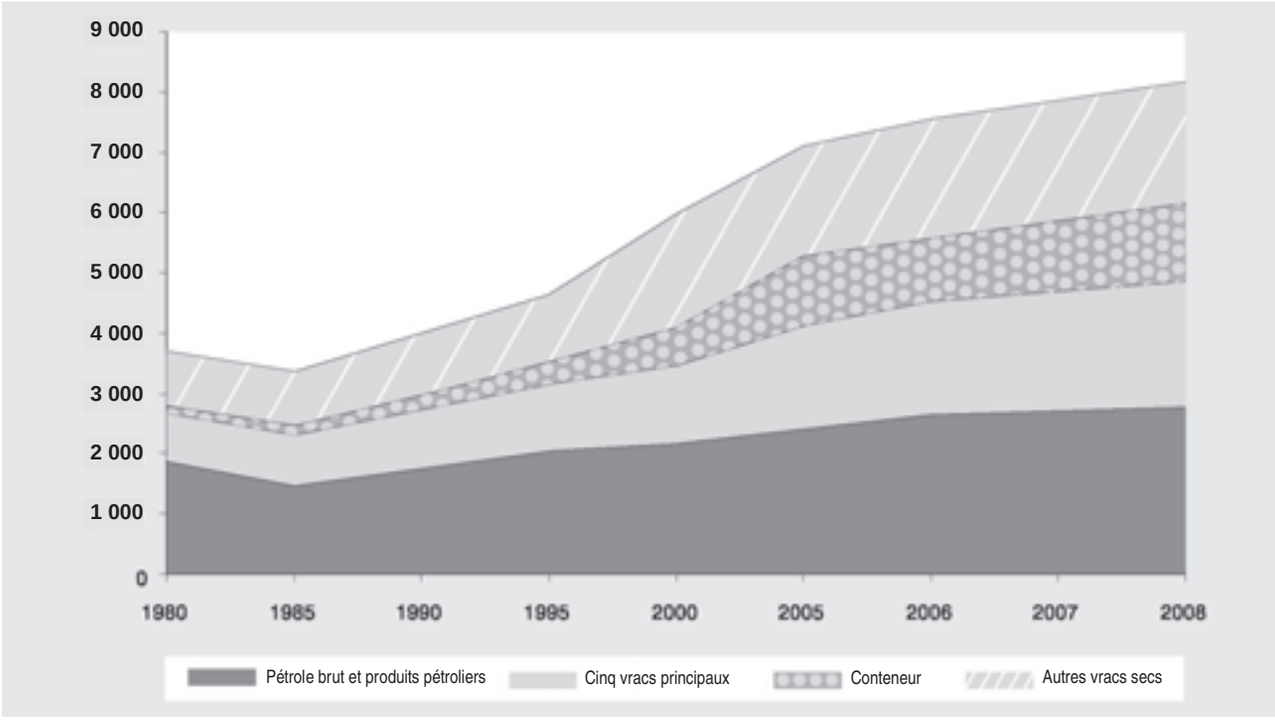
Tableau 4 (*suite*)

Groupe de pays	*Année*	*Marchandises chargées*				*Marchandises déchargées*			
		Total	*Brut*	*Produits pétroliers*	*Marchandises solides*	*Total*	*Brut*	*Produits pétroliers*	*Marchandises solides*
		Part en pourcentage							
Monde	2006	100,0	23,6	11,5	64,9	100,0	23,8	11,6	64,7
	2007	100,0	23,0	11,3	65,7	100,0	24,8	11,2	64,0
	2008	100,0	22,5	11,2	66,3	100,0	23,1	11,1	65,8
Pays développés	2006	32,6	7,5	38,9	40,7	54,0	70,0	59,8	47,0
	2007	33,3	7,4	40,8	41,1	49,5	62,5	57,8	43,0
	2008	33,6	6,4	41,0	41,5	49,3	62,4	56,1	43,5
Pays en transition	2006	5,4	6,9	4,8	5,0	0,9	0,3	0,4	1,2
	2007	5,3	6,9	4,5	4,9	1,0	0,4	0,4	1,3
	2008	5,9	7,3	3,7	5,8	1,1	0,3	0,5	1,4
Pays en développement	2006	62,0	85,7	56,3	54,3	45,1	29,7	39,8	51,7
	2007	61,4	85,7	54,7	54,0	49,6	37,2	41,8	55,7
	2008	60,6	86,4	55,3	52,7	49,7	37,2	43,4	55,1
Afrique	2006	9,3	19,8	9,9	5,4	4,6	2,2	4,5	5,5
	2007	9,1	19,8	9,2	5,3	4,7	2,3	5,0	5,5
	2008	8,8	19,6	9,2	5,1	4,6	2,2	5,0	5,4
Amérique	2006	13,7	14,1	10,9	14,0	4,9	2,7	6,7	5,3
	2007	13,7	13,9	10,1	14,2	5,3	3,8	7,1	5,5
	2008	13,9	14,1	10,9	14,3	5,3	4,2	7,2	5,4
Asie	2006	38,9	51,5	35,5	34,9	35,5	24,8	27,9	40,7
	2007	38,5	51,6	35,4	34,5	39,5	31,1	28,9	44,6
	2008	37,8	52,4	35,2	33,2	39,6	30,8	30,4	44,2
Océanie	2006	0,1	0,2	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1
	2007	0,1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1
	2008	0,1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1

Source: Estimations du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays déclarants, les ports et les sources spécialisées. Les données ont été mises à jour jusqu'au dernier moment possible.

Les transporteurs peuvent soit éviter les zones fréquentées par les pirates en déroutant leurs navires par le cap de Bonne-Espérance, soit accepter les risques et les coûts supplémentaires et continuer de naviguer dans les mêmes couloirs[18]. Le déroutement par le cap de Bonne-Espérance aura vraisemblablement un retentissement sur les pouvoirs publics égyptiens (à cause de l'incidence sur les recettes en devises et le PIB), l'Autorité du canal de Suez (à cause des revenus d'exploitation et de la mise au chômage du personnel), les autorités et les terminaux des ports de la Méditerranée (à cause, par exemple, de la diminution des navires qui font escale et des transbordements), sans oublier l'industrie et les consommateurs en raison des coûts supplémentaires. Sur la base des données de 2007, le total des coûts annuels des voyages aller-retour par le canal de Suez a été estimé à 25,7 milliards de dollars, alors que ces mêmes coûts − y compris ceux du stockage des marchandises −, si les navires passent par le cap de Bonne-Espérance, sont estimés à 32,2 milliards de dollars[19]. Compte tenu de tous ces facteurs, il a été estimé que le déroutement de 33 % du fret par le cap de Bonne-Espérance coûterait 7,5 milliards de dollars de plus par an aux armateurs[20]. Ces coûts seront, en fin de compte, imputés aux expéditeurs et aux consommateurs.

Graphique 3
Trafic maritime international, diverses années
(Millions de tonnes chargées)



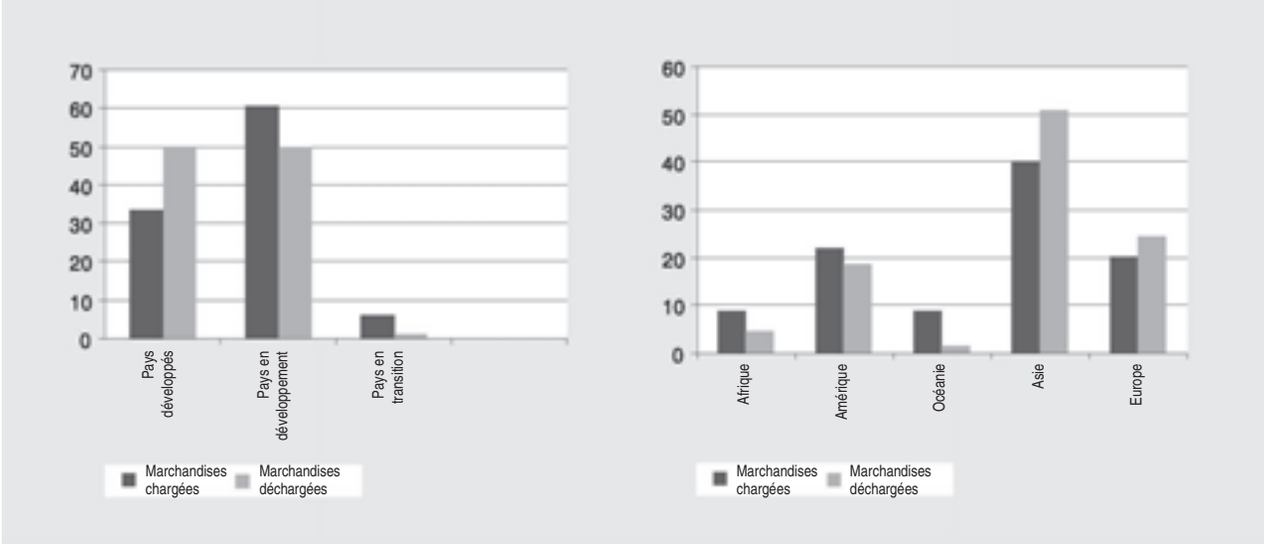
Source: *Étude sur les transports maritimes*, divers numéros. Les données relatives au trafic de conteneurs sont basées sur Clarkson Research Services, Shipping Review Database, printemps 2009.

Indépendamment des préoccupations liées à la piraterie, la conjonction d'autres facteurs, dont la récession économique mondiale, la baisse des cours du pétrole et, par voie de conséquence, des coûts des carburants, ainsi que la diminution du volume des échanges, ont déjà conduit au déroutement de grands porte-conteneurs par le cap de Bonne-Espérance. À titre d'exemple, tel est le cas du service AE7 de Maersk Line pour sa liaison avec l'Asie en direction de l'Est. CMA-CGM et China Shipping Container Line ont fait de même pour un service commun[21]. Bien que cet itinéraire entraîne une plus grande consommation de carburant et allonge la traversée de sept à dix jours, les navires continuant à réduire leur vitesse de croisière, les compagnies de navigation considèrent qu'il est plus économique. Toutefois, lorsque le cours du combustible de soute a commencé à monter au milieu de 2008[22], on est revenu sur la décision de dérouter divers navires par le cap de Bonne-Espérance, et elle a été inversée[23].

Les navires qui continuent de transiter par le golfe d'Aden et le canal de Suez doivent être couverts par une assurance risques de guerre à 20 000 dollars par navire et par voyage (hors dommages corporels, responsabilité et rançon), alors qu'il en coûtait 500 dollars, il y a un an, pour contracter une couverture d'assurance supplémentaire[24]. Dans l'ensemble, on estime que l'augmentation du coût des primes d'assurance risques de guerre, pour les 20 000 navires qui passent par le golfe d'Aden, pourrait atteindre 400 millions de dollars[25].

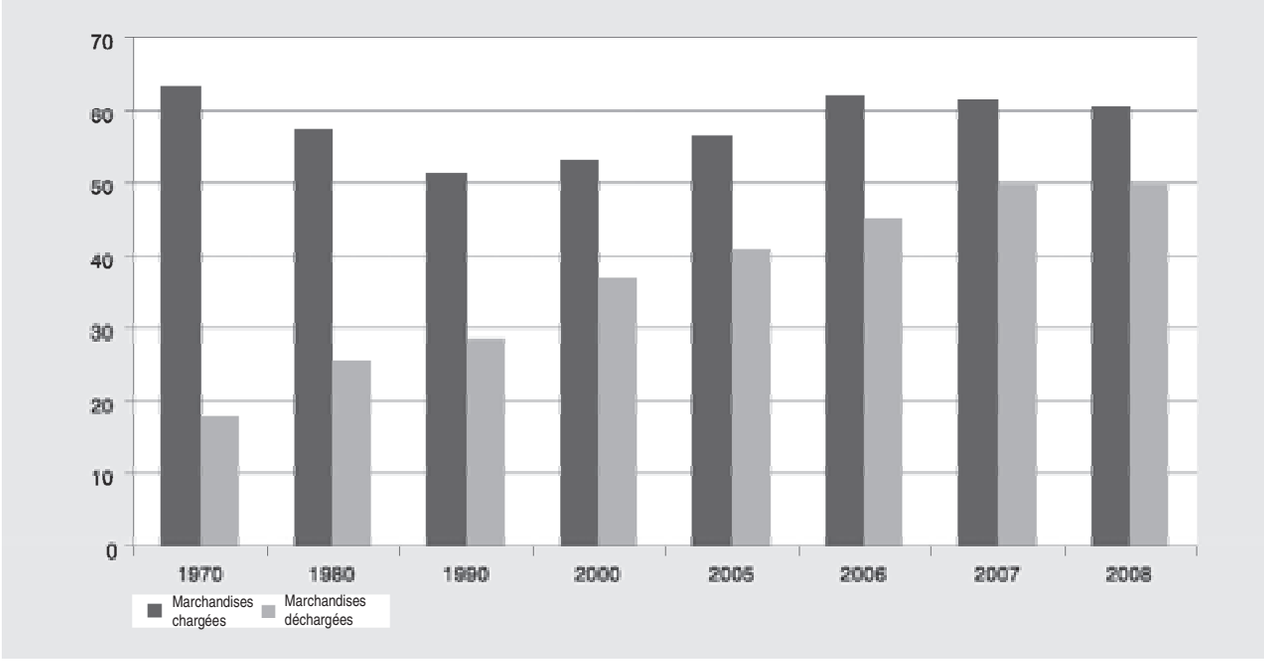
Outre les problèmes de sécurité en mer, des éléments liés à un certain nombre d'autres problèmes interdépendants, à savoir la sécurité énergétique, les cours de l'énergie et les coûts du combustible de soute ainsi que les changements climatiques, ont des incidences sur les transports et le trafic maritimes. Celles des changements climatiques, en particulier, sont très importantes dans la perspective des négociations actuelles qui se déroulent sous l'égide de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC). Ces négociations, dont l'achèvement est fixé à décembre 2009, visent à l'adoption d'un

Graphique 4 a)
Trafic maritime mondial, par groupes de pays et par régions, 2008
(Part en pourcentage de tonnage)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par les pays, les ports et les sources spécialisées.

Graphique 4 b)
Trafic maritime des pays en développement, certaines années
(Part en pourcentage de tonnage)



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

accord destiné à succéder au Protocole de Kyoto. Cet accord devrait comprendre un cadre réglementaire concernant les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux. Il ne fait de doute que tout instrument de ce genre aura des effets sur ces derniers (voir la section D).

2. Expéditions au niveau mondial par groupes de pays

Pays développés

En 2008, les pays développés ont représenté 33,6 % des marchandises chargées dans le monde. L'Europe s'est attribué la part du lion avec 43,3 %, devant l'Australie et la Nouvelle-Zélande (26,3 %), l'Amérique du Nord (24,1 %) et Israël et le Japon (6,3 %). Les marchandises solides sont restées le pilier des exportations des régions développées. Les pays développés, par ailleurs, ont compté pour 49,3 % dans l'ensemble des marchandises déchargées dans les ports. Les marchandises déchargées dans les ports européens ont atteint 47,7 % de la totalité des marchandises déchargées dans le monde. L'Amérique du Nord est arrivée en deuxième position pour les importations de marchandises par voie maritime (27,2 %), suivie par l'Australie et la Nouvelle-Zélande (22,5 %) et enfin par Israël et le Japon (2,6 %). Plus de la moitié des marchandises déchargées dans les ports des pays développés étaient des marchandises solides, les importations de pétrole brut comptant pour un peu moins d'un tiers.

Pays en développement

En 2008, 60,6 % des marchandises chargées dans le monde provenaient de régions en développement. Au total, 49,7 % des importations acheminées par voie maritime, au niveau mondial, ont été livrées dans des ports de pays en développement (voir le graphique 4 b)). En 2008, plus de 86 % du pétrole brut exporté par voie maritime dans le monde, et 55,3 % des exportations mondiales de produits pétroliers venaient de pays en développement. En termes de marchandises déchargées, les ports des pays en développement ont représenté 55,1 % des importations de marchandises solides, 43,4 % des produits pétroliers et 37,2 % du pétrole brut. Les pays en développement d'Asie conservent la part la plus importante du trafic maritime de l'ensemble des pays en développement. Les pays en transition ont compté pour 5,9 % dans le volume des marchandises chargées dans le monde et pour 1,1 % dans celui des marchandises déchargées. Selon les estimations, les expéditions de pétrole brut chargées dans leurs ports ont atteint 7,3 % du total mondial, ce qui est notamment lié à l'accroissement des exportations de pétrole de la CEI.

3. Demande de services de transport maritime

La demande de services de transport maritime s'exprime de manière plus adéquate en tonnes-milles, car cela rend compte de l'évolution à la fois des volumes de marchandises et des distances parcourues ainsi que de la répartition géographique des fournisseurs, des consommateurs, des acheteurs et des vendeurs. Comme l'indique le tableau 5, basé sur les estimations de Fearnleys, le trafic maritime mondial a atteint 32 746 milliards de tonnes-milles en 2008, ce qui représente une augmentation de 4,2 % par rapport à l'année précédente, soit un taux équivalent à l'estimation du taux de croissance du trafic maritime mesuré en tonnes faite par Fearnleys.

En 2008, le nombre de tonnes-milles de marchandises solides a progressé de 5,5 %, contre 5,3 % en 2007. Pour les cinq principaux vracs secs, la progression du nombre de tonnes-milles s'est ralentie, se situant seulement à 5 %, alors qu'elle avait été de 7 % en 2007. Le nombre de tonnes-milles des autres vracs secs (vracs de moindre importance et trafic de ligne) s'est accru de 6 %, cela étant lié surtout à la croissance des volumes.

Les chiffres qui figurent dans le tableau 5 rendent compte, dans une certaine mesure, de la nouvelle géographie du commerce (par exemple des échanges Sud-Sud, des modifications de la composition des échanges et de l'accroissement de la part des pièces détachées et des composants) et du renforcement de l'intégration économique au niveau international. Le nombre de tonnes-milles a été multiplié par trois entre 1970 et 2000, et s'est accru de 43 % entre 2000 et 2008. Cette croissance rapide est liée à l'importance grandissante de certains pays en développement émergents, comme la Chine et l'Inde. L'industrialisation de ces économies, l'accroissement rapide de leur demande de matières premières nécessaires pour la production industrielle, et leur désir de diversifier

Tableau 5
Trafic maritime mondial en tonnes-milles, diverses années
(Milliards de tonnes-milles)

Année	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Céréales[a]	Cinq principaux vracs secs[b]	Autres marchandises solides	Total mondial
	Brut	Produits	Brut + produits						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1990	6 261	1 029	7 290	1 978	1 849	1 073	5 259	3 891	16 440
2000	8 180	1 319	9 499	2 545	2 509	1 244	6 638	6 790	22 927
2001	8 074	1 345	9 419	2 575	2 552	1 322	6 782	6 930	23 131
2002	7 848	1 394	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	7 395	23 516
2003	8 390	1 460	9 850	3 035	2 810	1 273	7 118	7 810	25 124
2004	8 795	1 545	10 340	3 444	2 960	1 350	9 521	8 335	26 814
2005	8 875	1 652	10 527	3 918	3 113	1 686	9 119	8 730	28 376
2006	8 983	1 758	10 741	4 192	3 540	1 822	9 976	9 341	30 058
2007	9 214	1 870	11 084	4 544	3 778	1 927	10 676	9 665	31 425
2008	9 300	1 992	11 292	4 849	3 905	2 029	11 209	10 245	32 746

Source: *Fearnleys Review*, divers numéros.
[a] Y compris le blé, le maïs, l'orge, l'avoine, le seigle, le sorgho et le soja.
[b] Y compris le minerai de fer, le charbon, les céréales, la bauxite/l'alumine et le phosphate.

les sources d'approvisionnement les ont amenées à utiliser des ressources provenant de régions lointaines comme l'Amérique latine et l'Afrique. Outre le fait qu'il est lié à la situation et aux perspectives de l'économie et du commerce mondiaux, le nombre de tonnes-milles dépendra également, à l'avenir, des politiques et des mesures concernant la composition et la direction des flux commerciaux (par exemple, des mesures prises pour promouvoir la sécurité énergétique en passant à des énergies de remplacement, en favorisant la production intérieure plutôt que les importations, et, en raison des changements climatiques, du fait de privilégier les sources d'approvisionnement moins éloignées ou les combustibles plus propres, etc.). La croissance du nombre de tonnes-milles dépendra aussi probablement du niveau de développement des divers pays. Certaines régions à croissance rapide deviendront vraisemblablement beaucoup moins dépendantes à l'égard du secteur industriel ou du secteur agricole. Les besoins en matière de consommation, dans certains pays, évolueront peut-être en fonction d'une augmentation des revenus et de préférences pour des produits plus recherchés. Ces modifications structurelles auront vraisemblablement des répercussions sur les services de transport maritime et sur l'activité de ces transports mesurée en tonnes-milles.

C. Secteurs du trafic maritime mondial

1. Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers[26]

Évolution générale du trafic maritime pétrolier

En 2008, le trafic maritime pétrolier a été particulièrement touché par l'évolution des cours et des marchés de l'énergie, la situation économique mondiale et l'importance croissante des considérations environnementales, dont les changements climatiques dans le monde.

Pour la première fois depuis les années 80, la demande mondiale de pétrole a baissé au troisième trimestre de 2008, à la suite de la diminution observée dans les pays développés, notamment au Japon et aux États-Unis où c'est la plus importante depuis 1982. La récession économique a pesé sur la

demande d'énergie de ces pays en raison de la réduction de la production, de la fabrication et de la demande de biens de consommation.

En 2008, la consommation d'énergie a continué de croître dans les pays en développement et les pays en transition, quoique plus lentement, tout en restant élevée dans les régions exportatrices du Moyen-Orient et d'Afrique. Les perspectives pour 2009 et au-delà dépendront de l'ampleur et de la durée de la récession économique et de la crise financière, mais l'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévoit que la demande de pétrole va diminuer de 2,4 millions de barils par jour en 2009.

En 2008, l'approvisionnement en pétrole au niveau mondial, qui n'a pas connu d'entrave, est resté supérieur à son niveau de 2007, la croissance de la production dépassant celle de la consommation en raison de l'augmentation décidée par l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP). Cette augmentation a contribué à compenser la baisse de production des pays qui n'en sont pas membres, à savoir le Mexique et les pays de la mer du Nord.

Indépendamment des péripéties qui ont pesé sur la fourniture et sur la demande de pétrole, le cours de ce dernier a beaucoup varié en 2008, accusant une forte baisse avant de s'établir à un niveau beaucoup plus bas qu'auparavant lors du déclenchement brutal des crises financière et économique mondiales. Au terme d'une progression régulière tout au long de 2007, ainsi que le montre les cours du disponible de brent[27], il a dépassé les 143 dollars le baril en juin 2008, avant de s'effondrer et de descendre à un plancher de 33,73 dollars en décembre 2008, pour remonter au premier semestre de 2009 et rester à peu près stable autour de 69 dollars le baril en septembre 2009. Les cours du disponible de brent ont augmenté de plus de 147 % entre janvier 2007 et juillet 2008, avant de perdre 70 % entre juillet et décembre 2008. La hausse des prix du pétrole a mis en évidence l'équilibre étroit qui existe entre l'offre et la demande, et les effets d'une intensification de la spéculation. En dépit des réductions de la production de pétrole annoncées par l'OPEP en octobre 2008, les cours du brut ont continué de baisser, tout en restant, en moyenne, plus élevés en 2008 qu'en 2007. Les prix annuels du pétrole ont augmenté pour la septième année consécutive, ce qui est une première dans l'histoire vieille de presque cent cinquante ans de l'industrie pétrolière. Associée à la récession économique, la moyenne relativement plus élevée des cours du pétrole a eu pour conséquence une augmentation des factures d'importations, laquelle a contribué à la stagnation de la demande de ce produit en 2008. Les cours du gaz naturel et du charbon ont suivi des trajectoires similaires. En 2008, les prix de tous les types d'énergie primaire ont enregistré une hausse non négligeable. Avec l'effondrement des cours de l'énergie à la fin de 2008, il convient de prendre en considération le fait que des prix bas peuvent dissuader les investisseurs de procéder aux investissements absolument nécessaires dans les infrastructures et la technologie liées à ce domaine, ainsi que dans de nouvelles sources d'énergie. Il est clair que des cours de l'énergie bas sont propres à dissuader d'investir dans l'exploration et la production, notamment dans le contexte d'une hausse régulière des coûts d'extraction et de traitement, associée aux caractéristiques des gisements et aux découvertes qui sont faites dans des endroits de plus en plus isolés ou difficiles d'accès. Des considérations à caractère environnemental s'ajoutent aussi souvent aux coûts de production finaux. On considère qu'il est de la première importance d'accroître les investissements dans ces secteurs en vue de relever le triple défi posé par la satisfaction des besoins d'énergie, la viabilité écologique, et la croissance et le développement économiques. Selon les prévisions de l'*International Energy Outlook 2009* de l'Energy Information Administration des États-Unis, la consommation d'énergie sur le marché mondial augmentera de 44 % entre 2006 et 2030[28] (à un rythme plus lent qu'il n'est prévu dans la *World Energy Outlook 2008* de l'AIE). On prévoit que l'utilisation totale d'énergie au niveau mondial devrait augmenter de 17 % entre 2006 et 2015, et d'environ 23 % entre 2015 et 2030, les pays extérieurs à l'OCDE représentant la plus grande partie de cette croissance. Les liquides devraient rester la principale source d'énergie dans le monde, eu égard au fait qu'ils sont faciles à transporter. La consommation mondiale de liquides et autres produits pétroliers, selon les prévisions, passera de 85 millions de barils par jour en 2006 à 107 millions de barils par jour en 2030, les liquides non traditionnels comptant pour environ 13 % dans la production totale.

La reprise de l'économie étant prévue pour 2010[29], tous les pays devraient retrouver leur appétit d'énergie. Il est, toutefois, difficile d'envisager avec certitude la vitesse, l'ampleur et l'ordre de cette reprise, ce qui rend difficiles les prévisions concernant les futurs besoins d'énergie. Selon l'AIE, pour pouvoir répondre à la demande mondiale en 2030, il sera nécessaire d'investir environ 26 000 milliards de dollars dans les infrastructures (par exemple, dans les plates-formes de forage au large des côtes, les pipelines, les raffineries et les blocs pompes). Eu égard aux crises économique et financière mondiales actuelles, l'AIE prévoit également une importante baisse des investissements dans le secteur de l'énergie au niveau mondial en 2009. La prospection pétrolière devrait se réduire de 21 %, soit 100 milliards de dollars, en 2009 par rapport à 2008[30]. Comme les prix du pétrole ne couvrent pas les coûts de production, de nouveaux projets de prospection sont en cours d'annulation. Comme la quantité de combustibles fossiles est limitée, que les gisements s'épuisent de plus en plus et que la croissance économique mondiale devrait reprendre en 2010, les cours du pétrole peuvent fort bien s'envoler à nouveau et rompre l'équilibre entre l'offre et la demande.

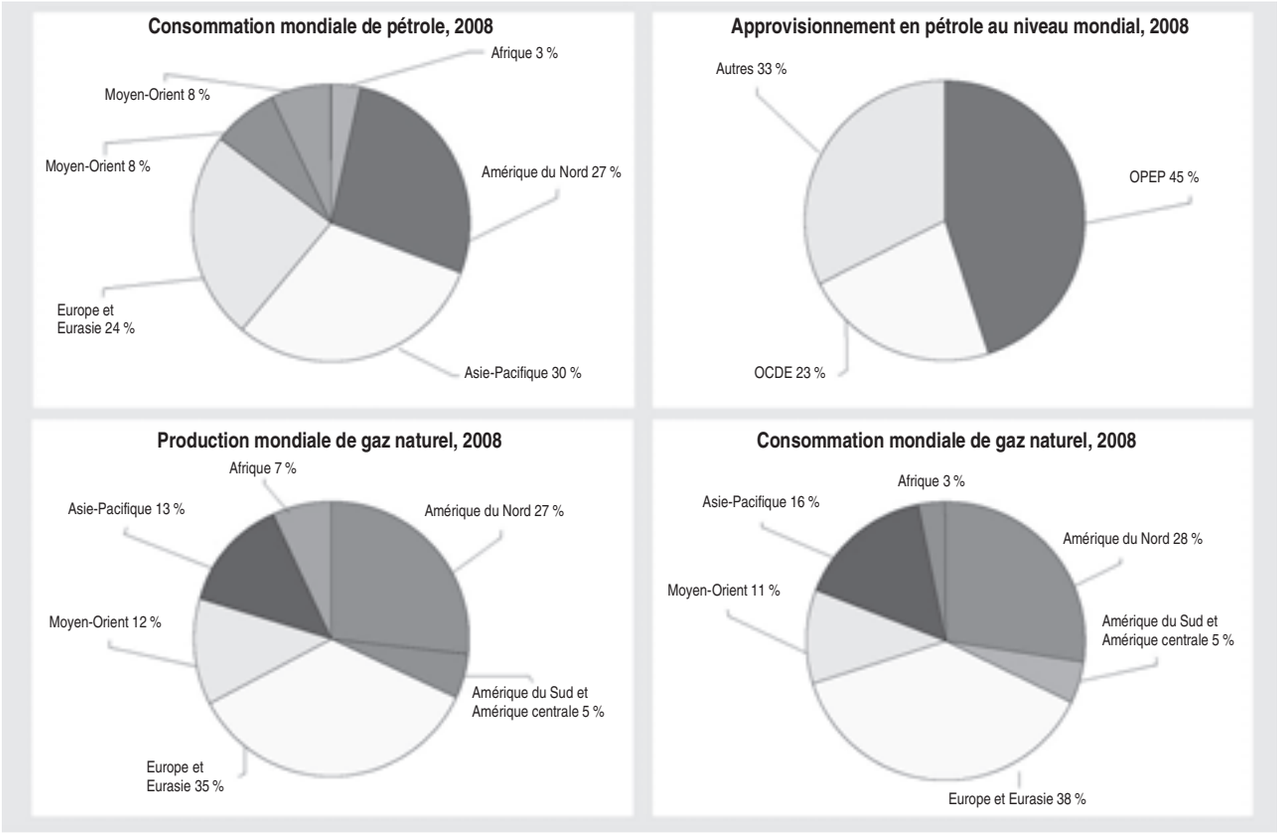
Les possibilités offertes par les mesures incitatives et ce qu'il est convenu d'appeler le Nouveau Pacte vert mondial placé sous la houlette du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et d'autres organisations des Nations Unies, constituent l'une des initiatives pouvant donner accès à des options permettant de sortir du dilemme actuel[31]. Le Nouveau Pacte vert mondial peut également aider à remodeler le paysage de l'offre et de la demande de pétrole, ainsi que le commerce et le transport de ce produit. Il vise, en particulier, à relancer l'économie internationale et à permettre de mettre au point un nouveau modèle de développement économique mondial viable pour l'environnement et favorable à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement.

L'une des considérations importantes dans tout débat sur la sécurité énergétique et la viabilité environnementale est la possibilité de faire en sorte qu'une source d'énergie renouvelable complète ou remplace (ou les deux) les sources limitées de combustibles fossiles. Les secteurs de l'énergie renouvelable ont continué à se développer malgré la récession économique mondiale. Les projets se sont poursuivis et une bonne partie des mesures législatives incitatives comportent des éléments destinés à appuyer les activités relatives à l'énergie renouvelable. L'aide au développement de ce domaine dans les pays en développement s'est accrue, pour atteindre environ deux milliards de dollars en 2008. De nombreux types de mesures d'appui ont été adoptées, telles que des programmes de subvention, de nouvelles lois et de nouvelles stratégies (par exemple en Afrique du Sud, en Australie, au Brésil, au Chili, en Chine, en Égypte, aux États-Unis, au Japon, au Luxembourg, au Mexique, en Ouganda, aux Pays-Bas et en République arabe syrienne)[32]. L'investissement annuel dans l'énergie renouvelable a été multiplié par quatre depuis 2004, pour atteindre 120 milliards de dollars en 2008. La capacité en énergie solaire d'origine photovoltaïque a été multipliée par six et celle de l'énergie éolienne s'est accrue de 250 %; la puissance totale des sources d'énergie renouvelable a gagné 75 %, dont font partie des gains appréciables dans la production d'électricité des petites installations hydrauliques, des installations géothermiques et de la biomasse. Les États-Unis ont pris la tête des investissements dans les nouvelles capacités, avec 24 milliards de dollars, soit 20 % du total mondial, après avoir rattrapé l'Allemagne, le numéro un depuis longtemps en ce qui concerne l'énergie éolienne. Pour la cinquième année consécutive, la Chine a doublé sa capacité dans ce domaine, gagnant peu à peu des places pour occuper maintenant la quatrième au niveau mondial. Les pays en développement, notamment l'Inde et la Chine, jouent de plus en plus un rôle de premier plan en ce qui concerne la production d'énergie renouvelable et les installations à cet effet[33].

Production et consommation de pétrole

En 2008, la production mondiale de pétrole[34] a augmenté de 0,4 % (380 000 barils par jour) pour atteindre 81,8 millions de barils par jour. Les approvisionnements pétroliers sont concentrés en Asie de l'Ouest, dans certains pays en transition, en Amérique du Nord et en Afrique. En 2008, la production des pays de l'OCDE a diminué de 4 %, sa part dans la production mondiale étant de 22,5 %. Les pays de l'OPEP ont accru leur production de 2,7 %, ce qui a porté leur part dans la production mondiale de 43,8 % en 2007 à 44,9 % en 2008 (voir le graphique 5).

Graphique 5
Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et consommateurs, 2008
(Pourcentage)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par British Petroleum dans la *BP Statistical Review of World Energy 2009*.

Pour la première fois depuis 1983, la demande de pétrole dans le monde a baissé de 0,6 % pour se situer à 84,4 millions de barils par jour, soit la baisse la plus importante depuis 1982. À la suite d'un recul de 6,4 % aux États-Unis, la consommation des pays de l'OCDE a diminué de 3,2 %, descendant à 47,3 millions de barils par jour; c'est la troisième année consécutive de baisse. Hors de l'OCDE, la consommation a augmenté de 3,1 %, à un rythme plus lent qu'en 2007. La forte croissance des pays exportateurs de pétrole a été en partie contrebalancée par une croissance plus lente des pays consommateurs de la région Asie-Pacifique.

Sur fond de récession économique et de crise financière mondiales qui vont s'aggravant et s'étendant, l'AIE prévoit une nouvelle baisse (de 3 %) de la demande de pétrole au niveau mondial en 2009, ainsi qu'un recul de l'offre (de 0,3 %). La baisse de la production est due à des réductions des pays de l'OPEP en réaction à la baisse des cours du pétrole et en prévision d'un déclin de la demande mondiale.

Membres de l'OPEP

Bien que l'OPEP ait commencé à réduire sa production vers la fin de l'année, la production annuelle moyenne a progressé de 2,7 % en 2008. Cette augmentation est entièrement imputable aux membres de l'OPEP d'Asie de l'Ouest, la production de l'Arabie saoudite s'étant élevée de 4 % pour atteindre 10,8 millions de barils par jour, et celle de l'Iraq de 13 %, pour se situer à 2,4 millions de barils par jour.

En 2008, l'Arabie saoudite s'est maintenue à la première place des producteurs mondiaux avec une part de 13,1 % de la production mondiale, et 29,5 % de celle de l'OPEP. Les autres producteurs principaux de ce groupe ont été la République

islamique d'Iran (11,8 % de la production de l'OPEP) et les Émirats arabes unis (8,1 %). La part des membres de l'OPEP situés hors de l'Asie de l'Ouest et de l'Afrique (l'Équateur et la République bolivarienne du Venezuela) a été de 8,4 %, alors que celle des membres africains de l'OPEP est descendue de 22,2 % en 2007 à 21,5 % en 2008.

Membres de l'OCDE

En 2008, l'Amérique du Nord est restée le principal producteur de pétrole brut de l'OCDE, avec une part de 71,4 % du total du groupe. Les États-Unis − qui sont intervenus pour plus d'un tiers dans la production pétrolière de l'OCDE − ont réduit leur production de 1,8 %. Celle de l'Europe a accusé une réduction de 4 % qui reflète une baisse de tous les producteurs concernés, à savoir le Danemark, l'Italie, la Norvège et le Royaume-Uni.

Autres producteurs

En 2008, la production totale des pays qui ne sont membres ni de l'OPEP ni de l'OCDE − dont la Fédération de Russie, la Chine et le Brésil − a enregistré une très légère hausse de 0,7 % par rapport à l'année précédente. Avec un total de 26,7 millions de barils par jour, la part de marché de ces pays s'est maintenue à une proportion de 32,6 %. La Fédération de Russie a réduit sa production de 0,8 %, pour descendre à 9,9 millions de barils par jour. D'autres producteurs ont soit augmenté (par exemple la Chine et le Brésil), soit diminué (Argentine, Inde, Viet Nam) la leur.

Le trafic maritime de pétrole brut a progressé, selon les estimations, de 1,1 %.

Évolution du raffinage

En 2008, la quantité traitée par les raffineries au niveau mondial a baissé de 0,3 % pour se situer à 75,2 millions de barils par jour. La part de l'OCDE dans ce total s'est maintenue à plus de 50 %. Une diminution a été enregistrée dans toutes les régions développées: 3,4 % aux États-Unis, 2,1 % au Canada, 0,2 % en Europe, 1,4 % en Australasie et 1,2 % au Japon. Selon l'AIE, aucune raffinerie nouvelle n'a été construite aux États-Unis depuis vingt-neuf ans, et l'extension des installations existantes n'a pas suivi le rythme de la croissance de la demande. En Europe, la dernière raffinerie construite a été terminée en 1989.

Par contre, les pays en développement font état d'une légère croissance, par exemple l'Afrique (1 %), le Moyen-Orient (0,6 %) et la Chine (4,4 %). La capacité de raffinage devrait bientôt s'accroître dans les pays en développement d'Asie, comme le montre la mise en service, à Jamnagar (Inde), d'une nouvelle raffinerie destinée à l'exportation d'une capacité de 0,6 million de barils par jour, qui devrait approvisionner l'Europe en gazole. Cette croissance devrait se poursuivre en 2010 au Moyen-Orient et en Asie, bien que plusieurs des projets concernés aient été mis en souffrance en raison de la détérioration de la situation économique, laquelle, associée au manque de crédits et au fort coefficient de capital des plans de développement des raffineries, laisse penser que les investissements nécessaires peuvent être encore retardés, provoquant ainsi un délai de livraison supplémentaire lors de la reprise de l'économie et de la demande. En 2005, l'AIE estimait que la capacité mondiale de raffinage doit augmenter de 42 % pour atteindre 118 millions de barils par jour d'ici à 2030, et que les compagnies pétrolières et les États dans le monde devront investir 487 milliards de dollars entre 2005 et 2030 pour suivre le rythme de la demande de produits tels que l'essence, le gazole et le carburéacteur[35]. Cela dit, les commentateurs font également valoir que les importants investissements nécessaires pour mettre en chantier de nouvelles raffineries risquent de ne pas être économiquement viables eu égard aux volumes limités de pétrole brut qu'il reste à raffiner. Le secteur de l'énergie est près de se heurter à des contraintes d'approvisionnement et l'épuisement progressif des gisements de pétrole ainsi que la crise pétrolière imminente (la production mondiale de pétrole ayant déjà commencé ou devant bientôt commencer à décroître) rendront probablement inutile l'extension de la capacité de raffinage.

Expéditions de pétrole brut

En 2008, la part des pétroliers dans l'ensemble du trafic maritime mondial s'est montée à 33,7 %. Les expéditions mondiales par navires-citernes ont atteint 2,75 milliards de tonnes, dont les deux tiers étaient du pétrole brut. Le trafic maritime de pétrole brut a progressé, selon les estimations, de 1,1 %, pour se situer à 1,83 milliard de tonnes (tableau 4). À la différence d'autres secteurs du trafic de vrac et

de conteneurs, le marché des navires-citernes a relativement bien tiré son épingle du jeu, les gains des armateurs s'étant maintenus à un bon niveau. L'élimination progressive des pétroliers à simple coque en 2010 et la conversion, pendant la même année, de certains pétroliers en unités de stockage de pétrole ont contribué à limiter l'incidence d'un excédent de tonnage. Toutefois, le calendrier de livraison pour la fin de 2009 met bien en lumière le fort déséquilibre entre l'offre et la demande que va connaître le trafic des pétroliers et qui est susceptible d'avoir des répercussions sur les taux de fret et les bénéfices.

En 2008, l'Asie de l'Ouest est restée, avec 758,9 millions de tonnes chargées, l'une des principales zones de chargement de brut, les autres étant les côtes nord et est de l'Amérique du Sud (132,3 millions de tonnes), l'Afrique centrale (131,5 millions de tonnes), l'Afrique du Nord (116,6 millions de tonnes), l'Afrique de l'Ouest (99,1 millions de tonnes) ainsi que les Caraïbes et l'Amérique centrale (92,3 millions de tonnes). Les principales régions de déchargement ont été l'Europe (483,4 millions de tonnes), l'Amérique du Nord (453,9 millions de tonnes) et le Japon (215,2 millions de tonnes). Les principales régions en développement de déchargement ont été l'Asie du Sud et de l'Est (414,1 millions de tonnes) et l'Asie du Sud-Est (133 millions de tonnes). Comme la demande de pétrole devrait rester forte dans les régions en développement, à savoir la Chine, l'Inde et le Moyen-Orient, on peut espérer qu'une partie de l'excédent de capacité dû à la récession économique sera absorbée par ce nouveau surplus de la demande.

Expéditions maritimes de produits pétroliers

En 2008, les expéditions maritimes de produits pétroliers, selon les estimations, se sont accrues de 2,7 %, pour atteindre 915,3 millions de tonnes, les régions développées représentant 41 % des produits chargés et 56,1 % des produits déchargés, les pays en développement 55,3 % des produits chargés et 43,4 % des produits déchargés, le reste allant aux pays en transition. La demande de produits pétroliers subit également l'influence de l'environnement international d'une manière générale, y compris celle de la performance de l'économie mondiale, mais elle reste particulièrement subordonnée à des événements imprévus, dont les catastrophes naturelles et les incidents météorologiques. Une brutale récession économique, un excédent de capacité du tonnage concerné, d'importants stocks constitués grâce à la baisse des cours du pétrole (on dit que les États-Unis et la Chine ont saisi cette occasion pour remplir leurs réserves stratégiques de pétrole), tout cela, étant associé à une capacité de raffinage limitée au niveau mondial, donne une bonne indication des problèmes qui attendent le trafic des produits pétroliers.

En 2008, les expéditions maritimes de produits pétroliers, selon les estimations, se sont accrues de 2,7 %.

Production et consommation de gaz naturel

En 2008, la production mondiale de gaz naturel a augmenté de 3,8 % par rapport à l'année précédente, pour se monter à 3 065, 6 milliards de mètres cubes. La Fédération de Russie a gardé sa première place dans ce domaine avec une part de marché de 19,6 %, suivie des États-Unis (19,3 %), les autres producteurs étant le Canada (5,7 %), la République islamique d'Iran (3,8 %), la Norvège (3,2 %), l'Algérie (2,8 %), la Chine (2,5 %), l'Indonésie (2,3 %) et la Malaisie (2 %) (voir le graphique 5).

Au cours de la même année, la consommation mondiale de gaz naturel a crû de 2,5 %, atteignant 3 018,7 milliards de mètres cubes. Les États-Unis et la Fédération de Russie sont demeurés les principaux consommateurs de gaz naturel avec des parts de marché de 22 % et 13,9 % respectivement. Les autres consommateurs principaux ont été la République islamique d'Iran (3,9 %), le Canada (3,3 %), le Royaume-Uni (3,1 %) et le Japon (3,1 %).

Le secteur du gaz naturel a également traversé deux phases distinctes: une phase d'équilibre assez rigoureux entre l'offre et la demande avec la hausse des cours de l'énergie, suivie d'un affaiblissement de la demande et d'un effondrement du prix du disponible. L'association de la baisse de la demande et de celle des cours pourrait compromettre de futurs investissements.

Expéditions de gaz naturel liquéfié

En 2008, le trafic de gaz naturel liquéfié (gnl) est resté stable avec un volume total d'expédition de 226,5 milliards de mètres cubes. Les importateurs de gnl ont été un ensemble de pays développés et en développement, à savoir: la France, l'Inde, le Japon, la République de Corée, l'Espagne et les États-Unis, les principaux exportateurs, dont le plus important a été le Qatar (17,5 %), se situant dans les régions développées. Parmi les autres exportateurs, on note l'Algérie, l'Indonésie, la Malaisie et le Nigéria.

Au fil des ans, le commerce du gaz naturel a connu des difficultés en matière d'approvisionnement, un certain nombre de projets de liquéfaction ayant souffert de retards dans les processus d'approbation et de construction. Comme la plupart des navires sont commandés en fonction de projets spécifiques concernant le gnl, le retard pris dans l'exécution des projets et la non-disponibilité du fret à charger entraînent un excédent de capacité des transporteurs. Toutefois, on constate actuellement un revirement notable de cette situation au niveau mondial: l'offre en plein essor fait face à une demande en baisse.

Du côté de l'offre, au moins sept nouveaux terminaux d'exportation de gnl devraient être ouverts en 2009. Des installations de liquéfaction d'une capacité d'au moins 82 millions de tonnes par an doivent être mises en service en Amérique du Nord au cours des trois prochaines années. Selon les informations disponibles, Sakhalin I a chargé son premier navire en mars 2009, tandis que l'achèvement de deux trains dans le cadre du projet Qatargas 2 est imminent. L'industrie du gnl est en pleine expansion au Moyen-Orient, où les installations du projet du Yémen seront en service en 2009. On estime que lorsque tous les projets retardés en 2008 seront devenus opérationnels, les nouvelles installations pourront produire 45 millions de tonnes de gnl de plus par an, ce qui représentera un accroissement de la capacité de 25 %. En 2008, les échanges de gnl ont également subi les conséquences de la récession économique et d'une diminution de la demande, notamment aux fins de la production d'électricité. Ladite récession a eu, par ailleurs, des répercussions sur les cours du gaz. Par exemple, il a été signalé qu'en septembre 2008 les compagnies de distribution d'énergie asiatiques étaient disposées à payer jusqu'à 21 dollars le million de BTU de gnl disponible. En mars 2009, les cours du gnl avaient chuté de 75 %[36].

2. Expéditions de marchandises solides[37]

Évolution générale

Le trafic de vrac sec, élément central de l'essor des transports maritimes au cours de ces dernières années, a ralenti en 2008 (avec un taux de croissance de 4,7 %, contre 5,7 % en 2007), et devrait, selon les prévisions, diminuer de plus de 4,4 % en 2009. Le volume total de vrac sec chargé en 2008 s'est établi à 5,4 milliards de tonnes. Ces expéditions ont compté pour 66,3 % dans le total des marchandises chargées au niveau mondial. Celles des principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) ont été estimées à 2,1 milliards de tonnes. Le reste est revenu aux marchandises solides de moindre importance et au trafic de ligne, dont le total a été de 3,3 milliards de tonnes selon les estimations. Les graphiques 6 a) et b) présentent un aperçu des principaux acteurs participant à la production, à la consommation et au trafic de certains des principaux vracs secs.

C'est dans le secteur des marchandises solides que l'effondrement qui s'est déclenché au quatrième trimestre de 2008 a été le plus rapidement visible. L'indice du Baltic Exchange s'est brusquement affaissé et les recettes moyennes des vraquiers ont baissé de 80 % en octobre par rapport à leur niveau d'avril la même année. La principale responsabilité du ralentissement de 2008 et de la forte baisse prévue pour 2009 est à chercher dans les réductions de production d'acier effectuées dans toutes les principales régions concernées. Cette production est un indicateur clef pour le marché du transport maritime de vrac, car elle détermine la demande de matières premières telles que le minerai de fer et le charbon, ainsi que le nombre de grands vraquiers (par exemple de navires cape-size) nécessaire. En 2008, la production d'acier de la Chine a ralenti alors que le secteur de l'immobilier marquait le pas et que les promoteurs avaient des difficultés pour obtenir le financement de nouveaux projets. Il est un important facteur qui a aidé le secteur du vrac sec à résister quelque peu à la diminution de la demande et des moyens de financement du commerce, à savoir l'offre sur le marché des vraquiers. En 2008, le trafic des vraquiers a été

modeste en comparaison de celui des pétroliers et des porte-conteneurs. À terme, le tonnage en commande pourrait être réduit par voie d'annulations ou de conversions en d'autres types de navires, encore que l'expérience montre que ces conversions sont très rares. La plupart des négociations avec les chantiers navals ont consisté à reporter la livraison des navires afin de limiter les répercussions sur l'offre entre 2009 et 2011 (voir le chapitre 2 pour un surcroît de détails à ce sujet). Avec la diminution prévue des volumes de vrac sec et la croissance du tonnage des vraquiers, les perspectives à court et à moyen terme de ce secteur paraissent difficiles.

Production et consommation mondiales d'acier brut

En 2008, la production mondiale d'acier a diminué de 1,2 %, s'établissant à 1,3 milliard de tonnes. Presque tous les principaux pays producteurs d'acier ont été concernés: l'Union européenne (-5,3 %), l'Amérique du Nord (-5,5 %), le Japon (-1,2 %), la CEI (-8,1 %) et l'Amérique du Sud. L'Asie a continué d'assurer plus de la moitié de la production mondiale, la Chine, quant à elle, ayant produit plus de 500 millions de tonnes en une année − ce qui correspond à une augmentation de 2,6 % par rapport à 2007. La République de Corée et l'Inde ont également accru leur production de 3,8 % et 3,7 % respectivement. ArcelorMittal − qui compte pour 10 % dans la production mondiale et se trouve être le numéro un mondial en termes de volume − a annoncé des plans de réduction de la production de 35 % en Amérique du Nord et de 30 % en Europe. Cette société a procédé à des baisses temporaires de production allant jusqu'à 45 % de la capacité de production mondiale afin d'accélérer la réduction des stocks, et a suspendu ses plans de croissance dans l'avenir immédiat[38]. La production d'acier et les recettes auxquelles elle donne lieu, aux États-Unis, devraient baisser en 2009, alors que l'ensemble de la sidérurgie chinoise, de son côté, devrait réduire sa production de 20 % en 2009[39].

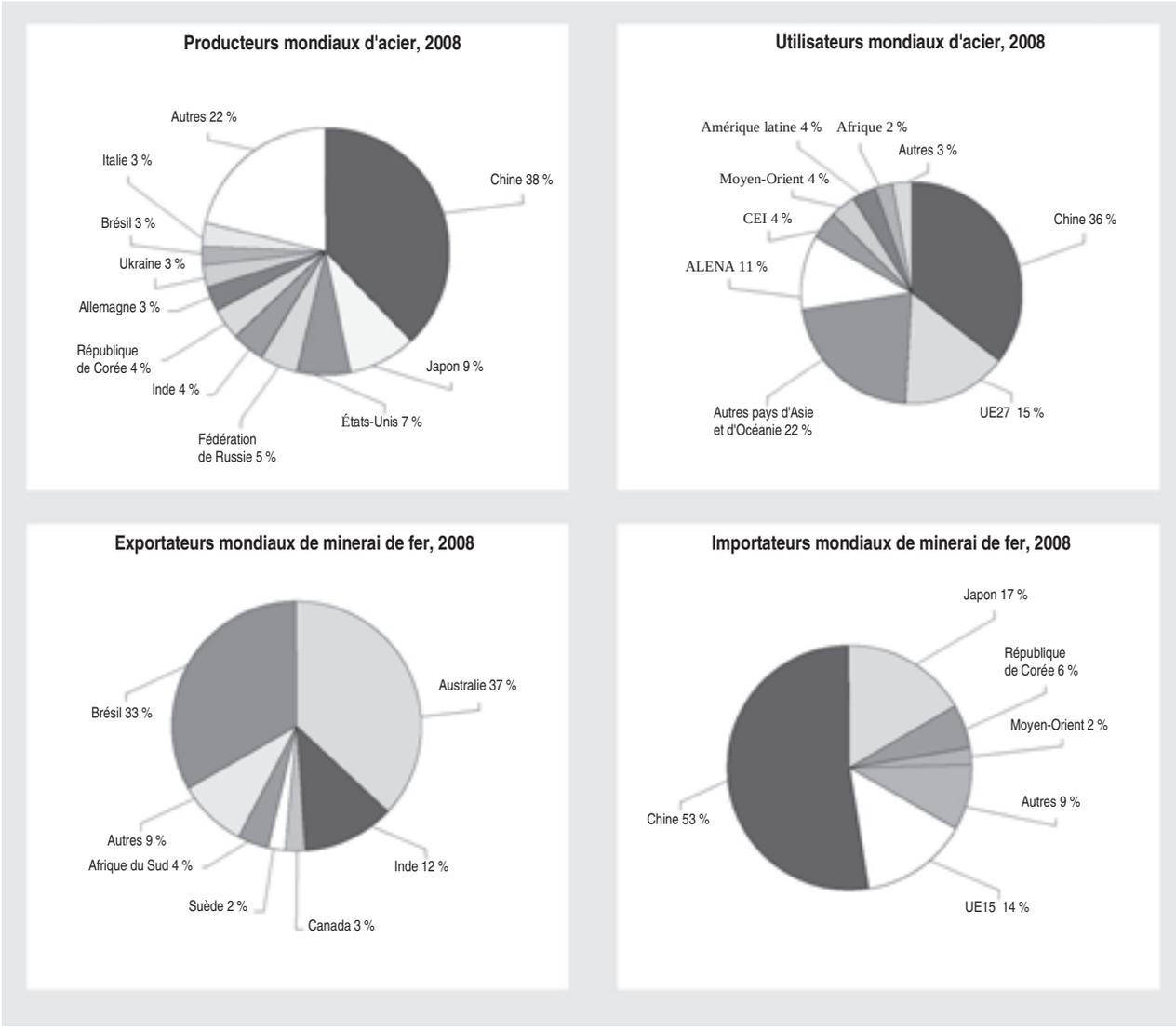
La production de ferraille (300 millions de tonnes par an, en moyenne, au niveau mondial) est également touchée par la récession économique[40]. Jusqu'au milieu de 2008, la production et les cours de l'acier, au niveau mondial, avaient atteint des records absolus, après quoi la demande et les prix des produits sidérurgiques ont commencé à baisser, suivis en cela par la demande de ferraille. Avec la régression de l'économie mondiale, les acheteurs de ferraille d'Asie et d'Europe ont commencé à annuler leurs commandes, ce qui peut entraîner un excédent de l'offre de plus de 5 millions de tonnes dans les ports, les navires et les dépôts. Les marges bénéficiaires sont descendues de 200 dollars à 20 dollars la tonne dans ce secteur.

La consommation mondiale d'acier a diminué de 0,3 % en 2008, ce qui en ramène le total à 1,2 milliard de tonnes. C'est la Chine qui est restée en tête dans ce domaine, avec une augmentation de 3,4 % au cours de cette année. La région de l'Asie en est demeurée le plus grand consommateur, avec une part de 55,8 %. La consommation a progressé en Amérique centrale et en Amérique du Sud d'une part et en Afrique d'autre part, de 8,3 % et 3,5 % respectivement.

Dans le contexte économique mondial actuel et avec l'extension de la régression financière et économique aux régions en développement, on s'attend à ce que la consommation d'acier chute de 14,9 % en 2009. Le ralentissement de l'activité économique et les difficultés liées au secteur financier, plus particulièrement à celui du crédit, ont déjà eu des effets préjudiciables sur les acheteurs d'acier à destination de la construction, des installations industrielles et des véhicules. Cette diminution de la consommation d'acier a provoqué une baisse rapide des cours de ce métal, laquelle a entraîné des réductions de production dans l'industrie sidérurgique et des suspensions d'exécution des plans de développement des usines en Asie, en Europe et en Amérique du Nord. La baisse la plus forte des niveaux de consommation devrait se situer dans les pays membres de l'ALENA, suivis de l'Union européenne, de la CEI, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, et du Moyen-Orient. On s'attend à ce que la consommation se réduise de 8,1 % en Asie.

En 2008, l'industrie sidérurgique a confirmé sa détermination écologique en prenant des mesures visant à réduire l'empreinte carbone. En juin 2009, la World Steel Organization a lancé son Climate Action Recognition Programme et un nouveau site Web − le microsite des changements climatiques. L'un des objectifs essentiels de ce programme consiste à mesurer le niveau actuel des émissions imputables à la production d'acier dans le monde, afin de permettre à chaque aciérie de savoir où elle se situe par rapport aux résultats moyens et aux meilleurs résultats, et d'évaluer sa marge d'amélioration[41].

Graphique 6 a)
Principaux vracs (acier et minerai de fer): producteurs, consommateurs et négociants en 2008
(Parts du marché mondial en pourcentage)

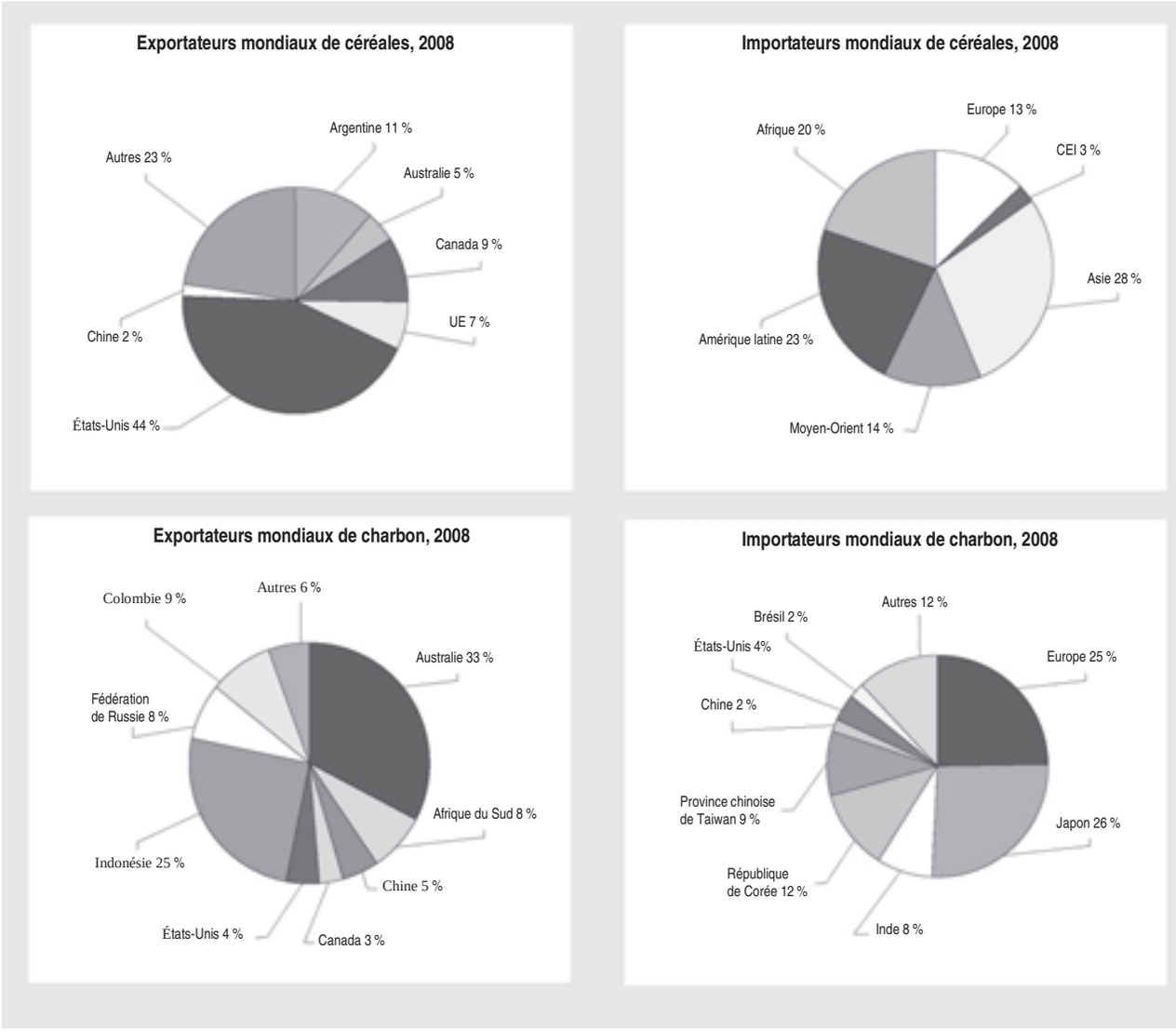


Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2009; *Dry Bulk Trade Outlook*, mai 2009; et par l'International Iron and Steel Institute, juin 2009.

Expéditions de minerai de fer

Le minerai de fer est largement utilisé dans des domaines comme le génie structurel et pour des applications industrielles, ainsi que dans le secteur des véhicules automobiles. Les principaux producteurs de minerai de fer sont la Chine, l'Australie, le Brésil, l'Inde, la Fédération de Russie, les États-Unis, l'Afrique du Sud, le Canada et la Suède. Les sociétés les plus importantes dans ce domaine sont Vale au Brésil, BHP Billiton, et Rio Tinto (Australie et Royaume-Uni). À la fin de 2008, BHP Billiton a renoncé à ses plans d'un montant de 66 milliards de dollars pour la reprise de Rio Tinto au motif que la forte baisse des cours des produits de base associée à une conjoncture financière peu favorable rendait la chose impossible[42]. Au lieu de cela, en juin 2009, Rio Tinto et BHP Billiton ont signé un accord non contraignant pour mettre sur pied une coentreprise couvrant l'actif et le passif actuel et futur des deux sociétés dans le domaine du minerai de fer en Australie occidentale dont elles détiendront chacune la moitié du capital[43].

Graphique 6 b)
Principaux vracs (charbon et céréales): producteurs, consommateurs et négociants en 2008
(Parts du marché mondial en pourcentage)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2009; et *Dry Bulk Trade Outlook*, mai 2009; par l'Economist Intelligence Unit dans *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and Beverages*, mai 2009; et par le Conseil international des céréales, avril 2009.

Les estimations situent les expéditions de minerai de fer au niveau mondial à 844 millions de tonnes en 2008, soit en augmentation de 6,5 % par rapport à 2007. Tandis que de nombreux exportateurs ont enregistré une progression en 2008, d'autres (dont le Canada, la Suède, la Mauritanie et le Pérou) ont accusé un recul. L'Australie et le Brésil, à eux deux, ont compté pour plus des deux tiers dans les exportations de minerai de fer au niveau mondial. L'Australie en est redevenue le premier exportateur au terme d'un accroissement de son volume de 16 %, pour atteindre 309,5 millions de tonnes. Le Brésil a exporté 281,7 millions de tonnes, avec une hausse de 4,6 % par rapport à 2007. À ces deux pays, il faut ajouter l'Inde (101,1 millions de tonnes), l'Afrique du Sud (31,6 millions de tonnes), le Canada (22,4 millions de tonnes), la Suède (17,6 millions de tonnes), la Mauritanie (12,4 millions de tonnes) et le Pérou (6,9 millions de tonnes).

Avec 444,1 millions de tonnes de minerai de fer déchargées dans ses ports en 2008, la Chine est restée la principale destination des expéditions au niveau mondial. Ses importations ont moins progressé qu'en 2007 (16 %). Parmi les autres gros importateurs, citons le Japon (140,4 millions de tonnes, au terme d'un accroissement de 1,1 %) et l'Europe de l'Ouest (127,5 millions de tonnes, en baisse de 5,3 %). De petits importateurs d'Asie, comme la République de Corée, ont enregistré une hausse de 3,3 %, alors que pour d'autres, comme la province chinoise de Taiwan et le Pakistan, on note une baisse. Les importations de minerai de fer de l'Inde et des Philippines sont restées stables à leur niveau de 2007. Au plan régional, celles de l'Amérique du Nord ont diminué de 12,5 %, tandis que celles d'Amérique du Sud et du Moyen-Orient ont augmenté de 3,3 % et 18,7 % respectivement.

Avec la croissance record des échanges pendant le premier semestre et l'effondrement du second semestre, 2008 a été coupée en deux parties, une partie brillante et une partie médiocre. Avant la fin de 2008, les principales sociétés d'extraction de minerai de fer ont constaté une baisse des cours allant de pair avec celle de la production d'acier au niveau mondial. Les principaux producteurs et exportateurs de fer, dont le Brésil, ont déjà réduit leur production ou prévoient de le faire[44]. Selon les perspectives de Clarkson Research Services, le trafic du fer au niveau mondial devrait rester stable en 2009 et croître rapidement (16 %) en 2010, essentiellement sous l'impulsion de la croissance attendue en Chine[45].

Production et consommation de charbon

Le charbon est une source d'énergie combustible fossile beaucoup plus abondante que le pétrole ou le gaz, dont il reste à peu près cent trente années de réserve dans le monde. Il y a différents types de charbon pour différentes utilisations. Le charbon de chaudière − ou charbon de chaufferie − sert surtout à la production d'électricité. Le charbon à coke − ou charbon métallurgique − sert surtout à la production d'acier. Parmi les autres utilisateurs importants de charbon, il y a les raffineries d'alumine, les papeteries et les industries chimiques et pharmaceutiques. Plusieurs produits chimiques peuvent être fabriqués avec des produits dérivés du charbon. Le goudron de houille raffiné est utilisé pour la fabrication de produits chimiques tels que l'huile de créosote, la naphtaline, le phénol et le benzène.

En 2008, la production mondiale de charbon a augmenté de 5,3 %, pour atteindre 3 324,9 millions de tonnes d'équivalent pétrole (TEP), une bonne partie étant utilisée dans le pays d'extraction. La Chine a gardé la tête des pays producteurs, avec une part de 42,5 %, suivie des États-Unis (18 %), de l'Australie (6,6 %), de l'Afrique du Sud (4,2 %), de la Fédération de Russie (4,6 %), de l'Inde (5,8 %) et de l'Indonésie (4,2 %).

En 2008, la consommation mondiale de charbon s'est ralentie, n'augmentant que de 3,1 %. Néanmoins, la houille est restée le combustible qui connaît la croissance la plus rapide dans le monde pour la sixième année consécutive. La Chine − le plus grand consommateur du monde (avec une part de 42,6 %) − a accru sa consommation de 6,8 %. Tout en se situant au-dessous de la moyenne de ces dix dernières années, ce taux de croissance a suffi pour représenter 85 % de la croissance mondiale. La croissance de la consommation hors de Chine a été négligeable (0,6 %), les taux étant inférieurs à la moyenne de ces dix dernières années dans toutes les régions sauf l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et l'Afrique, où elle a été de 3,3 % et 4 % respectivement.

L'extraction du charbon soulève un certain nombre de problèmes environnementaux dont font partie l'érosion du sol, la poussière, la pollution sonore, la pollution de l'eau et les impacts sur la biodiversité locale. Il demeure que le problème le plus important auquel se heurtent l'industrie charbonnière et la communauté internationale est celui de savoir comment concilier l'utilisation croissante de la houille et les changements climatiques. Selon l'Institut mondial du charbon, l'industrie charbonnière s'attache à réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre et des mesures ont été prises à cet effet dans un certain nombre de domaines. L'AIE assure que le remplacement des vieilles centrales thermiques fonctionnant au charbon par des centrales plus grandes et plus efficaces pourrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial de 5,5 %. La technologie de capture et de stockage du carbone est considérée comme étant une solution potentielle permettant de procéder à des réductions conséquentes des

émissions de gaz à effet de serre imputables aux centrales fonctionnant au charbon, tout en conservant l'infrastructure énergétique nécessaire pour la croissance[46].

Expéditions mondiales de charbon

En 2008, selon les estimations, les expéditions de charbon se sont élevées à 814,5 millions de tonnes, au terme d'une augmentation de 3,2 % par rapport à 2007. En raison des effets négatifs des difficultés économiques qui ont surgi au cours du quatrième trimestre de 2008, ce taux n'est que la moitié de celui de 2007. Les exportations de charbon de chaufferie ont été estimées à 590,1 millions de tonnes, ce qui équivaut à 72,4 % des expéditions mondiales de charbon, alors que celles de charbon à coke ont progressé de 4,1 % pour s'établir à 224,4 millions de tonnes.

L'Indonésie et l'Australie, à elles deux, ont été responsables de plus de la moitié des expéditions mondiales de charbon de chaufferie. L'Indonésie a continué de devancer l'Australie et reste le premier exportateur de ce type de charbon. En 2008, elle a accru ses exportations de 6,1 %, à 200 millions de tonnes. Moins perturbée par les problèmes de logistique qu'elle a connus en 2007, l'Australie a augmenté ses exportations de 8,5 %. Les autres exportateurs principaux de charbon de chaufferie, en 2008, ont été l'Afrique du Sud (61,5 millions de tonnes), la Colombie (68,7 millions de tonnes), la Chine (35,8 millions de tonnes), la Fédération de Russie (60,4 millions de tonnes) et la République bolivarienne du Venezuela (6,2 millions de tonnes).

En 2008, l'Australie a gardé la tête des exportations mondiales de charbon à coke avec un total de 136,9 millions de tonnes, à l'issue d'une baisse de 0,5 % par rapport à 2007. D'autres exportateurs de moindre importance, comme le Canada ont également accusé une baisse de leur volume d'exportation. Les États-Unis ont enregistré une nette croissance de 34 %. Les principales destinations de ces deux types de charbon d'exportation (charbon de chaufferie et charbon à coke) sont le Japon et l'Union européenne, qui, à eux deux, ont compté pour 48,1 % dans les importations de charbon au niveau mondial en 2008. La même année, les importations en Chine de charbon de chaufferie ont baissé de 11 %, tandis qu'en République de Corée elles ont augmenté de 18,2 %.

On prévoit que les expéditions de charbon vont se réduire de 2,3 % en 2009, année pendant laquelle le trafic de charbon à coke devrait diminuer de 6,4 %. Les expéditions de charbon de chaufferie risquent fort, également, de pâtir de cette situation, car les réductions de la production industrielle se répercutent sur la consommation d'électricité. La diminution de la demande de charbon et la croissance attendue de la capacité de charge des navires risquent fort d'avoir des conséquences préjudiciables pour les taux de fret et la rentabilité.

Marché des céréales

Selon le Conseil international des céréales, la production de céréales (blé et céréales secondaires) est passée de 1 588 millions de tonnes en 2007 à 1 697 millions de tonnes en 2008. La production mondiale de blé a progressé de 6,5 %, les agriculteurs ayant augmenté les superficies semées en réaction aux cours favorables. Une production importante a été enregistrée dans toutes les principales régions exportatrices, notamment l'Australie (+63,3 %), la Fédération de Russie (+28,9 %), l'Union européenne (+26,6 %) et les États-Unis (+21,9 %).

On estime qu'en 2008 les expéditions de céréales ont gagné 5,6 %, pour atteindre 323,3 millions de tonnes. Le blé a totalisé environ 110 millions de tonnes, et les céréales secondaires telles que le maïs, l'orge, le soja, le sorgho, l'avoine, le seigle et le millet, 213,3 millions de tonnes. En 2008, le Canada et les États-Unis ont émargé dans les exportations mondiales de céréales (sorgho exclu) à hauteur de 53,1 %. La croissance des exportations en Amérique du Nord a été tirée par celles de blé et de céréales secondaires des États-Unis, toutes deux en hausse. L'Argentine a préservé son pourcentage de 11,2 %, tandis que les volumes d'exportation de l'Australie et de l'Union européenne ont décliné.

L'Asie a été à nouveau la principale région de déchargement des céréales (sorgho exclu) avec 67,5 millions de tonnes, devant l'Amérique latine (54 millions de tonnes), l'Afrique (42,4 millions de tonnes), le Moyen-Orient (32 millions de tonnes), l'Europe (27,6 millions de tonnes) et la CEI (6,6 millions de tonnes). Le Japon, qui est de loin le plus gros importateur (avec une part de 9,8 % en 2008), a réduit ses importations de céréales de 5,3 %. Globalement, les importations en Asie ont diminué

de 7,4 %, mais elles ont augmenté de 6,6 % au Moyen-Orient, de 7 % en Afrique, de 2,4 % en Amérique latine, et elles ont plus que doublé en Europe.

Le trafic de céréales devrait régresser à la fois en 2009 (-0,6 %) et en 2010 (-6 %). L'Argentine, le Canada et les États-Unis sont appelés à enregistrer une baisse de leurs exportations de céréales. L'amélioration des conditions météorologiques dans certains pays importateurs de céréales signifie que ces pays ne devront plus parer à la pénurie au moyen des importations. En plus des crises financière et économique, 2008 a vu le déclenchement d'une crise alimentaire mondiale qui a provoqué une montée spectaculaire des cours des produits alimentaires, des pénuries et une diminution des stocks de nourriture. Selon le Directeur général de la FAO, le nombre de personnes souffrant de la faim dans le monde est de 1,02 milliard, soit en augmentation de 11 % par rapport aux 915 millions de 2008, ce qui signifie qu'une personne sur six est touchée dans le monde. Outre les répercussions directes sur les revenus et sur l'emploi, la crise financière mondiale a réduit le montant, déjà faible, des capitaux pouvant être investis dans l'agriculture en Afrique, et cela a amplifié les effets de la crise alimentaire[47].

La crise alimentaire a mis en évidence la vulnérabilité des pays en développement à l'insécurité alimentaire, notamment en Afrique. La productivité n'y est pas à la hauteur de celle d'autres régions, et ne s'est pas vraiment améliorée au cours des dernières décennies. Le rendement et la productivité par travailleur sont restés faibles, alors que dans d'autres régions ils ont progressé[48]. Sur les 36 pays dans le monde qui sont actuellement en proie à une crise de la sécurité alimentaire, 21 sont en Afrique, et l'on estime qu'il y a maintenant plus de 300 millions d'Africains qui souffrent de la faim de façon chronique − près d'un tiers de la population du continent. On estime aussi que si l'on doublait la productivité des cultures de denrées alimentaires de base en Afrique, d'ici à 2015, cela permettrait à 70 millions de personnes d'échapper à la pauvreté et à l'Afrique de se transformer en une région excédentaire et non plus déficitaire en produits alimentaires, lesquels coûteraient 20 à 40 % moins cher[49]. La Banque mondiale, quant à elle, estime que la demande de denrées alimentaires augmentera de 50 % d'ici à 2030 en raison de l'élévation du niveau de vie et de l'accroissement de la population mondiale. Pour faire face à cette demande, il faudra faire de très lourds investissements dans l'agriculture des pays en développement, notamment en Afrique, ce qui aura des incidences sur la demande de services de transport maritime, la jauge des navires, le matériel de manutention portuaire, et entraînera peut-être des modifications de la géographie des échanges. Dans l'attente des investissements et des gains de productivité nécessaires dans le secteur agricole, l'Afrique pourrait renverser sa situation de dépendance à l'égard des importations de denrées alimentaires et devenir un exportateur de céréales et d'autres produits alimentaires d'origine agricole.

Autres expéditions de vrac

Les gisements de bauxite sont situés en Afrique (33 %), en Océanie (24 %), en Amérique du Sud et dans les Caraïbes (22 %), en Asie (15 %) et dans d'autres régions (6 %). En 2008, selon les estimations, le trafic de bauxite et d'alumine a été de 83,5 millions de tonnes. La même année, les principales régions de chargement de bauxite ont été l'Asie (avec une part de marché de 32,7 %), l'Afrique (28,7 %), les Amériques (25,6 %) et l'Australie (12,2 %). C'est l'Europe et l'Amérique du Nord qui sont arrivées en tête pour les importations.

En ce qui concerne l'alumine, le principal exportateur a été l'Australie, qui revendique à peu près la moitié des exportations mondiales, la Jamaïque, à elle seule, en ayant assuré 14 %. Les autres zones de chargement se trouvent sur la Méditerranée, en Afrique et en Asie. L'Europe demeure le principal importateur d'alumine, devant d'autres régions développées, à savoir l'Amérique du Nord et le Japon.

Les plus grands dépôts sédimentaires de phosphate se trouvent en Afrique du Nord, en Chine, au Moyen-Orient et aux États-Unis. En 2008, le trafic mondial de phosphate naturel s'est élevé à 32 millions de tonnes. Le Maroc en est resté le principal exportateur, et les États-Unis le principal importateur. Le Maroc a assuré près de la moitié des expéditions mondiales, dont la plus grande partie vers l'Europe et les Amériques. Les expéditions d'exportateurs de moindre importance dans d'autres pays d'Afrique et du Moyen-Orient ont représenté 40 % des exportations mondiales. Les cours élevés du phosphate naturel ont ravivé

l'intérêt des exploitations des ressources au large des côtes du Mexique et de Namibie.

Les vracs secs mineurs (produits manufacturés, vracs agricoles, métaux et minéraux), selon les estimations, sont restés stables à 993 milliards de tonnes en 2008. Les produits agricoles (soja et oléagineux), les métaux et les minéraux (par exemple la ferraille) ont tous gagné un petit 1 %, alors que les produits manufacturés (par exemple les articles en acier) ont très légèrement reculé (-1 %). Le trafic des produits en acier est intervenu dans ce total à hauteur de 60,1 % et, à la différence des produits forestiers, a perdu 1,2 % par rapport à 2007. Les volumes de vrac mineur devraient diminuer de 5 % en 2009 et repartir à la hausse (de 4 %) en 2010[50].

3. Trafic de ligne de cargaisons conteneurisées[51]

Dans le restant des 2,32 milliards de tonnes de marchandises solides il y avait des cargaisons transportées en conteneurs sur les trois principaux itinéraires de trafic de ligne Est-Ouest: l'itinéraire transpacifique, l'itinéraire Asie-Europe et l'itinéraire transatlantique. En 2008, le trafic conteneurisé au niveau mondial a été évalué à 137 millions d'EVP (1,3 milliard de tonnes), ce qui équivaut à un accroissement de 5,4 % par rapport à l'année précédente[52]. On estime qu'au cours de ces vingt dernières années, le trafic mondial de conteneurs a progressé d'environ 10 % par an en moyenne, sa part dans l'ensemble de celui des marchandises solides étant passée de 5,1 % en 1980 à 25,4 % en 2008. Quant à la valeur du trafic maritime de conteneurs, elle a doublé (de 2 000 milliards de dollars à 4 000 milliards de dollars) entre 2001 et 2008, ce qui représente à peu près 1 dollar sur 14 dollars de production économique mondiale[53]. Sur fond de croissance du trafic de conteneurs et des bénéfices, le secteur des transports maritimes a réagi en investissant dans des porte-conteneurs et du matériel plus imposants et plus perfectionnés, ainsi que dans le fonctionnement des ports et des terminaux à conteneurs. Les carnets de commandes bien remplis et l'accroissement du tonnage livré ont été deux des grandes caractéristiques du trafic de conteneurs au cours de ces dernières années. Comptant sur un accroissement continu des échanges, les armateurs n'ont cessé de passer de grosses commandes de navires neufs, donnant ainsi du travail aux chantiers navals. Une bonne partie des porte-conteneurs en commande devrait être livrée en pleine récession du commerce et de l'économie au niveau mondial.

En 2008, le trafic conteneurisé au niveau mondial a été évalué à 137 millions d'EVP (1,3 milliard de tonnes), ce qui équivaut à un accroissement de 5,4 % par rapport à l'année précédente.

Depuis que la crise financière mondiale s'est aggravée et que la récession économique s'est installée, le paysage du trafic de conteneurs a changé et les perspectives sont devenues aléatoires. Comme le montre le graphique 7, les prévisions faites avant la crise économique mondiale actuelle concernant ce trafic semblent avoir moins de chances de se réaliser si cette tendance à la baisse se maintient ou se renforce. Il y a quelques années, Drewry Shipping Consultants avait prévu que le trafic de conteneurs doublerait d'ici à 2016 pour atteindre 287 millions d'EVP, et aurait plus que doublé en 2020, dépassant 371 millions d'EVP. Tout dépendra de la durée et de l'ampleur de la récession économique et de la crise financière, mais la brusque diminution des volumes de trafic de conteneurs en 2008, qui s'est prolongée en 2009, fait planer une incertitude sur la concrétisation de cette prévision. Malgré le redémarrage en 2010 de la croissance positive attendue, le taux en question reste bien inférieur au niveau d'avant la crise. Clarkson Shipping Services prévoit une baisse de 9 % du trafic de conteneurs en 2009 et une reprise timide en 2010 (2,2 %)[54]. Drewry Shipping Consultants prévoit également une baisse de 10,3 % en 2009 et une très légère reprise en 2010[55]. Eu égard à l'accroissement de la capacité de charge des porte-conteneurs et à la diminution du trafic de conteneurs et des incertitudes qui planent sur lui, l'avenir s'annonce difficile. Drewry laisse envisager que, même si la situation du marché des conteneurs se rétablit et qu'on retrouve un équilibre d'ici à 2013, il faudra annuler ou reporter des commandes de navires portant sur au moins 3 millions d'EVP[56], ce qui a des incidences très importantes sur les investissements dans le tonnage des porte-conteneurs, les chantiers navals, le développement des ports à conteneurs, le matériel de manutention des marchandises et la production de conteneurs.

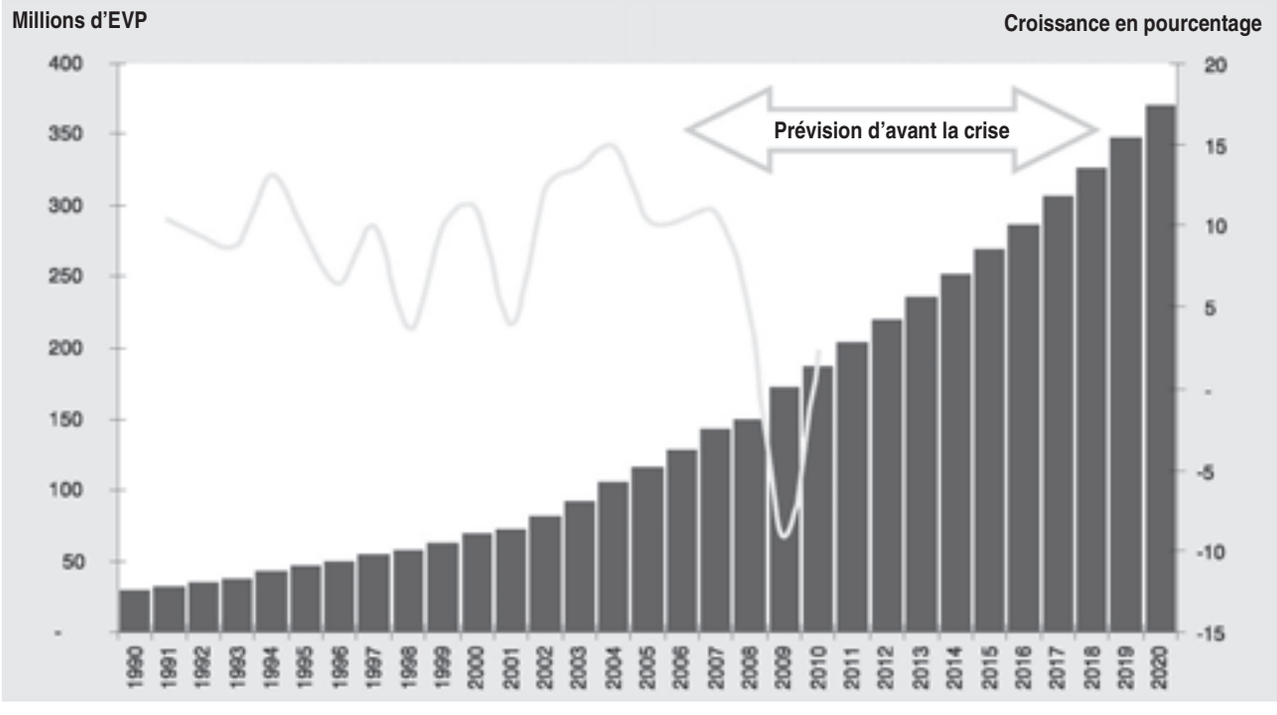
La perte de confiance des consommateurs, dans les régions développées, s'est traduite par un effondrement de la consommation de produits manufacturés et, par voie de conséquence, une diminution des volumes de trafic de conteneurs et une baisse des taux de fret alors que l'offre de tonnage n'a jamais été aussi importante. Plus de 10 % des porte-conteneurs restant à quai, selon les informations disponibles, et malgré les annulations et les décalages, la diminution considérable de la demande et des flux de marchandises exerce une très forte pression sur le secteur du trafic de conteneurs.

Bien que la croissance du trafic de conteneurs paraisse avoir moins pâti des effets de cette situation sur certains itinéraires et dans certaines directions, dont les liaisons Nord-Sud et Sud-Sud, cette croissance s'est considérablement ralentie en 2008, culminant au mieux à 10 % hors des couloirs principaux sur les itinéraires Est-Ouest et à 3,8 % sur les itinéraires Nord-Sud[57]. Les flux de marchandises ont enregistré une croissance positive (de 1,5 %) sur les itinéraires transatlantiques, mais bien plus faible que celle de 2007. Les flux de marchandises conteneurisées se sont réduits sur les itinéraires transpacifiques et Asie-Europe (tableau 6).

… le paysage du trafic de conteneurs a changé et les perspectives sont devenues aléatoires.

La baisse des taux de fret associée à la diminution du volume des échanges et à l'excédent de tonnage a donné de nouvelles raisons aux armateurs de repenser leurs stratégies et de revoir leurs calculs de coûts. Il en résulte que, pour faire baisser les coûts, on procède à des réductions dans les services (par exemple, à la fin de 2008, APL, la New World Alliance, COSCON, Maersk Line et d'autres avaient supprimé des ensembles de services) et des transports ont été réacheminés par le cap de Bonne-Espérance, itinéraire jugé moins coûteux, étant donné la situation économique et la baisse des prix du combustible de soute.

Graphique 7
Trafic mondial de conteneurs, 1990-2020
(EVP et évolution en pourcentage)



Source: Drewry Shipping Consultants. *Container Market Review and Forecast 2006/2007* et *2008/2009*, et Clarkson Research Services Limited, *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

Note: Des prévisions relatives aux volumes de trafic de conteneurs pour 2009-2020 avaient été faites en 2006/2007, précédant donc la crise financière et économique mondiale de la fin de 2008. Les changements de pourcentages annuels pour 2008-2010 proviennent de *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

Tableau 6
Estimation des flux de marchandises sur les principales voies maritimes, 2007-2008
(Millions d'EVP et évolution en pourcentage)

	Liaisons à travers le Pacifique		*Europe−Asie*		*Liaisons transatlantiques*	
Année	*Asie−États-Unis*	*États-Unis−Asie*	*Asie−Europe*	*Europe−Asie*	*États-Unis−Europe*	*Europe−États-Unis*
2007	15 247 955	4 986 106	17 236 936	10 085 181	2 711 037	4 464 206
2008	14 527 722	5 614 366	16 740 642	10 500 068	2 938 168	4 343 506
Changement en pourcentage	-4,7 %	12,6 %	-2,9 %	4,1 %	8,4 %	-2,7 %

Source: Containerisation International. En ligne, consulté en septembre 2009.

Les analyses récentes laissent penser que certains pays sont en train de restructurer leur économie. La Chine accroît ses importations (en vue de la reconstitution des réserves et de la consommation intérieure) sans développer ses exportations. Au deuxième trimestre de 2008, on comptait, en Chine, environ 56 tonnes d'importations pour 100 tonnes d'exportations. En 2009 ce rapport est passé à 80 tonnes d'importations pour 100 tonnes d'exportations. Cette modification de l'équilibre global du trafic conteneurisé aura sans doute des conséquences pour les exploitants de services de ligne qui desservent le marché chinois[58].

D. Les transports maritimes et les problèmes liés aux changements climatiques

Les changements climatiques constituent un défi au niveau mondial et «un problème essentiel de notre époque»[59]. La multiplication des preuves scientifiques incontestables et une meilleure compréhension de l'économie des changements climatiques ont porté cette question au premier plan du programme international. Les effets de la variabilité du climat et des changements climatiques (voir l'encadré 1) se font déjà sentir, notamment dans les pays les plus vulnérables[60]. Des changements climatiques non maîtrisés peuvent atteindre des points d'inflexion et avoir des conséquences désastreuses et irréversibles pour l'humanité. En tous cas, le temps qui passe est une cause de réelle inquiétude. Selon l'AIE, l'évolution actuelle laisse penser que, si des mesures décisives ne sont pas prises dans les deux ans qui viennent − notamment des décisions d'investissement pertinentes qui détermineraient le type de technologies imposées − le monde laissera passer à tout jamais l'occasion de stabiliser les émissions de carbone aux niveaux «raisonnables» de 450 ppm ou de 550 ppm exprimés en équivalents CO_2 prévus dans les scénarios[61]. Les économistes ont également prévenu que l'inaction coûte beaucoup plus cher que l'atténuation des effets et que si l'on sursoit à prendre des mesures maintenant, les mesures futures seront plus onéreuses[62]. La crise économique mondiale actuelle montre comment une réduction relativement faible de la production, de l'ordre de 1 % ou 2 % du PIB, peut avoir des incidences considérables et alarmantes sur les entreprises, l'emploi, le commerce et le bien-être des sociétés.

Les changements climatiques constituent un défi au niveau mondial et «un problème essentiel de notre époque».

Tout comme d'autres secteurs économiques, les transports maritimes, qui acheminent plus de 80 % du volume des échanges mondiaux, ont un rôle à jouer pour relever ce formidable défi. Ils contribuent aux changements climatiques, mais ce qui est plus important, c'est qu'ils risquent fort d'en subir eux-mêmes directement ou indirectement les conséquences à travers les divers facteurs de ces changements, tels que la montée du niveau de la mer, les intempéries extrêmes et l'élévation des températures[63]. Les répercussions de grande ampleur des changements climatiques, y compris sur les transports maritimes, et leurs conséquences potentielles pour le commerce, la croissance économique et le développement, montrent à quel point il est nécessaire de tenir compte du climat dans les stratégies de planification et de développement des transports. On est de plus en

Encadré 1
Preuves scientifiques, le réchauffement de la planète et quelques-uns de ses effets

La concentration atmosphérique de CO_2, principal gaz à effet de serre, est passée de 280 parties par million (ppm) dans la période préindustrielle à 379 ppm en 2005. L'accroissement de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et l'effet de réchauffement qui y est associé sont considérés comme la cause des changements climatiques. Au cours du dernier siècle, la température moyenne mondiale en surface a augmenté d'environ 0,74 °C. Avec les scénarios ne prévoyant aucune modification des politiques, les modèles climatiques du GIEC indiquent une hausse supplémentaire de la température de 1,1 à 6,4 °C au cours du XXIe siècle. Pour que la hausse de la température moyenne mondiale ne dépasse pas 2 °C par rapport au niveau d'avant l'industrialisation − seuil à partir duquel il est probable que les changements climatiques auront des effets dangereux − la concentration atmosphérique de CO_2 devrait être stabilisée à 350-400 ppm, et les émissions devraient atteindre leur pic en 2015 pour diminuer par la suite.

Les observations faites dans toutes les régions et sur tous les océans montrent que de nombreux écosystèmes sont touchés. Les effets observés sont notamment le recul des glaciers et de la couverture neigeuse, la modification de la banquise et de la calotte glaciaire arctiques et une hausse du niveau moyen mondial des mers. On pense que la hausse du niveau des mers est provoquée par un accroissement des volumes d'eau dans les bassins océaniques (dû à la fonte des glaces) et par l'expansion thermique de l'eau de mer. Le niveau moyen mondial des mers a augmenté de 0,17 mètre au cours du dernier siècle. Cette hausse relative est particulièrement inquiétante et varie selon les conditions locales, y compris l'affaissement des sols. Des phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents − tempêtes, vagues de chaleur, sécheresse, intensité croissante des cyclones tropicaux − sont également observés. Les scientifiques s'inquiètent également d'effets brutaux que pourraient avoir les changements climatiques; ces «effets surprise» sont, notamment, liés à l'instabilité des calottes glacières et aux mécanismes d'interactions synergiques de la planète. Les incertitudes quant à ces effets tiennent aux connaissances limitées que l'on a de la nature des interactions entre le climat et le cycle du carbone. Par exemple, aux points de basculement climatique pourrait se produire une interruption potentiellement «brutale» de la circulation océanique thermohaline ou une accélération du réchauffement général due à la libération dans l'atmosphère de méthane provenant de la fonte du permafrost.

Des signes très clairs indiquent déjà qu'il est urgent d'agir, de nombreux pays en développement (notamment ceux d'Afrique et les petits États insulaires en développement) étant victimes de la hausse des températures, de graves sécheresses, de la mer qui gagne du terrain, d'inondations dévastatrices, de la fonte des glaces, de changements climatiques et de cyclones dont la puissance destructrice se renforce. Ces facteurs peuvent − tout comme la crise économique et financière − compromettre la sécurité mondiale, bouleverser les établissements humains et provoquer des migrations. Ils peuvent également influer sur la production agricole et industrielle, le commerce, les infrastructures et les opérations, y compris dans les zones côtières et les ports, et concerner tout ce qui est lié aux routes maritimes et à la navigation.

Source: Encadré établi par la CNUCED à partir d'une vaste consultation de textes, dont le *Quatrième rapport d'évaluation (2007) du GIEC*; le *Troisième rapport d'évaluation du GIEC (2001)*; le *Deuxième rapport d'évaluation du GIEC (1995)*; le *Rapport spécial du GIEC*; GIEC (1997), *The Regional Impacts of Climate Change: An Assessment of Vulnerability*; le Programme des Nations Unies pour le développement, *Rapport sur le développement humain 2007/2008*; PNUE (2007), *Global Environment Outlook − Environment for Development (GEO-4)*; et des prévisions du United States National Snow and Ice Data Centre and Naval Postgraduate School, Monterey, Californie, 2008.

plus conscient qu'il est urgent de prendre des décisions réfléchies et concertées pour assurer un contrôle efficace des émissions de gaz à effet de serre et mettre en place la capacité d'adaptation nécessaire, en particulier dans les pays en développement.

Les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux sont considérables[64] et vont inévitablement augmenter avec l'accroissement de la demande de services de transport maritime sous l'impulsion de la croissance économique et démographique[65]. Des mesures possibles d'atténuation de ces effets sont donc actuellement à l'étude, au plan normatif et au niveau de cette branche d'activité elle-même. On se souvient qu'actuellement les émissions imputables aux transports maritimes ne sont pas couvertes par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC), ni par le Protocole de Kyoto. Au lieu de cela, les parties à cette convention-cadre ont demandé à l'Organisation maritime internationale (OMI) de se préoccuper de ce problème[66]. L'OMI a récemment intensifié ses travaux à cet égard[67] dans la perspective des négociations en cours dans le cadre de l'UNFCCC visant à faire adopter un accord international sur les changements climatiques en décembre 2009[68].

… il est très possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures à caractère technique et opérationnel…

1. Émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux et mesures destinées à les atténuer

Les transports maritimes soutiennent avantageusement la comparaison avec les autres modes de transport pour ce qui est du rendement énergétique et de la faiblesse des incidences sur le climat (voir le graphique 8). Toutefois, comme le montre le tableau 7, les émissions de CO_2 dont ils sont responsables interviennent à hauteur de 1,6 % à 4,1 % dans l'ensemble de ces émissions provenant de la combustion de carburant au niveau mondial. Dans la deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2009) − la dernière étude en date sur ce sujet, établie pour le compte de l'OMI − les émissions de CO_2 provenant des transports maritimes internationaux sont estimées avoir été de 870 millions de tonnes en 2007. Selon la même étude, elles devraient être multipliées par un facteur situé entre 2,2 et 3,1 entre 2007 et 2050[69].

Les transports maritimes sont fortement tributaires du pétrole, notamment du fuel lourd pour la propulsion, et ils ne sont pas encore en mesure d'adopter une énergie de remplacement. Il est possible d'utiliser à bord une énergie renouvelable telle que le vent et l'énergie solaire comme appoint, mais il s'agit d'une proportion limitée par la présence irrégulière et l'intensité variable de ces deux sources ainsi que par les possibilités actuelles de la technologie. Le gnl peut être employé comme alternative au fuel, mais le problème demeure de trouver assez de place pour le stockage à bord du combustible, sans compter l'accroissement préoccupant des émissions de méthane (autre gaz à effet de serre). En outre, la technologie relative au gnl ne peut être utilisée que pour certains types de navires dotés d'un certain nombre de moteurs. Le biocarburant a un potentiel d'utilisation limité pour des raisons d'ordre technologique et de coût[70].

Selon les estimations figurant dans la Second IMO GHG Study 2009, il est très possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures à caractère technique[71] et opérationnel dont l'association pourrait permettre d'améliorer le rendement et de réduire les émissions dans une proportion de 25 % à 75 % par rapport aux niveaux actuels. Beaucoup de ces mesures devraient être rentables, les obstacles à leur mise en œuvre n'étant vraisemblablement pas d'ordre financier. Par exemple, dans le cas de l'énergie renouvelable, les limitations imposées par l'absence éventuelle et l'intensité variable du vent et de l'énergie solaire pourraient poser des problèmes[72]. Les facteurs techniques concernant la conception des navires (essentiellement les nouveaux bâtiments) et les facteurs opérationnels (pour tous les navires) ont tous le potentiel de réduire les émissions de CO_2 de 10 % à 50 %[73]. Tous ces facteurs peuvent être regroupés dans des stratégies concernant la conception des navires, celle des moteurs, les systèmes de propulsion, d'autres stratégies liées à la technologie, et les facteurs opérationnels (encadré 2).

Conscient du fait qu'il est important que le secteur des transports maritimes participe aux

efforts déployés au niveau mondial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, le Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI étudie un certain nombre de mesures d'atténuation visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux[74]. Outre cela, un certain nombre de mesures d'appui sont également envisagées pour y parvenir. Voici quelles sont les politiques pertinentes qui sont à l'étude au Comité de protection du milieu marin:

a) Des politiques visant à réduire les émissions quelle que soit la conception du navire, son fonctionnement ou la source d'énergie (par exemple, des instruments économiques, comme les échanges de droits d'émission, une redevance sur les émissions ou un fonds international de compensation);

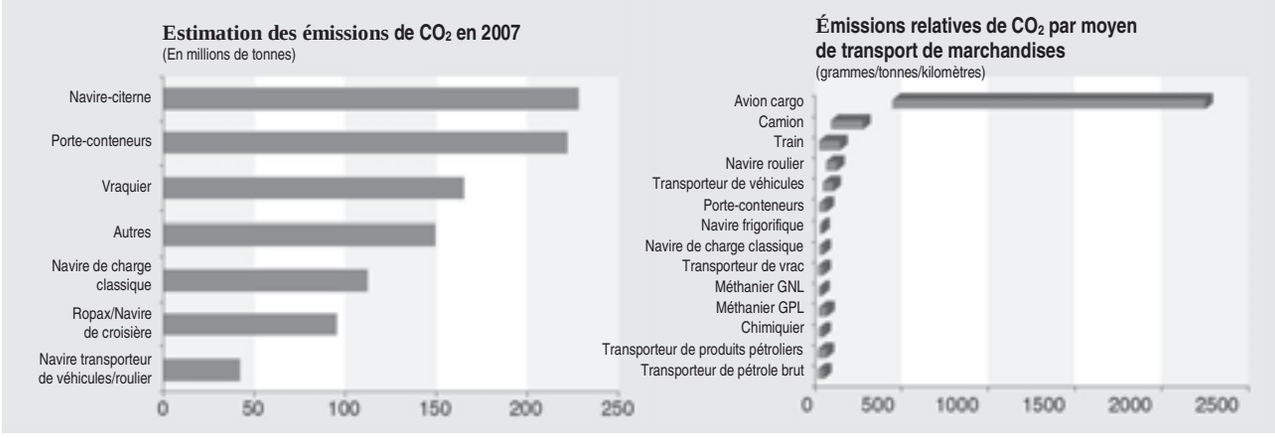
b) Des politiques visant à améliorer le rendement de la consommation de combustible de la flotte (par exemple des instruments économiques comme une redevance liée à l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique, une redevance ou une subvention liée à l'indice nominal d'efficacité énergétique; des instruments de commandement et de contrôle comme la limite imposée par l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique et la communication obligatoire des données de cet indicateur, ainsi que le Ship Efficiency Management Plan (SEMP); sans compter des mesures volontaires, comme les accords volontaires en vue d'améliorer l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique et la mise en œuvre du SEMP;

c) Des politiques visant à améliorer l'efficacité théorique de la flotte (par exemple avec des instruments économiques comme la redevance liée à l'indice nominal d'efficacité énergétique, le programme de redevance et de subvention liée à l'indice nominal d'efficacité énergétique; les instruments de commandement et de contrôle comme la limite imposée par l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique pour les nouveaux navires; et des mesures volontaires, comme les accords volontaires en vue d'améliorer l'indice nominal d'efficacité énergétique et les normes volontaires); et

d) Des politiques visant à réduire le cycle d'évolution des émissions de carbone, comme celles qui favorisent l'utilisation de gaz naturel ou de biocarburant (par exemple des instruments économiques tels que les redevances différenciées, et les instruments de commandement et de contrôle, comme une norme relative au cycle d'évolution des émissions de carbone provenant des carburants et aux biocarburants).

Les instruments économiques sont vraisemblablement des moyens d'action rentables dotés d'une grande efficacité environnementale[75],

Graphique 8
Émissions de CO_2 du secteur des transports maritimes et émissions relatives de CO_2 par moyen de transport de marchandises
(grammes/tonnes/kilomètres)



Source: Graphiques établis par la CNUCED à partir de l'étude mise à jour de l'OMI de 2000 sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, 2008 et de la deuxième étude de l'OMI (2009) sur les gaz à effet de serre. Transports internationaux et intérieurs inclus, mais navires de pêche et navires militaires non compris.

Tableau 7
Estimations de la consommation de combustibles, des émissions de CO_2 provenant des transports maritimes internationaux et de l'accroissement escompté

	Année de référence	*CO_2 en millions de tonnes*	*Combustibles en millions de tonnes*	*Pourcentage de la consommation mondiale de combustibles*	*Accroissement escompté*
Second IMO GHG Study 2009	2007	870	277	3,1	D'un facteur entre 1,1 et 1,2 d'ici à 2020 et 2,2 à 3,1 d'ici à 2050[c]
OMI/Groupe d'experts (2007)	2007	1 120,0	369	4,1	+30 % d'ici à 2020
OMI, étude sur les gaz à effet de serre (2000)	1996	419,3	138	1,6	--
AIE (2005)	2005	543,0	214	2,0	--
TRT Transporti e Territorio	2006	1 003,0	n.d.	3,7	--
Endressen et collaborateurs, 2007[b]	2002	634,0	200	2,3	+100 à 200 % d'ici à 2050
Eide et collaborateurs, 2007[b]	2004	704,0	220	2,6	+100 à 200 % d'ici à 2050
Eide et collaborateurs, 2007[b]	2006	800,0	350	2,9	+100 à 200 % d'ici à 2050
Corbett et collaborateurs, 2003[b]	2001	912,0	289	3,1	--

[a] Basées sur les données de 2005 de l'AIE relatives aux émissions de CO_2 provenant de la consommation de combustible au niveau mondial.
[b] Obtenues de sources secondaires, dont OMI (2009) «Second GHG Study».
[c] Valeurs de référence, et selon six scénarios principaux du *Rapport spécial sur les scénarios des émissions* du GIEC: A1F1, A1B, A1T, A2, B1 et B2.

mais il n'en reste pas moins nécessaire d'améliorer la connaissance des mérites respectifs de différentes options et d'évaluer les incidences potentielles des mesures d'atténuation proposées sur le commerce mondial et les distorsions du marché, notamment en ce qui concerne le commerce et le développement des pays en développement[76]. Il reste également la question de savoir quelle est la meilleure manière de concilier le principe des responsabilités communes mais différenciées dans le cadre de l'UNFCCC et celui de l'application et des obligations uniformes dans le cadre de l'OMI[77].

… il n'en reste pas moins nécessaire d'améliorer la connaissance des mérites respectifs de différentes options et d'évaluer les incidences potentielles des mesures d'atténuation proposées sur le commerce mondial et les distorsions du marché…

2. Prescriptions d'adaptation et financement

Les transports maritimes internationaux contribuent aux émissions de gaz à effet de serre dans le monde, mais il est important de noter que les systèmes de transports maritimes subissent vraisemblablement les effets directs et indirects de divers facteurs de changement climatique, comme la hausse du niveau de la mer, des phénomènes météorologiques extrêmes et l'élévation des températures. La nature, l'éventail et l'ampleur des impacts varient en fonction des conditions locales, des systèmes de transport, des plans/modèles et des politiques, et également de la capacité à s'adapter et à réduire les coûts autant que possible[78]. Les impacts directs peuvent concerner les infrastructures des transports maritimes, les activités et la maintenance, ainsi que les modalités d'expédition; alors que les effets indirects pourraient être dus à des changements de la demande de services de transports maritimes[79], susceptibles d'être induits par des changements climatiques affectant le commerce, des décisions relatives à l'investissement, la démographie, la production agricole, les forêts, les activités d'exploration de sources d'énergie, la demande d'énergie et la pêche.

Sur fond de mondialisation de l'économie et d'interdépendance croissante entre les pays, les impacts climatiques sur les systèmes de transport − en particulier les ports et d'autres infrastructures

Encadré 2
Gains possibles d'efficacité grâce à certains facteurs technologiques et opérationnels

Stratégie	*Gains d'efficacité pouvant en découler*
Efficacité d'échelle	< 4 %
Système conçu pour réduire le fonctionnement du ballast	< 7 %
Construction légère	< 7 %
Dimensions optimales de la coque	< 9 %
Lubrification par air	< 15 %
Étrave à bulbe	< 20 %
Système d'entraînement électrique du diesel	5-30 %
Récupération de la chaleur perdue	< 10 %
Hélices contrarotatives	< 12 %
Contrôle du rendement des hélices	< 5 %
Modulation de la vitesse de rotation des hélices	< 5 %
Énergie éolienne: rotor Flettner	< 30 %
Énergie éolienne: cerfs-volants et voiles	< 20 %
Énergie solaire	< 4 %
Automatisation	< 10 %
Additifs pour les carburants	< 2 %
Temps de relâche dans les ports	< 10 %
Entretien de la surface des hélices	< 10 %
Revêtement de la coque	< 5 %
Réduction de la vitesse de croisière	< 23 %
Planification du voyage et routage météorologique	< 10 %
Sensibilisation aux problèmes de l'énergie en général	< 10 %

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir de Philippe Crist, «Greenhouse gas emissions reduction potential from international shipping», document de synthèse n° 2009-11, International Transport Forum, mai 2009.

de transport dans la zone côtière − ont de graves incidences sur tous les pays: développés, en développement, côtiers et sans littoral. Étant donné le rôle essentiel joué par les transports maritimes dans le commerce et la croissance mondiaux, des ports et des services de transport maritime efficaces et fonctionnant bien revêtent une importance capitale pour le commerce mondial, les processus de production internationaux et des économies bien intégrées[80].

Bien que, jusqu'à présent, on ait surtout prêté attention à la question de l'atténuation, il importe de mieux comprendre les effets des changements climatiques ainsi que toutes leurs incidences sur les transports maritimes, et l'accès à des services de transports internationaux économiques et durables est important si l'on veut adopter des mesures d'adaptation appropriées pour veiller à ce que tous les pays puissent faire face. Cela est particulièrement pertinent pour les États côtiers, notamment les plus vulnérables, comme les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés (PMA), qui sont à la fois très exposés et très peu capables de s'adapter, mais également pour les pays en développement sans littoral dont la capacité à accéder aux marchés mondiaux dépend en fin de compte de leur accès à des services de transports maritimes efficaces.

Il n'y a pas de panacée pour ce qui est de l'adaptation aux effets des changements climatiques. Les impacts de ces changements varient d'un pays à un autre, tout comme les institutions et les instruments juridiques et politiques dont disposent les responsables. Les mesures d'adaptation doivent être adaptées aux circonstances et aux capacités de différents pays et de différentes régions. À cet égard, les financements disponibles sont un facteur clef, et dans le cadre de l'adaptation, les besoins de financement des réseaux de transports maritimes doivent être mieux appréhendés[81]. Le recensement des besoins en matière d'adaptation et des fonds nécessaires n'est pas un exercice très simple. Des incertitudes demeurent quant aux coûts de l'adaptation au climat pour les transports maritimes, notamment dans les pays en développement, et également quant à la manière dont ces financements doivent être levés et fournis. Les problèmes sur lesquels nous attirons ici l'attention du lecteur ont été examinés de manière plus détaillée lors d'une réunion d'experts intergouvernementale récente organisée par la CNUCED sur le sujet «Les transports maritimes et le défi des changements climatiques»[82]. Les experts ont insisté sur l'urgente nécessité d'aboutir, au terme des négociations en cours, à un accord permettant de mettre au point un instrument normatif pour les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. En même temps, les experts se sont dits très préoccupés par le fait que, jusqu'à présent, on n'a pas prêté assez d'attention aux impacts et aux incidences potentiels des changements climatiques sur les systèmes de transport, et en particulier les ports − qui sont des nœuds essentiels dans la chaîne logistique et dont l'importance est capitale pour le commerce mondial. Il était important de se préoccuper davantage de relever ce défi pour préserver les perspectives à long terme du secteur des transports maritimes et, plus généralement, du commerce mondial. Il faut planifier sans tarder la parade aux effets déjà prévus. Entre autres choses, les experts ont lancé un appel en faveur de l'intensification des recherches scientifiques et d'études bien ciblées et appropriées sur la vulnérabilité des pays − notamment en ce qui concerne les ports et les infrastructures de transport dans les zones côtières des pays en développement − pour aider à évaluer les effets escomptés des changements climatiques et mettre au point des interventions adéquates afin de s'y adapter. On a exhorté les scientifiques et les ingénieurs, les entreprises, les organisations internationales et les responsables politiques à accroître leur coopération pour faire en sorte que des informations récentes sur les effets des changements climatiques et les mesures d'adaptations soient disponibles, largement diffusées et prises en compte par les dirigeants et les responsables de la planification des transports et des stratégies de développement.

Il était important de se préoccuper davantage de relever ce défi pour préserver les perspectives à long terme du secteur des transports maritimes et, plus généralement, du commerce mondial.

Notes

1 Pour un aperçu plus complet de l'évolution économique mondiale, voir le *Rapport 2009 sur le commerce et le développement*, accessible sur http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4579&lang=1.

2 Fonds monétaire international (FMI), *World Economic Outlook Update*, «Global economic slump challenges policies», janvier 2009.

3 Clarkson Research Services. *Dry Bulk Trade Outlook*, septembre 2009.

4 Ibid.

5 Il s'agit des ministres des finances et des gouverneurs des banques centrales d'un groupe de 20 pays. En 2009 le G-20 comportait neuf pays en développement (dont l'Argentine, le Brésil, la Chine et l'Inde) et un pays en transition (la Fédération de Russie). Ensemble, les pays du G-20 représentent environ 90 % du PIB mondial, 80 % du commerce mondial (y compris les échanges entre pays membres de l'Union Européenne) et les deux tiers de la population mondiale.

6 ONU/DAES. Bulletin mensuel d'information sur la situation et les perspectives économiques mondiales, 2 avril 2009.

7 Étude basée, en particulier, sur les informations publiées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) dans «World Trade 2008, prospects for 2009». Communiqué de presse. Mars 2009. Accessible sur http://www.wto.org/english/news_e/pres09_e/pr554_e.pdf.

8 Selon les recherches effectuées par la Banque mondiale, l'élasticité du volume des échanges au niveau mondial par rapport au PIB mondial réel s'est accrue progressivement, passant des environs de deux dans les années 60 à plus de trois en 2008; c'est la conséquence des réseaux de partage de la production et du «commerce de détail compact». Il s'ensuit que les échanges diminuent plus vite quand le PIB baisse, et augmentent plus vite lorsque les récessions touchent à leur fin et que le PIB se reprend.

9 Voir, par exemple, le «Rapport à l'Organe d'examen des politiques commerciales (OEPC) du Directeur général sur la crise financière et économique et sur les faits nouveaux relatifs au commerce». JOB(09)/30), 26 mars 2009. Voir également l'article de Reuters Inde intitulé «Trade finance shortfall up to $300 billion − World Bank», 19 mars 2009.

10 Il convient de noter que lorsque les données proviennent de sources extérieures, dont l'OMC, par exemple, elles concernent la CEI et non les pays en transition. Cette communauté est composée d'ex-républiques de l'Union soviétique.

11 Les prévisions pour 2009 effectuées par les principales sociétés donnant des renseignements sur le marché des transports maritimes, dont Clarkson Research Services, Fearnleys and Drewry Shipping Consultants sont provisoires et susceptibles d'être révisées pendant l'année en raison de l'incertitude actuelle. Le rétablissement du secteur du vrac sec dépend fortement des résultats de la Chine, et donc de l'effet produit par l'argent de relance injecté dans les investissements d'infrastructure et de l'importance de la demande intérieure en Chine.

12 Clarkson Research Services Limited, *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

13 Ibid.

14 Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, septembre 2009.

15 Voir, par exemple, «Who will blink first in iron ore price talks?», China Trade News, 4 juillet 2009.

16 Voir, par exemple, Stopford M. (2006). *Maritime Economics*. Deuxième édition. Voir également «International shipping: global regulation for a global industry − conclusions from modal workshop 4 at the 2009 International Transport Forum − statement by the International Chamber of Shipping and the International Maritime Organization», accessible sur http://www.internationaltransportforum.org/2009/workshops/pdf/Mws4-conclusions.pdf; et UNCTAD, *Transport Newsletter* No. 24, accessible sur http://www.unctad.org/en/docs/websdtetlb20042_en.pdf.

17 Ministère des transports des États-Unis, Administration maritime, «Economic impact of piracy in the Gulf of Aden on global trade». Accessible sur http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20of%20Piracy.pdf.

18 Voir, par exemple, Beddow M. «More carriers cut out Suez», *Containerisation International*, 11 novembre 2008.

19 Présentation PowerPoint faite par G. De Monie, Directeur principal, Société de recherche en politiques, Commission européenne. Séminaire: «Piracy and armed robbery against shipping», 21 janvier 2009.

20 Ibid.

21 Voir également Beddow M., «Maersk reschedules AE7 eastbound service away from Suez», *Containerisation International*, 26 janvier 2009.

22 En mai 2009, l'IFO 380 en provenance de Rotterdam a doublé par rapport à décembre.

23 Wackett M., «Bunker prices surge 25 per cent in May», *Containerisation International*, 28 mai 2009. Voir également Sanga B. «Shipping lines return to piracy-prone route», *Business Daily*, 1er juillet 2009.

24 Osler D., «The long way round», *Loyd's List*, 26 novembre 2008.

25 Franck J. et Osler D., «Piracy could add $400m to owners' insurance cover costs», *Lloyd's List*, 20 novembre 2008.

26 Secrétariat de la CNUCED, à partir de diverses sources spécialisées, dont *Oil Market Report* de l'Agence internationale de l'énergie, divers numéros; British Petroleum, *BP Statistical Review of World Energy 2009*, accessible sur http://www.bp.com; *Fearnley's Review 2008*; *Shipping Review and Outlook* de Clarkson Research Services Limited, printemps 2009; *DynaLiners* de Dynamar, divers numéros; et divers articles de presse de *Fairplay* sur http://www.fairplay.co.uk et de *Lloyd's List* sur http://www.lloydslist.com/ll/home/index.htm.

27 Service d'information de l'énergie. Cours quotidiens et mensuels du disponible de brent européen f.o.b. (en dollars par baril). Relevés en septembre 2009.

28 Estimation fondée sur le scénario de référence selon lequel les lois et politiques actuelles resteront inchangées pendant toute la période couverte par la prévision.

29 Estimation basée sur diverses prévisions, y compris celle du FMI.

30 Reuters. «Diminution des investissements dans l'énergie de 21 % en 2009», 25 mai 2009.

31 En 2008, le PNUE − avec d'autres organisations des Nations Unies − a lancé l'initiative intitulée Nouveau Pacte vert mondial, dans le cadre des interventions internationales pour faire face à la crise économique et financière actuelle. Il s'agit, en l'occurrence, de relancer l'économie internationale et de mettre au point un nouveau modèle de développement économique mondial basé sur la réduction des dommages et des pénuries environnementaux, la formation des travailleurs pour leur permettre d'acquérir les compétences requises au XXIe siècle, la création de nouvelles possibilités de mettre en œuvre ces compétences et la réduction de la dépendance à l'égard du carbone, et l'utilisation des ressources dans tous les pays, tout en améliorant les conditions permettant de réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement. Le PNUE en estime le coût financier à 750 milliards de dollars.

32 «Renewable Energy Policy Network for the Twenty-first Century (REN21)», *Renewables Global Status Report, 2009 Update.*

33 Ibid.

34 Soit le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et les condensats de gaz naturel (la teneur liquide du gaz naturel recueillie séparément).

35 AIE, *World Energy Outlook 2009.*

36 *LNG World Shipping Journal*, mars/avril 2009.

37 Secrétariat de la CNUCED, à partir de diverses sources spécialisées, dont l'International Iron and Steel Institute (http://www.worldsteel.org); Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septembre 2009 et *Shipping Review and Outlook*, printemps 2009; *Fearnley's Review 2008*; les «Historical Statistics» de l'International Aluminium Institute, accessibles sur http://www.world-aluminium.org/Statistics/Historical+statistics; l'International Grains Council (http://www.igc.org.uk); le Mineral Information Institute (http://www.mii.org); et divers articles de presse de *Fairplay* et *Lloyd's List.*

38 ArcelorMittal, *Safe Sustainable Steel*, Activity Report, 2008 (http://www.arcelormittal.com/index.php?lang=en&page=638).

39 United States Geological Survey, *Mineral Commodity Summaries 2009.*

40 Ibid.

41 Pour un surcroît d'informations sur ce programme et sur le microsite, prière d'aller sur le site http://www.worldsteel.org.

42 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, décembre 2008.

43 Voir: «Rio Tinto and BHP Billiton announce West Australian iron ore production joint venture», Rio Tinto media release (http://www.riotinto.com/media/5157_18100.asp), 5 juin 2009.

44 United States Geological Survey. *Mineral Commodity Summaries 2009.*

45 Clarkson Research Services Limited. *Dry Bulk Trade Outlook.* Septembre 2009.

46 Pour trouver des informations plus détaillées, voir Coal and the environment, sur le site http://www.worldcoal.org/coal-the-environment. Institut mondial du charbon.

47 Voir également CNUCED (2008), «Addressing the global food crisis: Key trade, investment and commodity policies in ensuring sustainable food security and alleviating poverty»; CNUCED, note d'orientation n° 6, février 2009, «Sustaining African agriculture organic production»; et CNUCED, note d'orientation n° 2, juin 2008, «Tackling the global food crisis».

48 Voir, par exemple, CNUCED, «Food security in Africa: learning lessons from the food crisis». TD/B/EX(47)3, 21 avril 2009.

49 Alliance for a Green Revolution in Africa, «Strategy for an African Green Revolution», accessible sur http://www.agra-alliance.org/files/936_file_AGRA_Strategy_20090609.pdf.

50 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septembre 2009.

51 Étude faite à partir d'informations publiées par Clarkson Research Services dans *Shipping Review and Outlook* (automne 2008 et printemps 2009) et *Container Intelligence Monthly*, diverses livraisons; et d'autres informations figurant dans *Containerisation International Magazine*, diverses livraisons; Containerisation International Online (http://www.ci-online.co.uk); ainsi que des données fournies par Drewry Shipping Consultants, et Dynamar, *Dynaliners Trades Review*, 2009.

52 Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, printemps 2009 et *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

53 Containerisation International, *Tradelane cargo analysis*, 1er septembre 2009.

54 Clarkson Shipping Services Limited, *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

55 Lloyd's Shipping Economist, *Market Commentary*, juillet 2009.

56 Ibid.

57 Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, septembre 2009.

58 Ibid.

59 Le Secrétaire général des Nations Unies, Ban Ki-moon. Sommet du G-8, juin 2007.

60 Voir, par exemple, Huq S. et Ayers J. (2007), «Critical list: the 100 nations most vulnerable to climate change», Institut international pour l'environnement et le développement. Voir également Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2007), «Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change»; et le Programme des Nations Unies pour le développement, *Rapport sur le développement humain 2007/2008.*

61 Voir AIE, *Perspectives énergétiques mondiales 2008*. Voir également Centurelli R. «World energy outlook 2008: focus on post-2012 climate scenarios» − a presentation delivered at the UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Maritime Transport and the Climate Change Challenge. Accessible sur: http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p22_en.pdf.

62 Voir, par exemple, Stern N. (2006). *The Economics of Climate Change − The Stern Review* (http://www.hm-treasury.gov.uk/sternreview_index.htm). Voir également Stern N. and Edenhofer O., «Towards a global green economy − recommendations for immediate G-20 action». Rapport présenté au Sommet du G-20 de Londres, 2 avril 2009.

63 Pour trouver une étude plus détaillées des problèmes soulevés ici, voir CNUCED, «Maritime transport and the climate challenge». TD/B/C.I/MEM.1/2. Accessible sur http://www.unctad.org/ttl/legal.

64 Par exemple, si l'on se base sur les données par pays relatives aux émissions de gaz à effet de serre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et sur les données publiées dans la Deuxième étude de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de CO_2 imputables en 2006 aux transports maritimes internationaux (838 millions de tonnes) ont été équivalentes au total des émissions de CO_2 de l'Allemagne (843,4 millions de tonnes) et supérieures à celles du Royaume-Uni (556,6 millions de tonnes).

65 Voir, par exemple, la Deuxième étude de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre, 2009, MEPC 59/INF.10, 9 avril 2009.

66 Voir l'article 2 du Protocole de Kyoto.

67 Voir également le chapitre 6. Pour avoir des informations plus détaillées sur ce qui se passe actuellement à l'OMI, voir, par exemple, les résolutions A.963(23), MEPC 77/4, MEPC 57/4/6, MEPC 57/21, MEPC 58/4/5, MEPC 58/23, MEPC 59/4, MEPC 59/4/7, MEPC 59/4/40 et MEPC 59/INF.29. Consultables sur le site http://www.imo.org.

68 Des informations plus détaillées sur les négociations en cours sont accessibles sur le site http://unfccc.int/2860.php.

69 Les futures émissions de CO_2 imputables aux transports maritimes ont été estimées en fonction des scénarios mis au point par le GIEC dans son rapport spécial sur les scénarios des émissions et reposent sur trois catégories de paramètres, à savoir la croissance économique (la demande de services de transports maritimes), l'efficacité des transports et l'énergie.

70 OMI, «Second IMO GHG Study 2009», MEPC 59/INF.10.

71 Pour consulter un aperçu des technologies existantes et potentielles en question, voir, par exemple, Gunton P. «Controlling GHGs: For love or money?» *Lloyd's Register − Fairplay*. Communication présentée à la réunion pluriannuelle d'experts sur la facilitation des transports et du commerce: «Maritime Transport and the Climate Change Challenge» (http://www.unctad.org/ttl/legal).

72 OMI, «Second IMO GHG Study 2009» MEPC 59/INF.10.

73 Ibid.

74 Voir, en particulier, les mesures à caractère technique et opérationnel et les options stratégiques présentées dans la «Second IMO GHG Study 2009», MEPC 59/INF.10.

75 «Second IMO GHG Study 2009», MEPC 59/INF.10.

76 Dans une étude de 2008 intitulée «Left on the high seas: Global climate policies for international transport», C.E. Delft soutient que la contribution du secteur des transports maritimes à l'atténuation des changements climatiques pourrait être très bénéfique pour le climat et pour les coûts − allant des incidences directes telles que des coûts plus élevés pour les importations de denrées alimentaires aux impacts indirects, comme de nouvelles incitations à fragmenter la production. Elle pourrait également déboucher sur une augmentation de la demande de navires émettant moins de CO_2. Cela entraîne un certain nombre de conséquences pour la recherche et le développement en ce qui concerne la technologie convenant à la construction des navires, et aussi les services des chantiers navals − dont la plupart sont situés dans des pays en développement d'Asie, à savoir la Chine et la République de Corée.

77 Cette question constitue un point essentiel sur lequel les opinions divergent, s'agissant de mettre en place un régime mondial de réglementation des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes. Voir, par exemple, un résumé des discussions pertinentes figurant dans le rapport de la CNUCED de la réunion d'experts pluriannuelle sur la facilitation des transports et du commerce: «Maritime Transport and the Climate Change Challenge», TD/B/C.I/MEM.1/3. Accessible sur le site http://www.unctad.org/en/docs/cimem1d3_en.pdf. Voir également une note de secrétariat de l'OMI intitulée «Prevention of air pollution from ships, Shipping-relevant ideas and proposals to the UNFCCC process in 2008», MEPC 59/INF.29, 22 mai2009.

78 Voir, par exemple, United States Climate Change Programme (2008), *Impacts of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study, Phase I*; et National Research Council (2008), *Potential Impacts of Climate Change on U.S. Transportation*. Voir également, «Maritime Transport and the Climate Change Challenge», note du secrétariat de la CNUCED, TD/B/C.I/MEM.1/2, 9 décembre 2008; et Savonis M. (Ministère des transports des États-Unis), «The Gulf Coast Study», communication faite à la réunion d'experts pluriannuelle sur la facilitation des transports et du commerce de la CNUCED: «Maritime Transport and the Climate Change Challenge» (http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p16_en.pdf).

79 Ibid.

80 Voir, par exemple, le rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé *Maritime Security: ISPS code implementation, costs and related financing*, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1. Ce rapport fait état des résultats d'un questionnaire relatif à une enquête effectuée par le secteur des transports maritimes et les États parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Cette étude a attiré l'attention sur certaines des difficultés auxquelles se heurtent de nombreux ports dans les pays en développement lorsqu'ils s'efforcent de moderniser l'infrastructure, le matériel et les activités pour satisfaire aux nouvelles prescriptions internationales en matière de sécurité adoptées sous l'égide de l'OMI dans le cadre des amendements apportés en 2002 à la Convention SOLAS, dont le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Dans nombre de pays en développement, les contraintes qui pèsent sur les ports font obstacle à l'intégration de ces pays dans les réseaux mondiaux de transport et d'échanges.

81 Voir, par exemple, UNFCCC (2007), «Investment and financial flows to address climate change»; et PNUD (2008), *Negotiations on Additional Investment and Financial Flows to Address Climate Change in Developing Countries.*

82 Pour avoir des renseignements plus détaillés sur cette réunion, ainsi que toute documentation pertinente, y compris une note d'information du secrétariat, le rapport sur la réunion et la présentation des experts, voir http://www.unctad.org/ttl/legal.

Chapitre 2

Structure, régime de propriété et immatriculation de la flotte mondiale

Au début de 2009, la flotte marchande mondiale atteignait 1,19 milliard de tonnes de port en lourd (tpl), ce qui représente une croissance de 6,7 % par rapport à janvier 2008, due aux commandes de navires passées avant la crise financière, alors que cette branche d'activité escomptait encore des taux élevés de croissance de la demande − qui ne se sont pas concrétisés (voir le premier chapitre). Comme la capacité des transports maritimes mondiaux continue de croître même pendant la récession économique actuelle, ils se trouvent confrontés à une forte augmentation des excédents (voir le chapitre 3) et à un effondrement des taux d'affrètement et de fret (voir le chapitre 4).

Ce chapitre sera consacré à la dynamique de l'offre dans le secteur des transports maritimes. Les informations et les données concernent la structure, le régime de propriété et l'immatriculation de la flotte mondiale. Nous nous attacherons en particulier à l'âge des navires, car cela aide à repérer les tendances à long terme des différents types de navires. On trouvera également un examen des livraisons et des démolitions de navires, du tonnage en commande, des prix des bâtiments neufs et des marchés des navires d'occasion, ainsi que des possibilités qu'a ce secteur de s'adapter à la crise économique.

A. Structure de la flotte mondiale

1. Croissance de la flotte mondiale et principaux types de navires

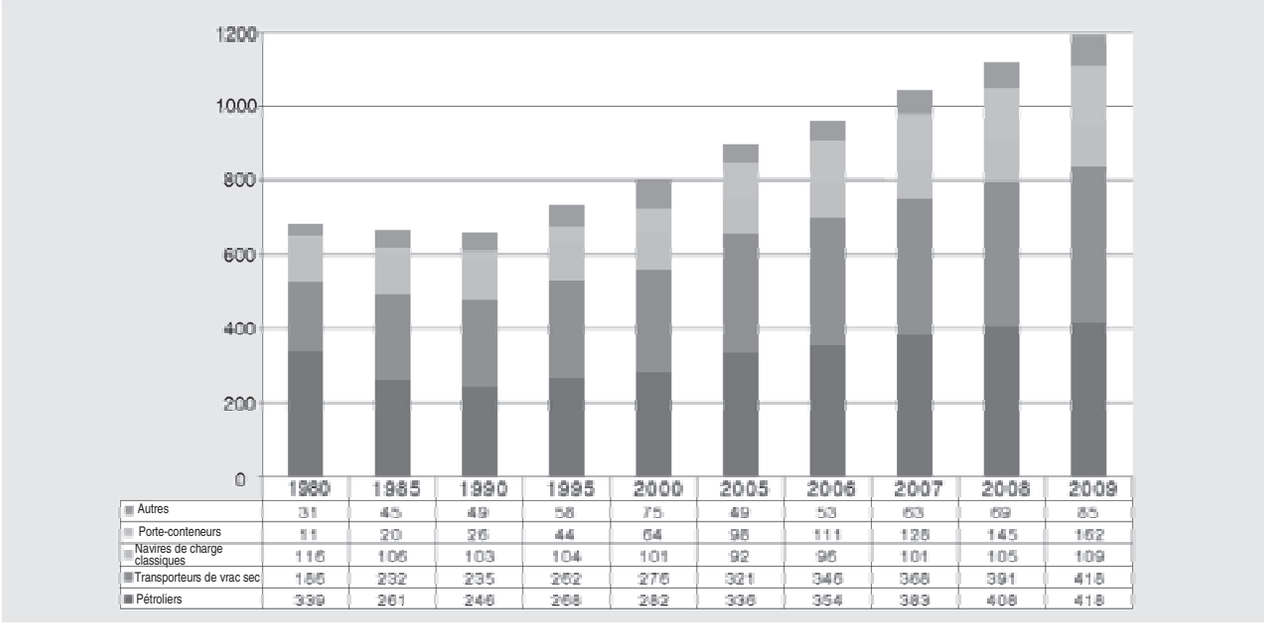
Évolution des divers types de navires

Au cours des douze mois précédant le 1er janvier 2009, le tonnage de port en lourd des pétroliers s'est accru de 2,5 % et celui des vraquiers de 7 % (voir le graphique 9 et le tableau 8). Pour la première fois, le tonnage des transporteurs de vrac sec a dépassé celui des pétroliers. À eux deux, ces types de navires comptent pour 71,2 % dans le tonnage mondial total, ce qui représente une légère diminution par rapport aux 71,5 % de janvier 2008. La flotte de navires de charge classiques n'a gagné qu'environ 3,2 % en 2008, ce qui a entraîné une diminution de la part de cette catégorie dans l'ensemble de la flotte mondiale de 9,1 %. La flotte de porte-conteneurs a augmenté de 17,3 millions de tpl, soit de 11,9 %, et représente maintenant 13,6 % du total de la flotte mondiale. Plusieurs autres types de navires spécialisés ont également enregistré un taux de croissance élevé: en 2008, le tonnage des transporteurs de gaz liquéfié s'est étoffé de 21,1 %, et celui des navires de ravitaillement des plates-formes pétrolières de 9,1 %. Au total, au début de 2009, la flotte marchande mondiale atteignait 1,19 milliard de tpl, au terme d'une croissance annuelle de 6,7 % par rapport à janvier 2008. Depuis le début de la décennie, le tonnage des navires de charge classiques s'est accru de 7 %, celui des transporteurs de vrac sec et liquide de 52 % et 48 % respectivement, et celui des porte-conteneurs de 154 %, ce qui est impressionnant.

Flotte mondiale de porte-conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux a continué à beaucoup se développer en 2008: au début de 2009, on comptait 4 638 navires d'une capacité totale de 12,14 millions d'EVP − soit une augmentation de 8,5 % du nombre de bâtiments et de 12,9 % de la capacité en EVP par rapport à l'année précédente. Cette différence notable entre les deux taux de croissance rend compte de la croissance de la taille des porte-conteneurs. De fait, la taille des navires continue aussi à croître, la capacité de charge moyenne par bâtiment étant passée de 2 516 EVP en janvier 2008 à 2 618 EVP en janvier 2009 (voir le tableau 9). La capacité de charge moyenne des nouveaux porte-conteneurs cellulaires qui sont entrés en service en 2008 était de 3 489 EVP, ce qui représente une augmentation supplémentaire par rapport aux 3 291 EVP de l'année précédente.

Graphique 9
Flotte mondiale par principales catégories de navires, diverses années[a]
(Chiffres au 1er janvier, en millions de tpl)



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Autres	31	45	49	58	75	49	53	63	69	85
Porte-conteneurs	11	20	26	44	64	95	111	126	145	162
Navires de charge classiques	116	106	103	104	101	92	96	101	105	109
Transporteurs de vrac sec	186	232	235	262	276	321	346	368	391	418
Pétroliers	339	261	246	268	282	336	354	383	408	418

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Bateau de transport de marchandises de 100 tonneaux de jauge brute et plus.

En 2008, le plus grand porte-conteneurs neuf mis en service est le *MSC Daniela* battant pavillon du Panama, de 13 800 EVP, appartenant à la Mediterranean Shipping Company, basée en Suisse, qui l'exploite. Les plus petits porte-conteneurs cellulaires intégraux construits en 2008 sont trois navires de 604 EVP appartenant à la compagnie PIL basée à Singapour. Au cours des dix premiers mois de 2009, les plus grands porte-conteneurs neufs étaient deux navires de 13 800 EVP appartenant à la Mediterranean Shipping Company qui les exploite. Au 31 octobre 2009, il y avait en service 218 porte-conteneurs cellulaires intégraux neufs construits en 2009, dont la capacité totale est de 899 284 EVP et le tonnage moyen de 4 125 EVP[1].

Près de 80 % des navires et près de 90 % de la capacité en EVP des porte-conteneurs cellulaires intégraux construits en 2008 sont non gréés.

La tendance en faveur des navires non gréés s'est poursuivie en 2008. Près de 80 % des navires et près de 90 % de la capacité en EVP des porte-conteneurs cellulaires intégraux construits en 2008 sont non gréés (tableau 10), alors que jusqu'à il y a dix ans, près de la moitié des navires neufs étaient encore gréés (graphique 10). Lorsque les premiers porte-conteneurs spécialisés ont été mis en service dans les années 60 et 70, ils étaient non gréés, c'est-à-dire qu'ils dépendaient des grues des ports pour charger et décharger les conteneurs. Pendant les années 80 et 90, les navires ont été de plus en plus souvent équipés de grues − tendance qui s'est calmée au cours de la présente décennie, un nombre croissant de ports ayant été modernisés et ayant investi dans des grues à portique spéciales pour les conteneurs. Les ports de moindre importance ou financièrement moins solides − notamment dans les pays en développement − qui n'ont pas encore pu investir dans ce type de matériel se trouvent aujourd'hui confrontés à une situation dans laquelle ils ne peuvent accueillir qu'une proportion en diminution constante de la flotte mondiale de porte-conteneurs.

Tableau 8
Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2008-2009[a]
(Chiffres au 1er janvier, en milliers de tpl)

Grandes catégories	*2008*	*2009*	*Évolution en pourcentage 2009/2008*
Pétroliers	407 881	418 266	2,5
	36,5	*35,1*	*-1,4*
Vraquiers	391 127	418 356	7,0
	35,0	*35,1*	*0,1*
Navires de charge classiques	105 492	108 881	3,2
	9,4	*9,1*	*-0,3*
Porte-conteneurs	144 655	161 919	11,9
	12,9	*13,6*	*0,6*
Autres catégories	68 624	84 895	23,7
	6,1	*7,1*	*1,0*
Transporteurs de gaz liquéfié	30 013	36 341	21,1
	2,7	*3,0*	*0,4*
Chimiquiers	8 236	8 141	-1,2
	0,7	*0,7*	*-0,1*
Navires de ravitaillement de plates-formes pétrolières	20 687	22 567	9,1
	1,9	*1,9*	*0,0*
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 948	6 083	2,3
	0,5	*0,5*	*0,0*
Divers/n.d.	3 740	11 762	214,5
	0,3	*1,0*	*0,7*
Total mondial	**1 117 779**	**1 192 317**	**6,7**
	100,0	***100,0***	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus. Les parts en pourcentage sont en italiques.

Tableau 9
Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires[a]

Total mondial	*1987*	*1997*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance 2009/2008*
Nombre de navires	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	8,47
Capacité en EVP	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12,85
Tonnage moyen des navires	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	4,04

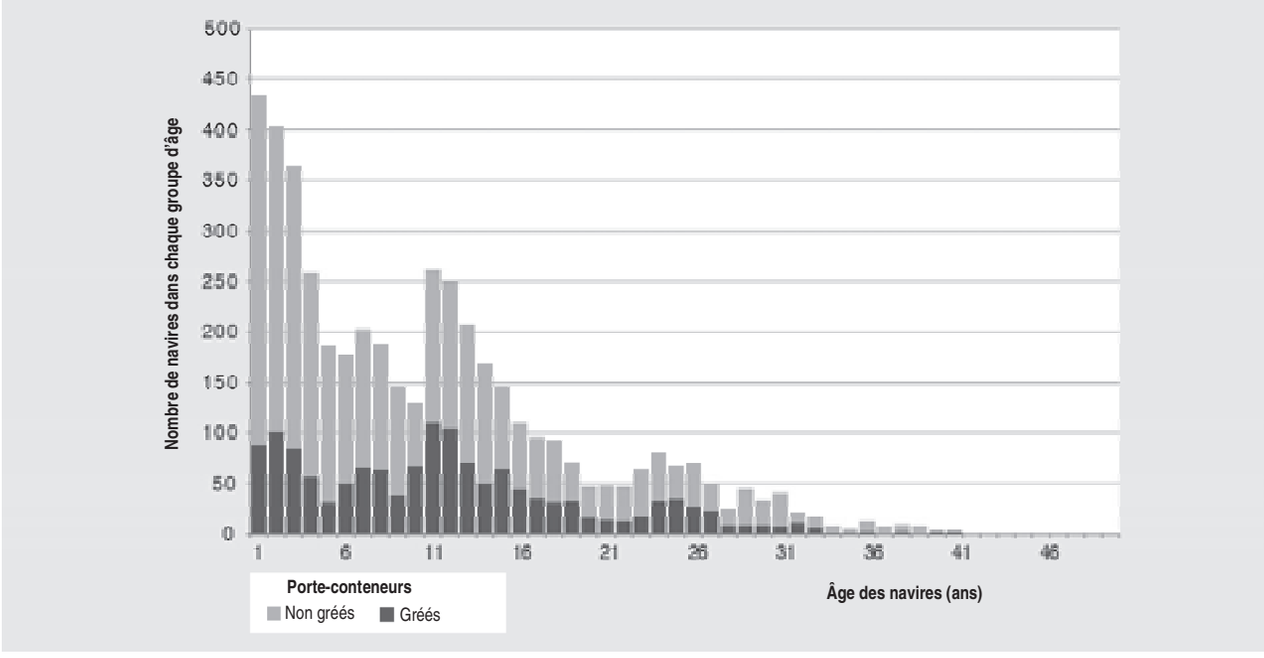
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus. Chiffres au 1er janvier, sauf ceux de 1987 (au 30 juin).

Tableau 10
Porte-conteneurs cellulaires intégraux gréés et non gréés construits en 2007 et 2008

	Gréés			*Non gréés*			*Total*		
	2007	*2008*	*Évolution en %*	*2007*	*2008*	*Évolution en %*	*2007*	*2008*	*Évolution en %*
Navires	93	88	-5,4	306	346	13,1	399	434	8,8
Pourcentage de navires	*23,3*	*20,3*		*76,7*	*79,7*		*100,0*	*100,0*	
EVP	136 956	154 708	13,0	1 176 011	1 359 454	15,6	1 312 967	1 514 162	15,3
Pourcentage d'EVP	*10,4*	*10,2*		*89,6*	*89,8*		*100,0*	*100,0*	
Tonnage moyen des navires	1 473	1 758	19,4	3 843	3 929	2,2	3 291	3 489	6,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs de *Containerisation International Online*, mai 2008 (données de 2007) et mai 2009 (données de 2008).

Graphique 10
Porte-conteneurs cellulaires intégraux gréés et non gréés par âge



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs de *Containerisation International Online*, mai 2009.

2. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Comme le montre le tableau 11, l'âge moyen des navires en janvier 2009 était de 23 ans, ce qui correspond à une moyenne par tpl de 13,97 ans[2]. La moyenne d'âge par bâtiment est en général plus élevée que celle par tpl, le tonnage des navires ayant augmenté au fil du temps, et les bateaux plus jeunes (et plus grands) ajoutent plus de tpl au total de la flotte; en fait, 57,2 % des navires et seulement 23,8 % du tonnage mondial sont âgés de 20 ans et plus. Les navires immatriculés dans les 10 principaux registres internationaux de libre immatriculation, qui représentent 54 % du tonnage mondial, sont plus jeunes que la moyenne mondiale (leur âge moyen étant inférieur à 17 ans, soit 12,3 ans par tpl); seuls 38,9 % des navires et 20,8 % des tpl de la flotte des principaux registres de libre immatriculation ont 20 ans ou au-delà, 51,8 % du tonnage étant âgé de moins de 10 ans.

Par catégorie de navires, la moyenne d'âge des navires-citernes est de 17,5 ans (10,7 ans par tpl), et celle des vraquiers de 17,2 ans (14,3 ans par tpl). Les navires de charge classiques sont les plus vieux avec une moyenne d'âge de 24,4 ans (22,1 ans par tpl), 54,1 % du tonnage étant âgé de 20 ans et plus, et seulement 23,6 % de moins de 10 ans, ce qui est dû au fait que les marchandises diverses sont de plus en plus conteneurisées. C'est toujours la moyenne des porte-conteneurs qui est la plus basse (10,9 ans et 9 ans par tpl); 39,8 % de ce tonnage ayant moins de 5 ans et seulement 11,1 % 20 ans ou plus. Parmi les groupes de pays, la flotte de porte-conteneurs immatriculée dans les pays en développement est la plus jeune, devant celles des pays développés et des pays en transition.

… 39,8 % du tonnage des porte-conteneurs a moins de 5 ans…

La pyramide des âges de la flotte d'aujourd'hui donne une idée de la croissance impressionnante de la flotte mondiale au cours des deux dernières décennies (graphique 11). À l'heure actuelle, il y a, en service, cinq fois plus de tonnage construit en 2008 (soit âgé de un an, comme le montre le graphique 11) que de tonnage construit vingt ans plus tôt. La plupart de ces nouveaux navires sont immatriculés dans les pays de libre immatriculation, ce qui signifie que le tonnage battant pavillon national est plus élevé parmi les navires anciens que parmi ceux qui ont été construits plus récemment. La pyramide des âges rend également compte des niveaux records de livraisons atteints en 1977, 1983, 1992, 1996 et 2008. On obtient une image plus intéressante et plus détaillée de la pyramide des âges de la flotte si l'on considère les différentes catégories de navires, de pavillons d'immatriculation et de pays d'appartenance (graphiques 12,13 et 14).

Le tonnage des porte-conteneurs, ainsi que des chimiquiers et des transporteurs de gaz liquéfié, a fait un bond pendant ces trois à cinq dernières années, alors que les livraisons de navires réfrigérés sont presque au point mort…

Les livraisons de tonnage neuf dans les différentes catégories de navires ont beaucoup varié au cours de ces cinquante dernières années (graphique 12). Le tonnage des porte-conteneurs, ainsi que des chimiquiers et des transporteurs de gaz liquéfié, a fait un bond pendant ces trois à cinq dernières années, alors que les livraisons de navires réfrigérés sont presque au point mort depuis 2001, car un nombre croissant de porte-conteneurs transportent des marchandises réfrigérées. On prévoit que la capacité frigorifique des porte-conteneurs s'accroîtra de 40 % d'ici à 2012. Les vraquiers secs et les pétroliers ont enregistré une croissance relativement régulière, alors que les livraisons des navires de charge classiques et des navires rouliers ont été plus capricieuses. La part la plus faible du tonnage battant pavillon étranger revient aux marchandises diverses et aux navires rouliers, la part la plus forte allant aux transporteurs de gaz liquéfié et aux marchandises réfrigérées.

La pyramide des âges de différents pavillons d'immatriculation varie beaucoup, elle aussi (graphique 13). Certains des principaux pays de libre immatriculation ont des flottes relativement jeunes; il s'agit d'Antigua-et-Barbuda (8,4 ans de moyenne d'âge par tpl), des Bahamas (12,4 ans), des Bermudes (13,6 ans), des îles Caïmanes (10,6 ans), du Liberia (11 ans), des Îles Marshall (9,6 ans), du Panama (11 ans) et des Philippines (12,6 ans). D'autres registres de libre immatriculation se spécialisent dans des flottes beaucoup plus âgées, à savoir le Cambodge (27,9 ans de moyenne d'âge par tpl), la Dominique (21,2 ans), la Mongolie (29,8 ans), Saint-Kitts-et-Nevis (29,3 ans), Saint-Vincent-et-les Grenadines (26,4 ans) et Tuvalu (24,5 ans). Si l'on compare la pyramide des âges de la flotte immatriculée sur un registre et la probabilité que ce pavillon soit visé par les autorités compétentes de contrôle de l'État du port, on constate une forte corrélation. À titre d'exemple, les trois flottes les plus anciennes parmi celles dont la liste figure ci-dessus sont sur la liste noire des protocoles d'accord de Paris et de Tokyo relatifs au contrôle de l'État du port, alors que les trois flottes les plus jeunes sont sur la «liste blanche», c'est-à-dire que les navires battant pavillon de ces pays ont moins de risques d'être immobilisés pendant les inspections de contrôle de l'État du port[3].

Tableau 11
Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1er janvier 2009
(En pourcentage du total des navires et des tpl)

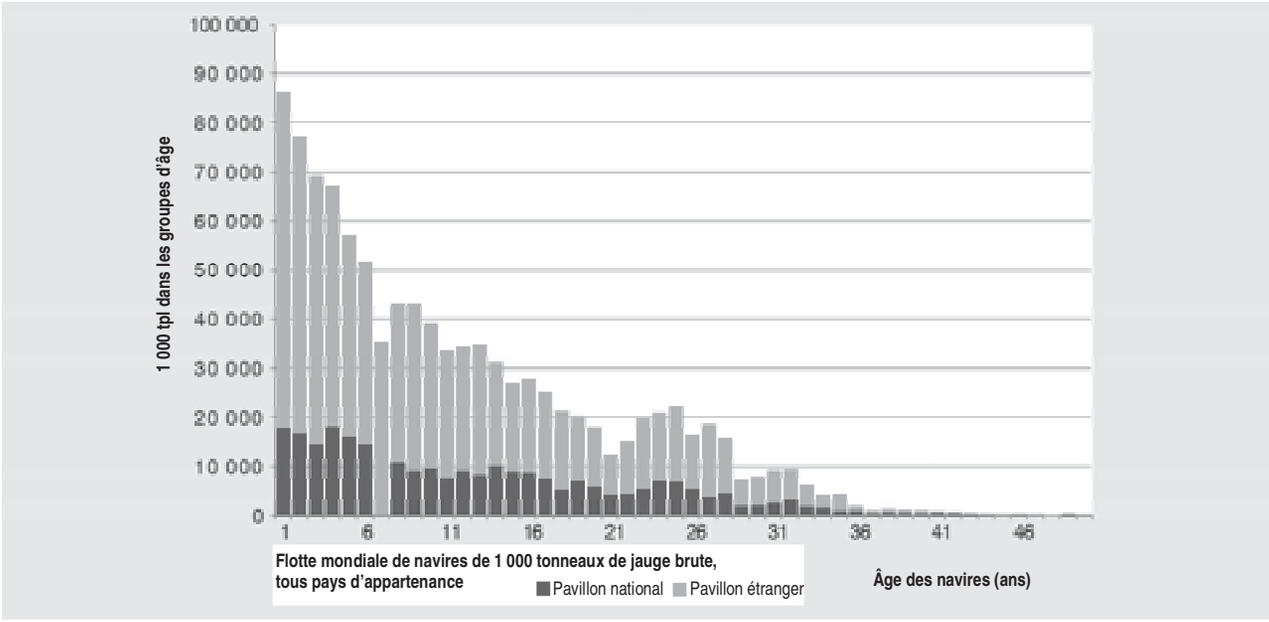
Groupe de pays / *Catégorie de navires*		*0-4 ans*	*5-9 ans*	*10-14 ans*	*15-19 ans*	*20 ans et +*	*Moyenne d'âge (années)*
Monde							
Vraquiers	*Navires*	16,7	14,9	15,8	10,1	42,5	17,22
	tpl	22,9	18,7	17,5	12,1	28,8	14,27
	Tonnage moyen des navires (tpl)	74 114	67 761	59 763	64 459	36 584	
Porte-conteneurs	*Navires*	31,5	19,5	21,7	11,0	16,4	10,92
	tpl	39,8	23,5	17,1	8,6	11,1	9,01
	Tonnage moyen des navires (tpl)	44 162	42 065	27 492	27 169	23 608	
Navires de charge classiques	*Navires*	9,3	7,8	9,6	11,0	62,3	24,44
	tpl	13,7	9,9	12,9	9,4	54,1	22,12
	Tonnage moyen des navires (tpl)	7 281	6 299	6 635	4 219	4 295	
Pétroliers	*Navires*	22,1	14,8	11,1	12,2	39,7	17,55
	tpl	29,9	28,3	15,7	13,6	12,6	10,72
	Tonnage moyen des navires (tpl)	55 467	78 246	58 072	45 673	12 999	
Autres catégories	*Navires*	8,2	9,3	9,1	9,5	63,9	25,26
	tpl	24,9	15,4	9,6	9,6	40,5	18,24
	Tonnage moyen des navires (tpl)	4 645	2 540	1 616	1 554	973	
Tous navires	*Navires*	11,6	10,4	10,5	10,2	57,2	23,00
	tpl	26,9	21,7	15,8	11,7	23,8	13,97
	Tonnage moyen des navires (tpl)	27 735	24 817	17 992	13 709	4 983	
Pays en développement							
Vraquiers	*Navires*	18,1	14,1	15,9	9,3	42,6	16,90
	tpl	23,7	16,8	17,1	12,7	29,6	14,32
	Tonnage moyen des navires (tpl)	74 424	67 470	61 317	78 171	39 543	
Porte-conteneurs	*Navires*	31,4	17,6	21,8	11,6	17,6	11,20
	tpl	41,7	21,3	16,6	8,8	11,5	8,98
	Tonnage moyen des navires (tpl)	44 235	40 356	25 449	25 316	21 843	
Navires de charge classiques	*Navires*	9,9	7,7	7,8	8,7	65,9	24,72
	tpl	14,1	7,9	12,0	8,6	57,4	22,55
	Tonnage moyen des navires (tpl)	7 437	5 392	8 050	5 201	4 555	
Pétroliers	*Navires*	20,4	11,4	10,8	10,9	46,5	18,84
	tpl	29,7	23,1	14,4	16,7	16,1	11,74
	Tonnage moyen des navires (tpl)	60 081	83 522	55 234	63 078	14 280	
Autres catégories	*Navires*	10,4	8,6	8,5	8,9	63,7	24,77
	tpl	22,8	13,3	8,7	9,3	45,9	19,53
	Tonnage moyen des navires (tpl)	4 098	2 895	1 905	1 959	1 347	
Tous navires	*Navires*	13,3	9,7	10,0	9,2	57,7	22,55
	tpl	27,1	18,4	15,2	12,9	26,5	14,56
	Tonnage moyen des navires (tpl)	29 033	27 059	21 586	19 925	6 566	
Pays développés							
Vraquiers	*Navires*	8,5	16,4	16,7	15,9	42,5	19,51
	tpl	16,8	28,7	19,8	10,0	24,7	14,33
	Tonnage moyen des navires (tpl)	84 057	74 583	50 318	26 671	24 639	
Porte-conteneurs	*Navires*	30,2	27,3	22,5	9,2	10,8	9,79
	tpl	36,4	30,6	18,3	7,2	7,6	8,47
	Tonnage moyen des navires (tpl)	53 456	49 750	36 082	34 868	31 133	
Navires de charge classiques	*Navires*	11,4	11,9	19,3	20,2	37,2	20,81
	tpl	19,4	18,9	19,7	12,8	29,2	17,34
	Tonnage moyen des navires (tpl)	6 576	6 135	3 943	2 467	3 044	
Pétroliers	*Navires*	24,2	22,9	13,7	19,2	20,0	14,21
	tpl	31,1	39,5	16,7	8,1	4,6	8,43
	Tonnage moyen des navires (tpl)	48 644	65 355	45 954	15 905	8 689	

Tableau 11 (*suite*)

Groupe de pays / *Catégorie de navires*		*0-4 ans*	*5-9 ans*	*10-14 ans*	*15-19 ans*	*20 ans et +*	*Moyenne d'âge (années)*
Autres catégories	*Navires*	6,8	11,8	11,2	10,0	60,3	25,08
	tpl	20,9	22,2	14,7	11,2	31,0	16,59
	Tonnage moyen des navires (tpl)	2 960	1 798	1 254	1 072	491	
Tous navires	*Navires*	9,5	13,3	13,0	12,2	52,1	23,03
	tpl	27,1	32,0	17,7	9,0	14,2	11,56
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 817	16 648	9 409	5 095	1 881	
Pays en transition							
Vraquiers	*Navires*	9,3	4,3	9,6	13,6	63,2	22,56
	tpl	12,1	6,0	12,4	17,0	52,6	20,98
	Tonnage moyen des navires (tpl)	46 796	50 127	46 134	44 806	29 859	
Porte-conteneurs	*Navires*	18,5	10,4	20,4	14,2	36,5	15,62
	tpl	33,6	21,9	6,2	15,5	22,8	11,74
	Tonnage moyen des navires (tpl)	42 599	49 265	7 189	25 545	14 673	
Navires de charge classiques	*Navires*	7,1	9,0	5,7	10,3	68,0	24,22
	tpl	7,8	5,1	4,9	7,3	75,0	26,87
	Tonnage moyen des navires (tpl)	3 948	2 045	3 088	2 556	3 976	
Pétroliers	*Navires*	11,4	8,1	5,0	8,4	67,1	23,81
	tpl	30,4	22,2	7,3	13,4	26,6	13,75
	Tonnage moyen des navires (tpl)	33 606	34 731	18 355	20 198	4 987	
Autres catégories	*Navires*	4,8	4,0	4,0	13,1	74,1	25,41
	tpl	27,8	22,2	6,9	12,2	30,9	15,51
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 063	18 410	5 746	3 085	1 382	
Tous navires	*Navires*	7,1	6,7	5,6	11,5	69,1	24,30
	tpl	19,1	12,9	8,4	13,3	46,3	20,18
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 340	13 946	10 926	8 439	4 857	
Dix principaux registres internationaux de libre immatriculation							
Vraquiers	*Navires*	21,9	16,7	16,8	8,2	36,4	15,13
	tpl	26,7	18,9	17,4	10,5	26,5	13,13
	Tonnage moyen des navires (tpl)	76 584	70 903	64 896	80 523	45 620	
Porte-conteneurs	*Navires*	33,9	19,3	21,0	11,0	14,7	10,33
	tpl	41,0	22,4	15,8	9,0	11,8	8,97
	Tonnage moyen des navires (tpl)	42 088	40 370	26 127	28 378	27 877	
Navires de charge classiques	*Navires*	13,4	9,2	13,0	11,3	53,3	20,46
	tpl	16,0	11,3	15,4	8,5	48,8	19,15
	Tonnage moyen des navires (tpl)	10 862	11 224	10 741	6 886	8 307	
Pétroliers	*Navires*	34,2	21,7	13,3	10,0	20,8	11,34
	tpl	29,7	29,9	16,9	13,7	9,8	9,71
	Tonnage moyen des navires (tpl)	64 682	102 759	94 804	101 865	35 070	
Autres catégories	*Navires*	16,8	10,7	10,4	8,0	54,1	21,87
	tpl	31,8	14,5	8,4	7,2	38,1	16,72
	Tonnage moyen des navires (tpl)	19 945	14 150	8 439	9 503	7 389	
Tous navires	*Navires*	22,3	14,7	14,5	9,7	38,9	16,63
	tpl	29,3	22,5	16,3	11,1	20,8	12,34
	Tonnage moyen des navires (tpl)	47 055	54 950	40 492	41 107	19 200	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus.

Graphique 11
Pyramide des âges de la flotte mondiale, toutes catégories de navires[a]



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 1 000 tonneaux de jauge brute et au-delà construits entre 1958 et 2008.

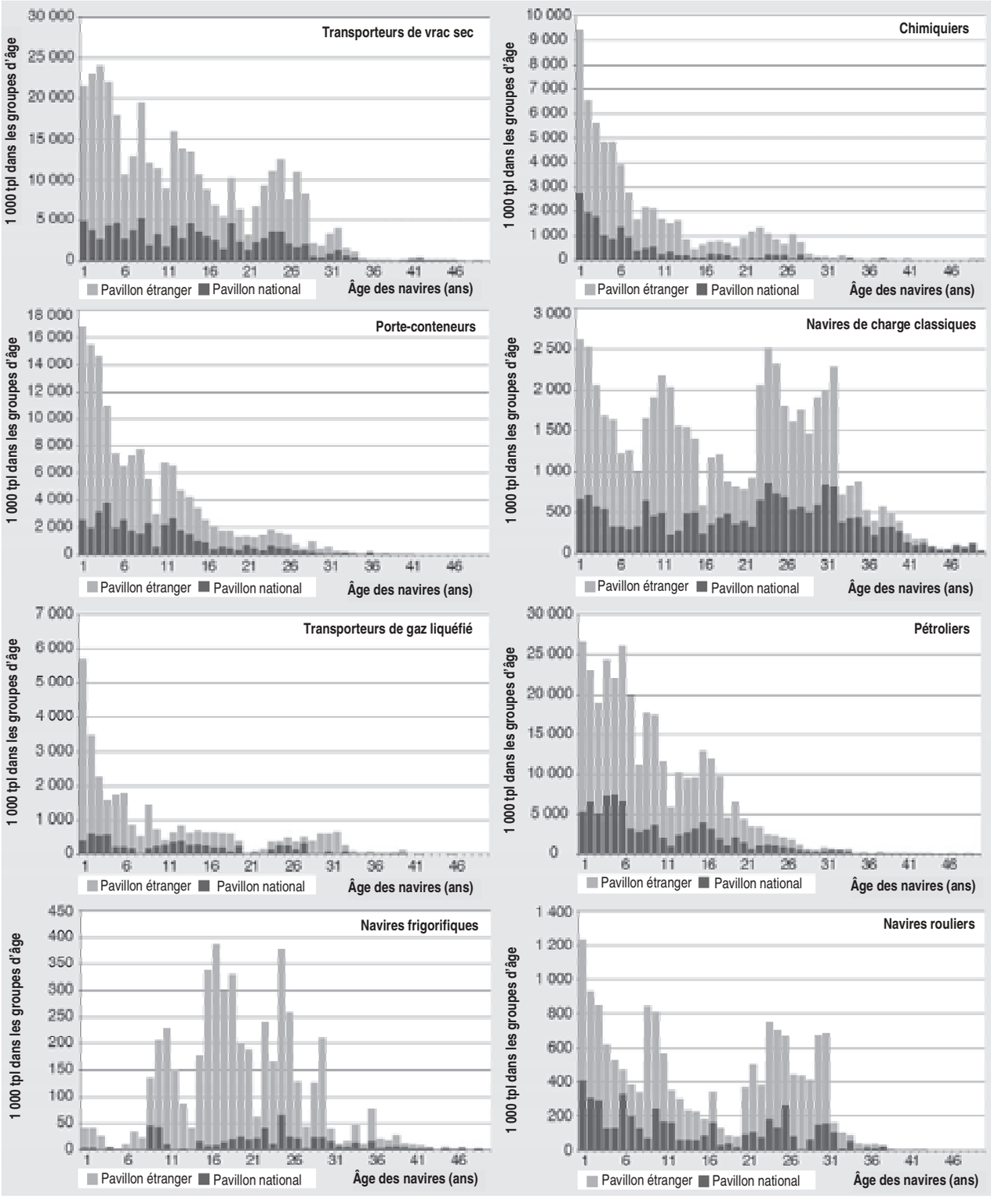
De nombreux pavillons d'immatriculation assurent un service surtout destiné aux citoyens du pays en question, et la pyramide de leurs âges dépend ainsi essentiellement de la structure de la flotte placée sous contrôle national. Il s'agit des pays suivants: Brésil (19,6 ans de moyenne d'âge par tpl), Chine (18,2 ans), Croatie (8,1 ans), Inde (15,2 ans), Indonésie (24,2 ans), République islamique d'Iran (21,1 ans), Koweït (12,6 ans), Malaisie (11,1 ans), République de Corée (16,8 ans), Fédération de Russie (23,4 ans), Arabie saoudite (14,9 ans), Thaïlande (21,2 ans), Turquie (16 ans) et Viet Nam (14,7 ans).

Certains registres mettent le pavillon de leur pays à la disposition de navires appartenant à des propriétaires étrangers tout en conservant une flotte importante battant pavillon national; ce sont les pays suivants: Hong Kong (Chine) (moyenne d'âge 9,5 ans par tpl), Singapour (10 ans) et les Émirats arabes unis (14,4 ans). Sur le registre du Brésil et de l'Arabie saoudite, également, figurent un certain nombre de navires étrangers qui utilisent le pavillon national; dans le cas du Brésil, en font partie un grand nombre de navires de ravitaillement de plates-formes pétrolières neufs qui appartiennent à des compagnies italiennes, norvégiennes, des États-Unis et d'autres pays.

Le graphique 14 présente un aperçu des pyramides d'âges du tonnage d'appartenance nationale. Presque toutes les flottes qui sont dans ce cas comprennent quelques navires battant pavillon national ainsi que d'autres battant pavillon étranger. Les Bermudes présentent un cas spécial curieux: les armateurs des Bermudes immatriculent tous leurs navires dans des pays autres (y compris les Bahamas, la Croatie, les Îles Marshall, les Philippines et le Registre international espagnol), alors que, en même temps, le pavillon des Bermudes est l'un des plus utilisés dans le monde − quoique par des armateurs étrangers uniquement. Les armateurs d'Indonésie, de la République de Corée et de la Fédération de Russie ont immatriculé la plus grande partie de leur tonnage récent à l'étranger, alors que la plupart de leurs navires plus anciens battent pavillon national. Au Brésil, à Singapour et au Viet Nam, d'autre part, les navires plus anciens sont en fait plus susceptibles de battre pavillon étranger que les navires plus jeunes sous contrôle national.

Les armateurs d'Indonésie, de la République de Corée et de la Fédération de Russie ont immatriculé la plus grande partie de leur tonnage récent à l'étranger, alors que la plupart de leurs navires plus anciens battent pavillon national.

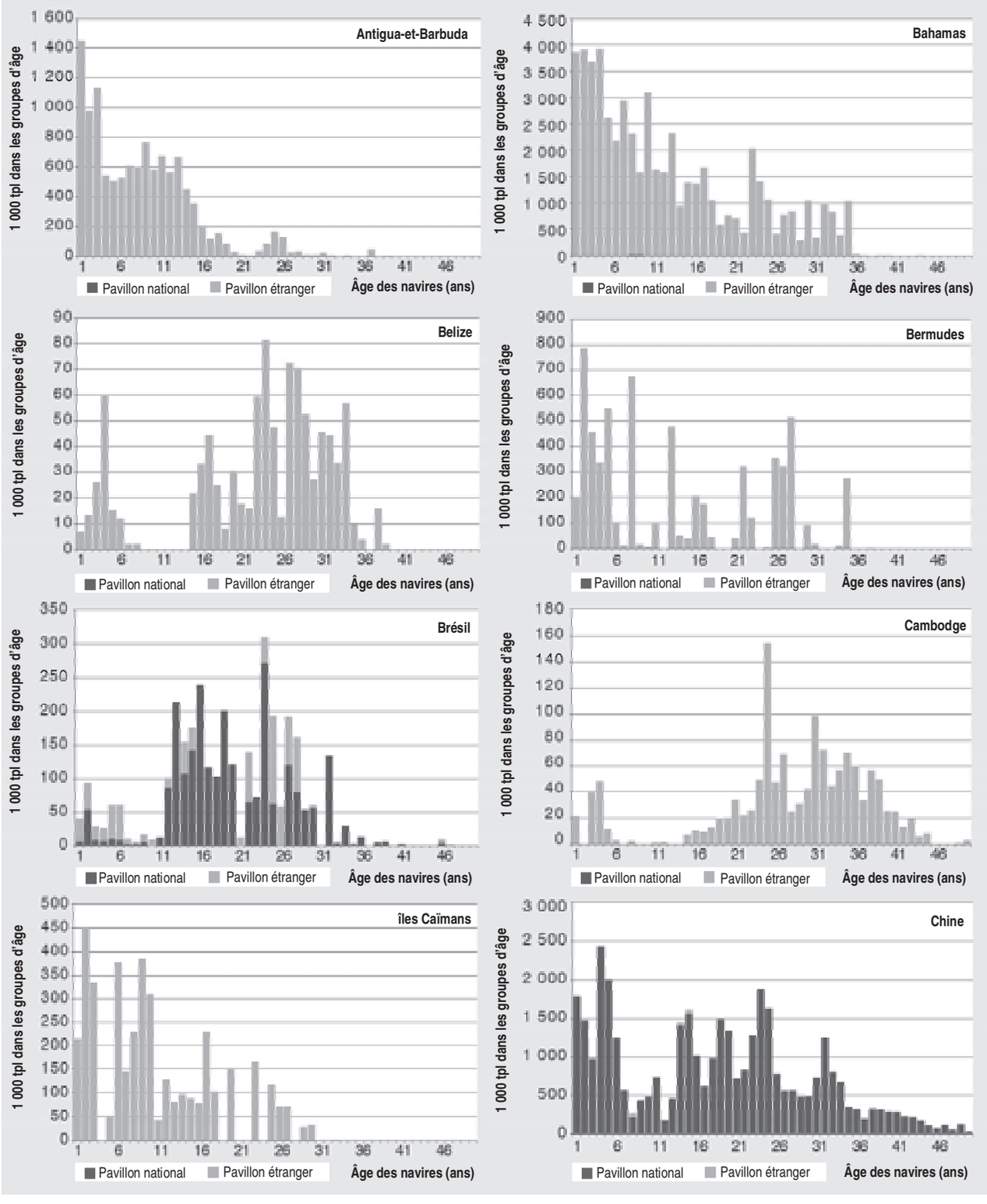
Graphique 12
Pyramide des âges des huit principales catégories de navires de la flotte mondiale



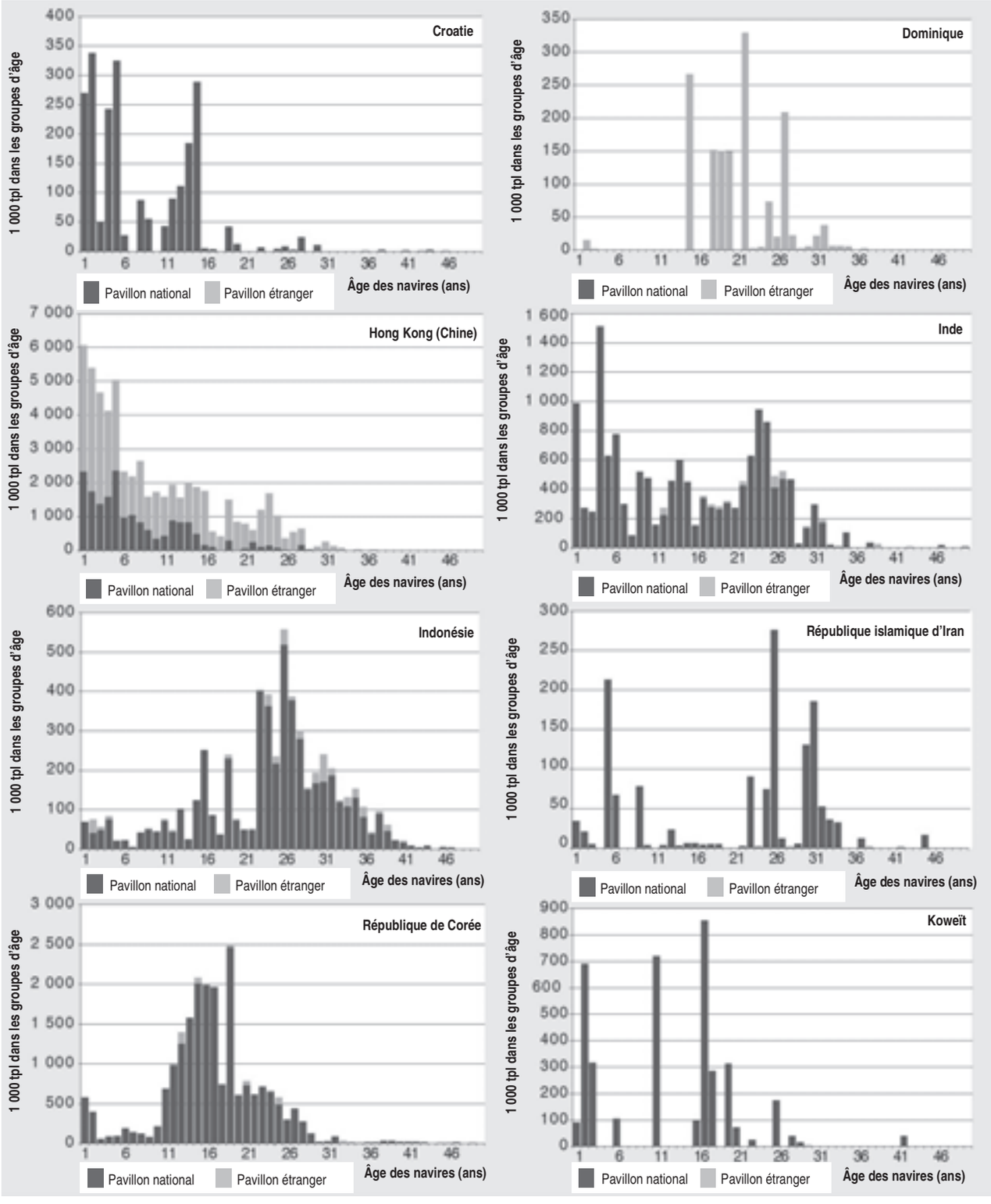
Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.

Graphique 13

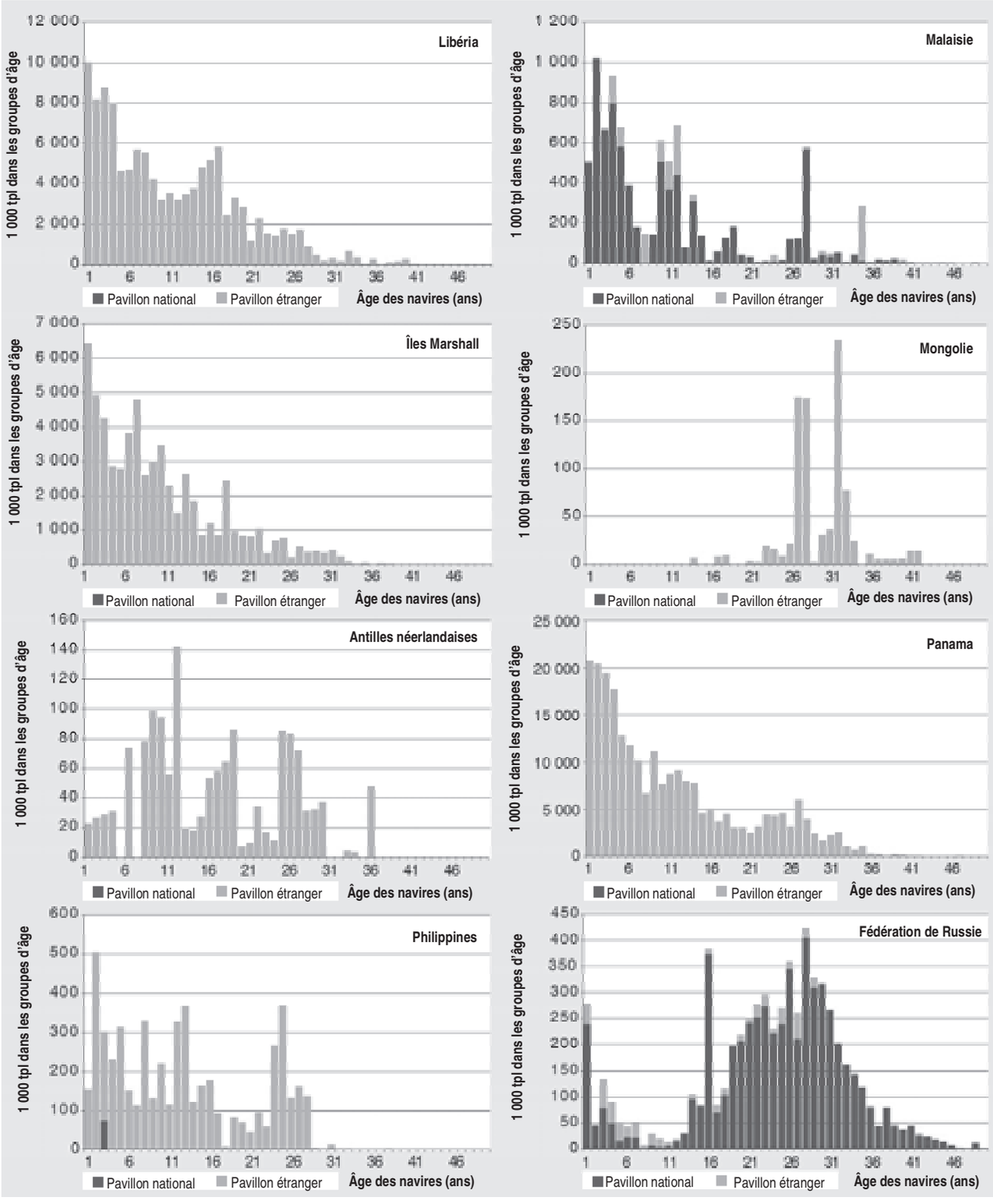
Pyramide des âges de la flotte mondiale: principaux pavillons d'immatriculation des pays en développement, des pays en transition, et des registres de libre immatriculation situés dans les pays en développement



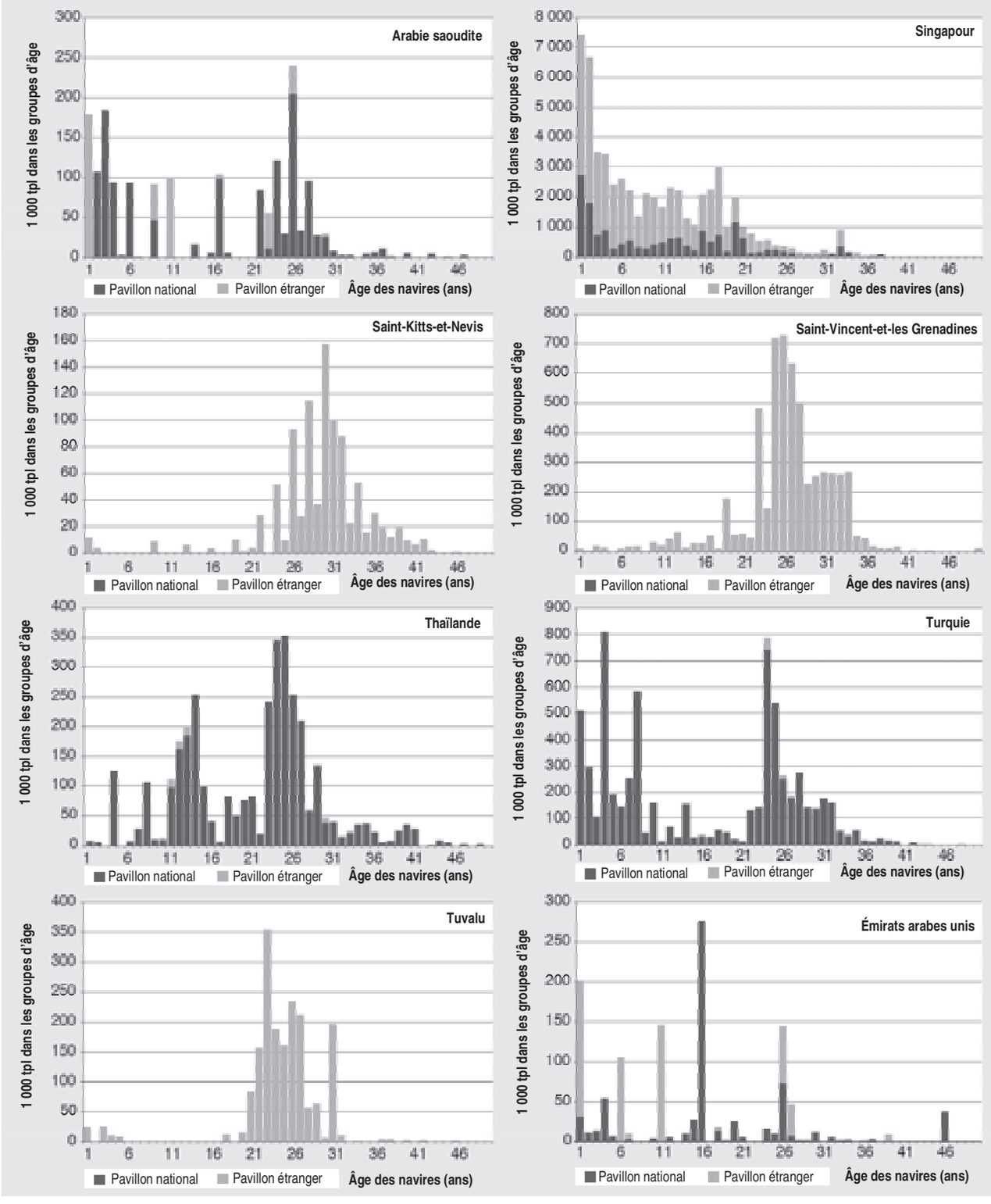
Graphique 13 (*suite*)



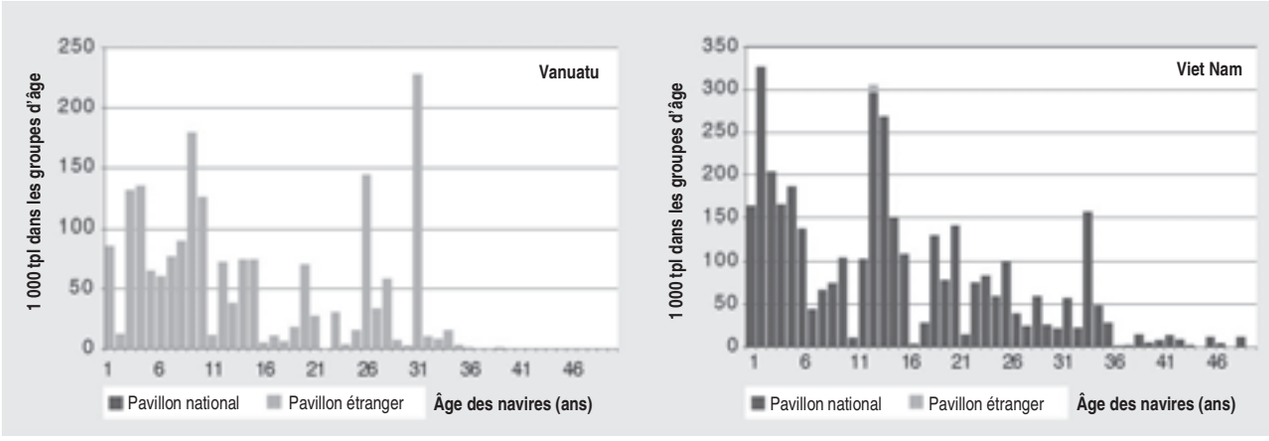
Graphique 13 (*suite*)



Graphique 13 (*suite*)

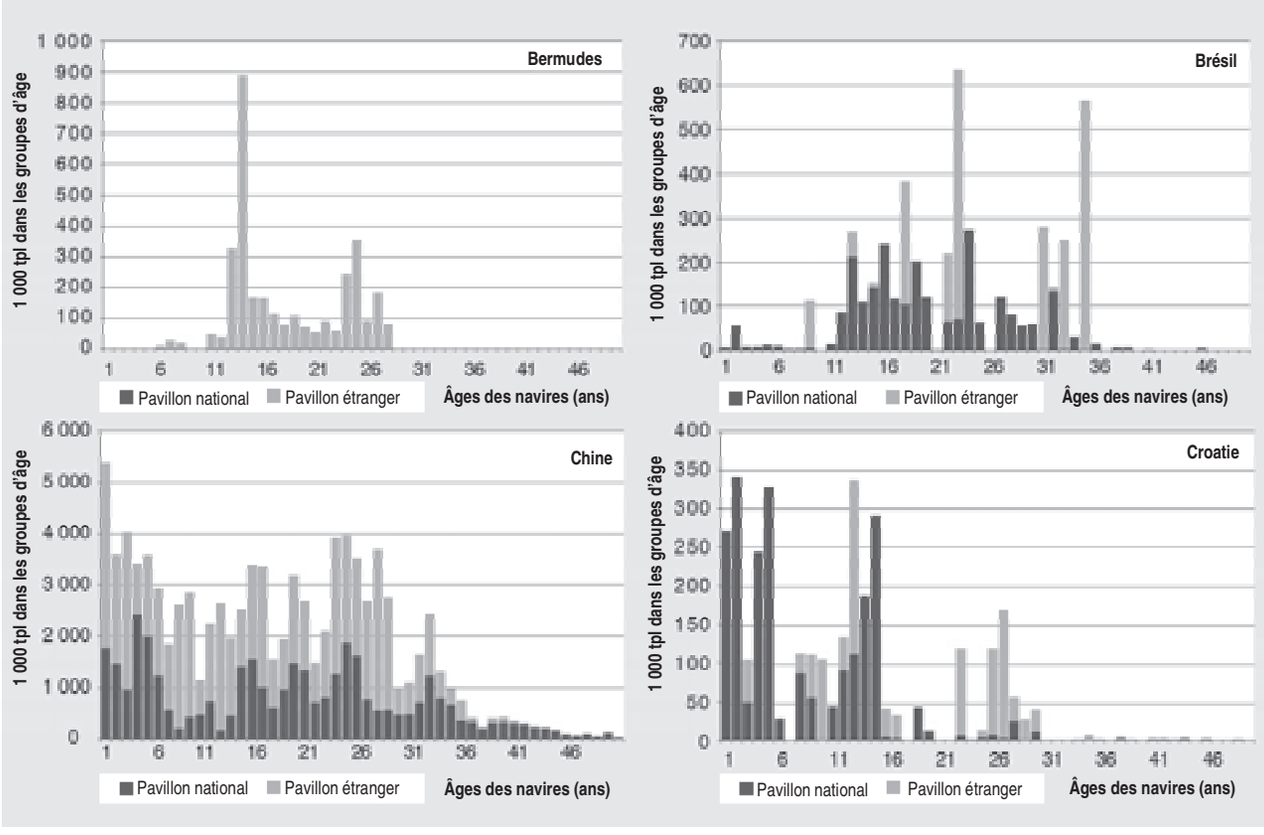


Graphique 13 (*suite*)

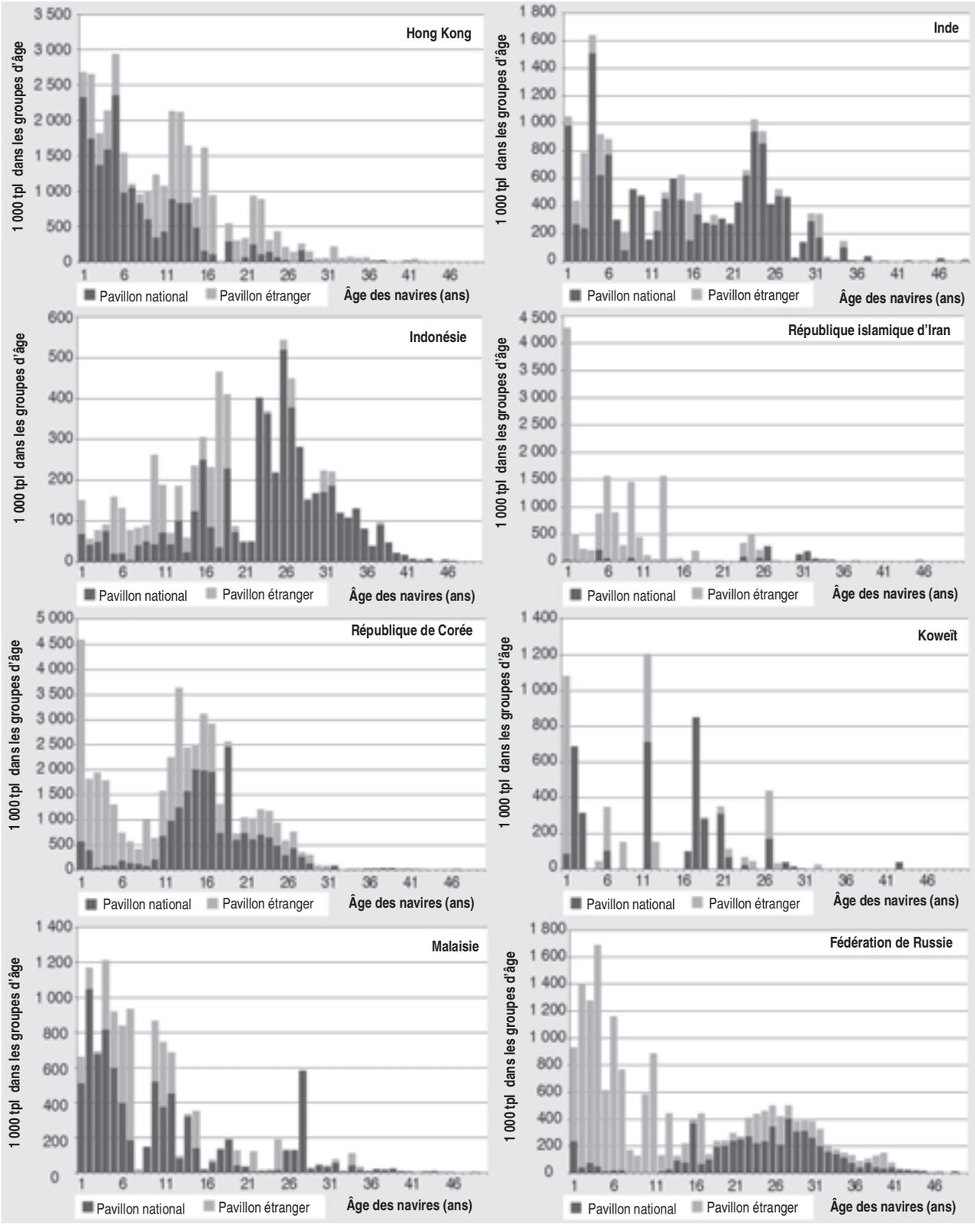


Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.

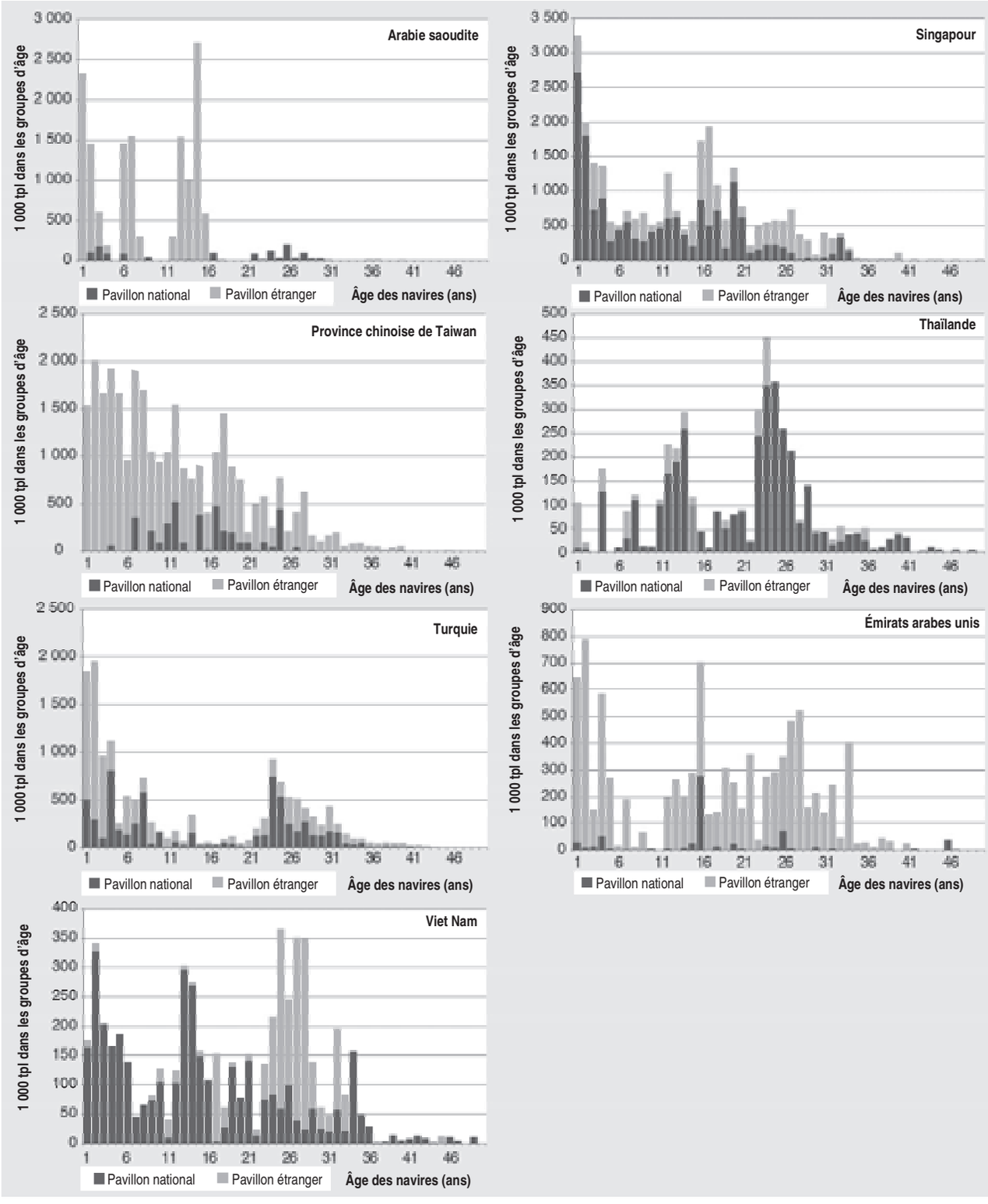
Graphique 14
Pyramide des âges de la flotte mondiale: pays en développement et pays en transition parmi les 35 principaux pays dotés d'une flotte



Graphique 14 (*suite*)



Graphique 14 (*suite*)



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

B. Régime de propriété de la flotte mondiale

Les 35 pays dont les ressortissants possèdent les flottes les plus importantes sont classés au tableau 12 en fonction de leur tonnage de port en lourd[4]. Les ressortissants de ces 35 pays contrôlent 95,60 % de la flotte mondiale, ce qui représente une nouvelle augmentation par rapport aux 95,37 % du record historique de janvier 2008. Le Japon a dépassé la Grèce en tant que pays contrôlant la plus grande flotte, avec 173,3 millions de tpl et 3 720 navires de 1 000 tpl et au-delà. La Grèce contrôle une flotte de 169,4 millions de tpl (3 064 navires), suivie de l'Allemagne (105 millions de tpl et 3 522 navires), de la Chine (92,8 millions de tpl et 3 499 navires) et de la Norvège (50,2 millions de tpl et 2 027 navires). Ensemble, ces cinq pays détiennent une part de marché de 53,5 %, et de 70 % avec les cinq pays suivants. Sur les 35 pays de tête, 16 sont asiatiques, 15 européens et 4 sont situés en Amérique, aucun ne se trouvant en Afrique ni en Océanie; par ailleurs, 17 font partie des pays développés (voir l'annexe I), 16 des pays en développement, et 2 des pays en transition.

Les ressortissants des 35 premiers pays contrôlent 95,60 % de la flotte mondiale…

À plus grande échelle que les autres catégories de navires, les porte-conteneurs sont exploités de plus en plus par des compagnies qui n'en sont pas propriétaires; il est vrai que de grandes compagnies de transport maritime affrètent beaucoup des navires qu'elles utilisent pour offrir leurs services. En ce qui concerne la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux en service aujourd'hui, 65,5 % des navires (soit 55,1 % de la capacité en EVP) sont exploités par des compagnies maritimes de ligne qui n'en sont pas propriétaires[5]. Cette proportion est encore plus forte pour ce qui est des porte-conteneurs gréés de moindre tonnage et plus anciens, alors que les navires non gréés plus récents et plus gros appartiennent plus souvent aux principaux exploitants de lignes eux-mêmes.

Les cinq registres les plus importants représentent, ensemble, 49,95 % du tonnage mondial exprimé en tpl, et si l'on y ajoute les cinq registres suivants, on atteint 70,49 %, deux chiffres qui font apparaître un accroissement par rapport aux années précédentes.

Plusieurs pays en développement, notamment en Asie mais également en Amérique du Sud, donnent asile à d'importants opérateurs de services de ligne, alors qu'ils occupent une place plus modeste en ce qui concerne les compagnies d'armement; beaucoup des armateurs de porte-conteneurs qui n'exploitent pas les navires eux-mêmes sont basés en Europe, notamment en Allemagne. À titre d'exemple, seuls 13 des 82 navires exploités par la CSAV (Chili) lui appartiennent, la plupart des autres étant la propriété de compagnies allemandes qui ne sont pas des compagnies d'exploitation, comme Doehle, NRS ou Oskar Wehr. Hanjin (République de Corée) exploite 80 navires dont 29 lui appartiennent; IRSL (République islamique d'Iran) est propriétaire de 18 des 22 navires qu'elle exploite; Maruba (Argentine) possède un seul des 18 navires qu'elle exploite; OOCL (Hong Kong, Chine) exploite 82 bateaux dont 39 lui appartiennent; et MIS C (Malaisie) exploite 45 navires dont 14 lui appartiennent. Cette distinction entre la propriété et l'exploitation des navires est un autre exemple de la manière dont la mondialisation des entreprises maritimes conduit à une division du travail: les dépenses d'équipement et la fiscalité peuvent être profitables pour les armateurs dans certains pays, alors que le savoir-faire logistique et le coût des compétences en matière de gestion peuvent être plus favorables dans d'autres pays, y compris dans de nombreux pays en développement à revenu intermédiaire.

C. Immatriculation des navires

1. Pavillons d'immatriculation

Les 35 pays possédant le plus grand nombre de navires battant pavillon national contrôlent 92,97 % de la flotte mondiale − ce qui correspond à une augmentation de cette part de 0,45 % par rapport aux 92,42 % de janvier 2008 (tableau 13)[6]. Les cinq registres les plus importants représentent, ensemble, 49,95 % du tonnage mondial exprimé en tpl, et si l'on y ajoute les cinq registres suivants, on atteint 70,49 %, deux chiffres qui font apparaître un accroissement par rapport aux années précédentes.

Le pavillon d'immatriculation du Panama garde la tête avec 274 millions de tpl (soit 23 % de la flotte mondiale), suivi par le Libéria

Tableau 12
Les 35 pays et territoires qui contrôlent les flottes les plus importantes (en tpl), au 1er janvier 2009[a]

	Nombre de navires			*Tonnage de port en lourd*						
Pays ou territoire de propriété[b]	*Pavillon national[c]*	*Pavillon étranger*	*Total*	*Pavillon national[c]*	*Pavillon étranger*	*Total*	*Pavillon, étranger en pourcentage du total*	*Total en pourcentage du total mondial, 1er janvier 2009*	*Total en pourcentage du total mondial*	*Évolution en pourcentage des parts*
Japon	733	2 987	3 720	12 199 536	161 085 699	173 285 235	92,96	15,68	15,58	0,10
Grèce	720	2 344	3 064	52 833 486	116 593 204	169 426 690	68,82	15,33	16,81	-1,48
Allemagne	479	3 043	3 522	17 428 475	87 525 237	104 953 712	83,39	9,50	9,07	0,43
Chine	1 944	1 555	3 499	37 204 731	55 594 490	92 799 221	59,91	8,40	8,18	0,22
Norvège	783	1 244	2 027	11 542 923	38 673 312	50 216 235	77,01	4,54	4,51	0,03
République de Corée	797	438	1 235	20 858 866	25 764 360	46 623 226	55,26	4,22	3,63	0,59
États-Unis	867	915	1 782	20 606 970	19 358 913	39 965 883	48,44	3,62	3,84	-0,22
Hong Kong (Chine)	307	373	680	18 296 677	15 427 149	33 723 826	45,75	3,05	3,22	-0,17
Danemark	347	567	914	11 958 945	19 636 578	31 595 523	62,15	2,86	2,64	0,22
Royaume-Uni	398	520	918	11 175 470	19 741 031	30 916 501	63,85	2,80	2,50	0,30
Province chinoise de Taiwan	91	540	631	4 068 416	25 735 230	29 803 646	86,35	2,70	2,52	0,18
Singapour	545	331	876	16 482 632	11 747 265	28 229 897	41,61	2,55	2,76	-0,21
Italie	582	238	820	12 853 503	6 896 850	19 750 353	34,92	1,79	1,71	0,08
Fédération de Russie	1 516	557	2 073	5 944 226	12 343 679	18 287 905	67,50	1,66	1,74	-0,08
Inde	495	69	564	14 389 937	2 822 923	17 212 860	16,40	1,56	1,55	0,01
Canada	212	201	413	2 454 402	14 716 391	17 170 793	85,71	1,55	1,81	-0,26
Turquie	533	630	1 163	6 803 806	8 647 114	15 450 920	55,97	1,40	1,27	0,13
Arabie saoudite	73	99	172	1 234 653	13 676 703	14 911 356	91,72	1,35	1,25	0,10
République islamique d'Iran	83	128	211	1 357 901	13 202 731	14 560 632	90,67	1,32	0,99	0,33
Belgique	93	147	240	6 283 078	7 164 128	13 447 206	53,28	1,22	1,17	0,05
Malaisie	338	97	435	7 717 055	3 842 005	11 559 060	33,24	1,05	1,08	-0,03
Émirats arabes unis	58	347	405	701 714	8 331 052	9 032 766	92,23	0,82	0,86	-0,04
Pays-Bas	491	267	758	4 217 884	4 186 617	8 404 501	49,81	0,76	0,83	-0,07
Chypre	126	234	360	3 196 071	5 162 708	8 358 779	61,76	0,76	0,70	0,06
Suède	143	224	367	1 740 141	5 697 891	7 438 032	76,60	0,67	0,67	0,00
Indonésie	715	106	821	4 956 797	2 064 867	7 021 664	29,41	0,64	0,70	-0,06
France	180	188	368	2 988 629	3 576 784	6 565 413	54,48	0,59	0,63	-0,04
Koweït	38	44	82	3 846 063	2 602 518	6 448 581	40,36	0,58	0,51	0,07
Viet Nam	389	67	456	3 629 175	1 938 996	5 568 171	34,82	0,50	0,44	0,06
Brésil	129	15	144	2 444 762	2 266 253	4 711 015	48,11	0,43	0,43	-0,00
Espagne	187	204	391	1 562 315	2 885 611	4 447 926	64,88	0,40	0,43	-0,03
Thaïlande	300	44	344	3 506 972	620 161	4 127 133	15,03	0,37	0,39	-0,02
Suisse	35	114	149	1 012 164	2 816 788	3 828 952	73,57	0,35	0,34	0,01
Croatie	78	39	117	2 311 784	985 103	3 296 887	29,88	0,30	0,30	-0,00
Bermudes	0	65	65	0	3 227 658	3 227 658	100,00	0,29	0,31	-0,02
Total (35 pays et territoires)	14 805	18 981	33 786	329 810 159	726 557 999	1 056 368 158	68,78	95,60	95,37	0,23
Total mondial	16 996	20 840	37 836	347 007 002	757 952 026	1 104 959 028	68,60	100,00	100,00	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.

[a] Navires de 1 000 tjb et plus, non comprise 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 6,4 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 ici 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), RIF (France) et NIS (Norvège). Pour le Royaume-Uni, les navires battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique «pavillon national», sauf pour les Bermudes.

(124 millions de tpl et 10,6 % de la flotte mondiale). Derrière ces deux registres, on trouve cinq pavillons qui revendiquent entre 61 et 68 millions de tpl (soit entre 5 % et 6 % de la flotte mondiale) chacun: les Îles Marshall, Hong Kong (Chine), la Grèce, les Bahamas et Singapour. Pour ce qui est du nombre de navires, l'ordre est le suivant: Panama (8 065), États-Unis (6 435), Japon (6 316), Indonésie (4 464), Chine (3 916) et Fédération de Russie (3 444). À l'exception du Panama, ces flottes comprennent un grand nombre de navires de charge classiques et d'autres navires de plus faible tonnage qui font du cabotage.

Plusieurs registres ont enregistré une croissance à deux chiffres en 2008, notamment le Viet Nam (+19,8 %), l'Allemagne (+19,4 %), le Royaume-Uni (+15,3 %), les Îles Marshall (+14,9 %), le Registre international danois (+14,5 %), Malte (+12,1 %) et Antigua-et-Barbuda (+11,4 %). Le total de Malte s'est accru d'un tonnage supplémentaire contrôlé par la République islamique d'Iran, dont le pavillon national ne figure plus dans les 35 de tête (elle était en trente-deuxième position en janvier 2008). La croissance des registres vietnamien, allemand et du Registre international danois a été entraînée surtout par le tonnage contrôlé au plan national, alors qu'au Royaume-Uni, aux Îles Marshall, à Malte et à Antigua-et-Barbuda, elle est due principalement à de nouvelles immatriculations de navires d'appartenance étrangère.

En ce qui concerne la répartition en pourcentage de la flotte mondiale, les 10 principaux registres de libre immatriculation ont accru leur part de marché globale de 0,77 % entre 2008 et 2009, pour atteindre 55,11 %. C'est dans les catégories des transporteurs de vrac sec et des pétroliers que cette part a été la plus importante (60,6 % et 55,6 % respectivement).

… le pavillon du plus grand registre du monde, celui du Panama, est utilisé surtout par les propriétaires de navires japonais, qui détiennent plus de la moitié du tonnage immatriculé sur ce registre…

Si l'on exclut ces 10 registres, 18,2 % de la flotte mondiale est immatriculée dans des pays développés, notamment pour ce qui est des porte-conteneurs (27,1 %) (tableau 14). Les pays en transition ont émargé à hauteur de 1,1 % dans le total de la flotte mondiale, et à hauteur de 4,7 % dans le secteur des navires de charge classiques. La proportion du tonnage mondial immatriculée dans les pays en développement d'Afrique et d'Océanie, y compris sur les registres de libre immatriculation de Tuvalu et de Vanuatu, n'est que de 1 %. Elle est de 2 % dans les pays en développement des Amériques, qui comptent plusieurs registres de libre immatriculation, tels que la Barbade, Belize, l'État plurinational de Bolivie, la Dominique, le Honduras, la Jamaïque, les Antilles néerlandaises et Saint-Kitts-et Nevis. Avec 22,3 % de la flotte mondiale, les pays en développement d'Asie s'adjugent une part plus importante des immatriculations que les pays développés, surtout dans le secteur des navires de charge classiques (28,3 %) et des transporteurs de vrac sec (25 %).

Dans la section ci-après, nous allons examiner de façon plus détaillée les liens entre propriété et immatriculation pour les 10 principaux registres de libre immatriculation (y compris les registres «internationaux») et les 35 principaux pays maritimes.

2. Nationalité des personnes et des compagnies qui contrôlent les navires

La plupart des registres de libre immatriculation sont spécialisés dans certains pays d'appartenance (tableau 15)[7]. À titre d'exemple, le pavillon du plus grand registre du monde, celui du Panama, est utilisé surtout par les propriétaires de navires japonais, qui détiennent plus de la moitié du tonnage immatriculé sur ce registre (128,4 millions de tpl en navires de 1 000 tjb et au-delà); on trouve ensuite la Chine (22,8 millions de tpl), la Grèce (19,4 millions de tpl) et la République de Corée (19,2 millions de tpl). En ce qui concerne le Japon, le registre du Panama est encore plus important: 74,1 % du tonnage japonais bat pavillon panaméen; c'est le plus fort pourcentage des 35 principaux pays maritimes contrôlant des navires immatriculés sur l'un des 10 principaux registres. Parmi les autres pays qui utilisent abondamment le pavillon du Panama, on trouve la province chinoise de Taiwan (42,8 % du tonnage contrôlé par des propriétaires de cette province), la République de Corée (41,2 %), les Émirats arabes unis (30,9 %) et la Chine (26,6 %).

Table 13
Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1er janvier 2009[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 2009/ 2008 en pourcentage*
Panama	8 065	8,09	273 961	22,98	22,98	33 969	8,47
Libéria	2 306	2,31	125 993	10,57	33,54	54 637	7,21
Îles Marshall	1 265	1,27	68 451	5,74	39,28	54 111	14,85
Hong Kong (Chine)	1 371	1,37	64 183	5,38	44,67	46 814	8,40
Grèce	1 498	1,50	63 036	5,29	49,95	42 080	2,69
Bahamas	1 446	1,45	62 013	5,20	55,15	42 886	3,80
Singapour	2 451	2,46	60 798	5,10	60,25	24 805	9,45
Malte	1 532	1,54	50 666	4,25	64,50	33 072	12,05
Chine	3 916	3,93	39 998	3,35	67,86	10 214	7,74
Chypre	1 016	1,02	31 388	2,63	70,49	30 893	6,65
République de Corée	3 001	3,01	22 600	1,90	72,38	7 531	6,90
Norvège (NIS)	601	0,60	20 322	1,70	74,09	33 813	-0,88
Allemagne	961	0,96	17 949	1,51	75,59	18 677	19,41
Royaume-Uni	1 676	1,68	15 950	1,34	76,93	9 517	15,25
Japon	6 316	6,33	15 417	1,29	78,23	2 441	4,09
Inde	1 460	1,46	15 300	1,28	79,51	10 480	1,72
ÎIe de Man	345	0,35	14 516	1,22	80,73	42 075	4,81
Italie	1 588	1,59	14 415	1,21	81,93	9 078	8,66
Danemark (DIS)	470	0,47	12 479	1,05	82,98	26 551	14,45
Antigua-et-Barbuda	1 195	1,20	12 455	1,04	8,03	10 423	11,38
États-Unis	6 435	6,45	11 910	1,00	85,02	1 851	-1,88
Bermudes	153	0,15	10 298	0,86	85,89	67 310	4,34
Malaisie	1 238	1,24	9 391	0,79	86,68	7 586	-0,61
Turquie	1 301	1,30	7 476	0,63	87,30	5 747	2,41
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1 009	1,01	7 400	0,62	87,92	7 334	-12,97
France (FIS)	168	0,17	7 144	0,60	88,52	42 524	-3,63
Fédération de Russie	3 444	3,45	7 140	0,60	89,12	2 073	0,07
Indonésie	4 464	4,48	7 025	0,59	89,71	1 574	2,42
Pays-Bas	1 296	1,30	6 815	0,57	90,28	5 258	9,61
Philippines	1 808	1,81	6 750	0,57	90,85	3 733	1,37
Belgique	243	0,24	6 631	0,56	91,40	27 289	2,54
Viet Nam	1 312	1,32	4 663	0,39	91,80	3 554	19,77
Îles Caïmanes	153	0,15	4 314	0,36	92,16	28 196	-1,01
Province chinoise de Taiwan	637	0,64	4 246	0,36	92,51	6 665	-1,43
Thaïlande	879	0,88	4 218	0,35	92,87	4 799	-0,12
Total (35 principaux pavillons de libre immatriculation)	67 019	67,19	1 107 321	92,87		16 522	7,19
Total mondial	99 741	100,00	1 192 317	100,00		11 954	6,67

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tjb et plus; classes par tonnage exprimé en tpl.

Tableau 14
Répartition de la capacité exprimée en tpl des différentes catégories de navires, par groupes de pays ou par immatriculation, 2009[a]
(Évolution en pourcentage entre 2008 et 2009 en italiques)

	Tonnage total	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres catégories*
Total mondial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Pays développés	18,23	20,05	11,50	17,28	27,09	26,73
	-0,31	*-0,26*	*-0,16*	*0,24*	*-0,80*	*-3,12*
Pays en transition	1,06	0,82	0,50	4,68	0,11	2,13
	-0,09	*0,01*	*-0,12*	*-0,25*	*0,01*	*-0,49*
Pays en développement	25,21	23,33	27,19	35,01	18,85	24,30
	-0,30	*-0,85*	*-0,21*	*-0,06*	*0,82*	*0,62*
***dont*:**						
Afrique	0,59	0,46	0,30	1,76	0,13	2,03
	0,02	*0,03*	*0,00*	*0,04*	*0,00*	*-0,10*
Amérique	1,91	2,05	1,40	4,29	0,29	3,85
	-0,07	*-0,14*	*-0,05*	*0,20*	*0,01*	*-0,22*
Asie	22,29	20,47	25,01	28,27	18,40	17,52
	-0,29	*-0,76*	*-0,25*	*-0,30*	*0,80*	*1,02*
Océanie	0,42	0,35	0,49	0,69	0,03	0,91
	0,03	*0,02*	*0,09*	*0,00*	*0,00*	*-0,08*
Autres pays	0,39	0,24	0,19	1,73	0,03	1,01
	-0,07	*-0,09*	*-0,04*	*-0,07*	*-0,01*	*-0,23*
10 principaux pays de libre immatriculation[b]	55,11	55,56	60,62	41,31	53,91	45,83
	0,77	*1,18*	*0,53*	*0,14*	*-0,01*	*3,22*

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tjb et plus.
[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 15 pour la liste de ces registres.
[c] Y compris les cargos mixtes.

Le deuxième registre le plus important du monde, celui du Libéria, est utilisé essentiellement par des propriétaires de navires allemands (39,5 millions de tpl) et grecs (23,2 millions de tpl). Quelque 49,3 % de la flotte contrôlée par des compagnies d'Arabie saoudite bat pavillon de même que 44 % du tonnage russe et 3,7 % du tonnage allemand. Le pavillon libérien flotte sur 11 % du tonnage des 35 principaux pays maritimes, bien que ce pourcentage tombe à 6,1 % en ce qui concerne le nombre de navires, ce qui s'explique par le tonnage moyen considérable des navires immatriculés au Libéria.

En janvier 2009, les Îles Marshall étaient devenues le troisième registre du monde, accueillant surtout des navires détenus par des propriétaires grecs (16,1 millions de tpl), des États-Unis (11,8 millions de tpl) et allemands (10,4 millions de tpl). Il revêt une importance particulière pour les États-Unis dont 29,5 % du tonnage arbore ce pavillon, lequel flotte sur 15,2 % des navires contrôlés par des ressortissants ou des compagnies turcs.

En Europe, le pavillon de Malte est arboré surtout par des navires grecs (19,5 millions de tpl) et iraniens (9,7 millions de tpl). La flotte de la République islamique d'Iran est immatriculée à Malte à raison de 66,4 %. Le registre de Chypre est fortement tributaire des propriétaires grecs (13,1 millions de tpl) et allemands (4,2 millions de tpl), et également chypriotes (3,2 millions de tpl), ces

Tableau 15
Nationalité réelle des flottes immatriculées dans les 10 principaux pays de libre immatriculation, au 1er janvier 2009[a]

Pays ou territoire de domicile[b]	*Panama*			*Libéria*			*Îles Marshall*		
	Nombre de navires	*1 000 tpl*	*%*	*Nombre de navires*	*1 000 tpl*	*%*	*Nombre de navires*	*1 000 tpl*	*%*
Japon	2 292	128 423	53,3	115	6996	6,0	23	2234	3,7
Grèce	503	19 429	8,1	387	23155	19,9	282	16051	26,7
Allemagne	95	7 501	3,1	857	39527	34,0	233	10449	17,4
Chine	558	22 818	9,5	12	364	0,3	10	789	1,3
Norvège	134	4 540	1,9	49	2164	1,9	86	6185	10,3
République de Corée	324	19 209	8,0	5	124	0,1	13	1059	1,8
États-Unis	172	3 065	1,3	105	3698	3,2	170	11788	19,6
Hong Kong (Chine)	127	4 864	2,0	60	3672	3,2	7	283	0,5
Danemark	40	1 063	0,4	9	275	0,2	9	521	0,9
Royaume-Uni	56	1 305	0,5	30	1345	1,2	16	798	1,3
Province chinoise de Taiwan	332	12 753	5,3	92	7186	6,2	1	276	0,5
Singapour	92	2 668	1,1	36	4420	3,8	20	952	1,6
Italie	31	788	0,3	48	2953	2,5	3	127	0,2
Fédération de Russie	24	238	0,1	95	8049	6,9	9	163	0,3
Inde	25	859	0,4	1	150	0,1	2	310	0,5
Canada	11	975	0,4	5	215	0,2		0	-
Turquie	96	782	0,3	12	228	0,2	57	2344	3,9
Arabie saoudite	8	191	0,1	28	7353	6,3	4	1242	2,1
République islamique d'Iran	8	68	0,0		0	-		0	-
Belgique	3	192	0,1	1	14	0,0	1	442	0,7
Malaisie	17	296	0,1		0	-	8	47	0,1
Émirats arabes unis	118	2 788	1,2	27	1556	1,3	16	511	0,9
Pays-Bas	29	242	0,1	6	74	0,1	10	164	0,3
Chypre	14	781	0,3	38	764	0,7	42	1113	1,9
Suède	7	72	0,0	10	421	0,4	6	57	0,1
Indonésie	26	498	0,2	2	234	0,2		0	-
France	7	188	0,1	4	159	0,1		0	-
Koweït	9	565	0,2		0	-		0	-
Viet Nam	35	1 126	0,5	4	204	0,2		0	-
Brésil	8	1 367	0,6	3	456	0,4	1	280	0,5
Espagne	51	336	0,1		0	-	1	94	0,2
Thaïlande	11	63	0,0		0	-		0	-
Suisse	32	828	0,3	11	318	0,3	11	374	0,6
Croatie	3	35	0,0	2	31	0,0	8	213	0,4
Bermudes		0	-		0	-	11	1255	2,1
Total des 35 pays	5 298	240 917	100,0	2 054	116 104	100,0	1 060	60 122	100,0
Part en pourcentage dans ces 35 pays	15,7	22,8		6,1	11,0		3,1	5,7	

Tableau 15 (*suite*)

Bahamas			*Malte*			*Chypre*			
Nombre de navires	*1 000 tpl*	*%*	*Nombre de navires*	*1 000 tpl*	*%*	*Nombre de navires*	*1 000 tpl*	*%*	*Pays ou territoire de domicile*[b]
87	4 900	8,8	6	227	0,5	20	562	1,9	**Japon**
217	12 573	22,5	408	19 457	41,8	249	13 069	44,3	**Grèce**
43	2 817	5,0	95	3 148	6,8	174	4 236	14,3	**Allemagne**
9	760	1,4	12	207	0,4	8	191	0,6	**Chine**
231	6 702	12,0	100	919	2,0	31	819	2,8	**Norvège**
	0	-	28	3 797	8,2	1	9	0,0	**République de Corée**
111	4 090	7,3	29	358	0,8	6	25	0,1	**États-Unis**
25	349	0,6	2	19	0,0	2	36	0,1	**Hong Kong (Chine)**
60	753	1,3	44	527	1,1	4	57	0,2	**Danemark**
73	2 008	3,6	21	440	0,9	23	1 221	4,1	**Royaume-Uni**
	0	-		0	-		0	-	**Province chinoise de Taiwan**
19	417	0,7		0	-	2	95	0,3	**Singapour**
12	516	0,9	53	1 041	2,2	7	54	0,2	**Italie**
3	18	0,0	57	508	1,1	52	1 801	6,1	**Fédération de Russie**
2	12	0,0	2	162	0,3	3	284	1,0	**Inde**
85	8 478	15,2	1	24	0,1	2	64	0,2	**Canada**
7	349	0,6	188	3 800	8,2		0	-	**Turquie**
18	4 036	7,2		0	-		0	-	**Arabie saoudite**
	0	-	86	9 662	20,7	10	2 636	8,9	**République islamique d'Iran**
13	163	0,3	16	345	0,7	2	12	0,0	**Belgique**
14	109	0,2		0	-		0	-	**Malaisie**
22	1 042	1,9	3	81	0,2	10	440	1,5	**Émirats arabes unis**
32	1 928	3,5	4	95	0,2	49	405	1,4	**Pays-Bas**
28	864	1,5	30	751	1,6	126	3 196	10,8	**Chypre**
8	168	0,3	3	43	0,1	2	8	0,0	**Suède**
2	82	0,1		0	-		0	-	**Indonésie**
23	594	1,1	5	56	0,1		0	-	**France**
2	85	0,2	1	73	0,2		0	-	**Koweït**
	0	-		0	-		0	-	**Viet Nam**
1	105	0,2		0	-		0	-	**Brésil**
9	997	1,8	6	75	0,2	8	303	1,0	**Espagne**
5	132	0,2		0	-		0	-	**Thaïlande**
1	9	0,0	16	301	0,6		0	-	**Suisse**
1	54	0,1	10	451	1,0		0	-	**Croatie**
11	693	1,2		0	-		0	-	**Bermudes**
1 174	55 804	100,0	1 226	46 566	100,0	791	29 524	100,0	**Total des 35 pays**
3,5	5,3		3,6	4,4		2,3	2,8		**Part en pourcentage dans ces 35 pays**

Tableau 15 (*suite*)

Pays ou territoire de domicile[b]	*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*	*1000 tpl*	*%*	*Nombre de navires*	*1 000 tpl*	*%*
Japon	7	129	0,9		0	-	2	164	2,6	3	10	0,2
Grèce	52	4 557	3,9	4	57	0,5	2	152	2,4	64	1 738	31,3
Allemagne	52	804	5,6	952	10 499	89,9	21	768	12,2	2	3	0,1
Chine		0	-		0	-	16	2 232	35,4	87	1 988	35,7
Norvège	52	2 098	14,7	10	80	0,7	5	5	0,9	15	54	1,0
République de Corée		0	-	1	51	0,4		0	-		0	-
États-Unis	4	203	1,4	8	28	0,2	26	346	5,5	21	84	1,5
Hong Kong (Chine)		0	-		0	-	5	640	10,1	5	65	1,2
Danemark	46	479	3,4	21	103	0,9		0	-	17	48	0,9
Royaume-Uni	95	5 912	41,4	10	157	1,3	7	478	7,6	14	170	3,1
Province chinoise de Taiwan		0	-		0	-		0	-	4	5	0,1
Singapour	1	50	0,4		0	-		0	-	2	19	0,3
Italie		0	-		0	-		0	-	16	212	3,8
Fédération de Russie		0	-	4	11	0,1		0	-	25	317	57
Inde		0	-		0	-		0	-	6	25	0,5
Canada		0	-		0	-		0	-	1	3	0,1
Turquie	2	7	0,0	8	41	0,3		0	-	17	68	1,2
Arabie saoudite		0	-		0	-		0	-		0	-
République islamique d'Iran		0	-		0	-		0	-	2	2	0,0
Belgique		0	-		0	-		0	-	13	41	0,7
Malaisie		0	-		0	-		0	-		0	-
Émirats arabes unis		0	-		0	-		0	-	13	299	5,4
Pays-Bas	3	4	0,0	16	64	0,5		0	-	6	20	0,4
Chypre		0	-	17	273	2,3		0	-	1	6	0,1
Suède	1	23	0,2	1	5	0,0	19	1 464	23,2	2	8	0,1
Indonésie		0	-		0	-		0	-		0	-
France	1	4	0,0		0	-	1	7	0,1	23	66	1,2
Koweït		0	-		0	-		0	-		0	-
Viet Nam		0	-		0	-		0	-		0	-
Brésil		0	-		0	-		0	-		0	-
Espagne		0	-		0	-		0	-		0	-
Thaïlande		0	-		0	-		0	-		0	-
Suisse		0	-	7	305	2,6		0	-	10	125	2,3
Croatie		0	-		0	-		0	-	11	185	3,3
Bermudes		0	-		0	-		0	-		0	-
Total des 35 pays	316	14 270	100,0	1 059	11 673	100,0	104	6 309	00,0	380	5 561	100,0
Part en pourcentage dans ces 35 pays	0,9	1,4		3,1	1,1		0,3	0,6		1,1	0,5	

Tableau 15 (*suite*)

Total des 10 principaux registres de libre immatriculation							
Nombre de navires	*% de navires*	*1 000 tpl*	*% de tpl*	*Tonnage moyen des navires 1 000 tpl*	*Total de la flotte navigant sous pavillon national*	*10 principaux registres en % de la flotte navigant sous pavillon national*	*Pays ou territoire de domicile*[b]
2 555	19,0	143 646	24,5	56 221	173 285	82,9	**Japon**
2 168	16,1	110 239	18,8	50 848	169 427	65,1	**Grèce**
2 524	18,7	79 751	13,6	31 597	104 954	76,0	**Allemagne**
712	5,3	29 349	5,0	41 221	92 799	31,6	**Chine**
713	5,3	23 618	4,0	33 124	50 216	47,0	**Norvège**
372	2,8	24 248	4,1	65 183	46 623	52,0	**République de Corée**
652	4,8	23 684	4,0	36 325	39 966	59,3	**États-Unis**
233	1,7	9 930	1,7	42 617	33 724	29,4	**Hong Kong (Chine)**
250	1,9	3 825	0,7	15 301	31 596	12,1	**Danemark**
345	2,6	13 835	2,4	40 101	30 917	44,7	**Royaume-Uni**
429	3,2	20 220	3,4	47 132	29 804	67,8	**Province chinoise de Taiwan**
172	1,3	8 622	1,5	50 126	28 230	30,5	**Singapour**
170	1,3	5 692	1,0	33 482	19 750	28,8	**Italie**
269	2,0	11 105	1,9	41 284	18 288	60,7	**Fédération de Russie**
41	0,3	1 803	0,3	43 977	17 213	10,5	**Inde**
105	0,8	9 759	1,7	92 942	17 171	56,8	**Canada**
387	2,9	7 618	1,3	19 685	15 451	49,3	**Turquie**
58	0,4	12 823	2,2	221 087	14 911	86,0	**Arabie saoudite**
106	0,8	12 368	2,1	116 676	14 561	84,9	**République islamique d'Iran**
49	0,4	1 208	0,2	24 659	13 447	9,0	**Belgique**
39	0,3	453	0,1	11 608	11 559	3,9	**Malaisie**
209	1,6	6 718	1,1	32 142	9 033	74,4	**Émirats arabes unis**
155	1,2	2 996	0,5	19 330	8 405	35,7	**Pays-Bas**
296	2,2	7 748	1,3	26 175	8 359	92,7	**Chypre**
59	0,4	2 267	0,4	38 421	7 438	30,5	**Suède**
30	0,2	814	0,1	27 133	7 022	11,6	**Indonésie**
64	0,5	1 073	0,2	16 767	6 565	16,3	**France**
12	0,1	724	0,1	60 316	6 449	11,2	**Koweït**
39	0,3	1 330	0,2	34 102	5 568	23,9	**Viet Nam**
13	0,1	2 209	0,4	169 923	4 711	46,9	**Brésil**
75	0,6	1 805	0,3	24 069	4 448	40,6	**Espagne**
16	0,1	195	0,0	12 158	4 127	4,7	**Thaïlande**
88	0,7	2 260	0,4	25 677	3 829	59,0	**Suisse**
35	0,3	969	0,2	27 693	3 297	29,4	**Croatie**
22	0,2	1 948	0,3	88 557	3 228	60,4	**Bermudes**
13 462	100,0	586 850	100,0	43 593	1 056 368	55,6	**Total des 35 pays**
39,8		55,6					**Part en pourcentage dans ces 35 pays**

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 1 000 tjb et plus.

derniers ne battant pavillon national qu'en proportion de 38,2 %. Le registre de l'île de Man est utilisé essentiellement par les propriétaires du Royaume-Uni (5,9 millions de tpl), de Grèce (4,6 millions de tpl) et de Norvège (2,1 millions de tpl). Du point de vue des pays d'appartenance, il est relativement important pour le Royaume-Uni dont 19,1 % du tonnage y figure.

Dans les Caraïbes, le registre des Bahamas sert surtout au tonnage détenu par des Grecs (12,6 millions de tpl), des Canadiens (8,5 millions de tpl) et des Norvégiens (6,7 millions de tpl). Le tonnage contrôlé par les Canadiens est immatriculé aux Bahamas à raison de 49,4 %, contre 27,1 % pour l'Arabie saoudite, 22,9 % pour les Pays-Bas et 22,4 % pour l'Espagne. Antigua-et-Barbuda accueille presque exclusivement des navires appartenant à des Allemands (10,5 millions de tpl), lequel tonnage y représente 89,9 % de celui des 35 principaux pays maritimes. Il s'agit du plus fort taux de dépendance à l'égard d'un pays étranger des 10 principaux registres. En ce qui concerne l'Allemagne, 10 % de son tonnage bat pavillon d'Antigua-et-Barbuda, tout comme 8 % du tonnage détenu par des ressortissants suisses. Le registre des Bermudes sert essentiellement à la Chine (2,2 millions de tpl) et à la Suède (1,5 million de tpl, soit 19,7 % de son tonnage total). La flotte battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines comprend 2 millions de tpl appartenant à des Chinois et 1,7 million de tpl à des Grecs. Ce registre est utilisé par une gamme relativement large de propriétaires, et aucun pays ne détient un pourcentage particulièrement élevé de tonnage qui y soit immatriculé.

Dans toutes les catégories, les nouvelles commandes de navires sont maintenant au point mort, mais on continue à construire des navires pour honorer les commandes passées avant la crise…

Les motivations qui président au choix d'un pavillon étranger varient selon les pays, les catégories et les caractéristiques des navires. Des travaux de recherche, il ressort que les navires plus anciens sont plus susceptibles de battre pavillon national que d'être immatriculés à l'étranger[8]. Un autre facteur déterminant de ce choix semble être la probabilité qu'il participe au trafic international, comme c'est le cas de la plupart des navires de charge et des grands navires, au contraire des navires à passagers ou des plus petits bâtiments. En outre, si un navire est construit dans son pays d'appartenance, il a plus de chances d'y être immatriculé. Les propriétaires qui appartiennent à des pays à haut revenu sont plus enclins à choisir un pavillon étranger que les ressortissants de pays à faible PIB par habitant ou dont les indicateurs humains (taux d'alphabétisation ou espérance de vie) sont médiocres. Ces indicateurs, lorsqu'ils sont bons, vont de pair avec de meilleurs salaires, et le fait de naviguer sous pavillon étranger permet d'employer des marins de pays en développement dont les salaires sont moins élevés.

Les propriétaires qui appartiennent à des pays à haut revenu sont plus enclins à choisir un pavillon étranger que les ressortissants de pays à faible PIB par habitant…

D. Construction de navires, démolition et marché d'occasion

1. Livraisons de navires neufs

En dépit de la crise économique mondiale, les chantiers navals, dans le monde, ont continué à livrer des navires neufs tout au long de 2008. Dans toutes les catégories, les nouvelles commandes de navires sont maintenant au point mort, mais on continue à construire des navires pour honorer les commandes passées avant la crise, notamment dans le secteur des transporteurs de vrac sec. En fait, la construction de bâtiments neufs a établi un record absolu en termes de tpl, les livraisons ayant atteint 82,3 millions de tpl (voir le tableau 16 et le graphique 15) et battant ainsi le record historique de l'année précédente (81,9 millions de tpl). En 2008, 2 999 navires de charge commerciaux de 100 tjb et au-delà ont été livrés, ce qui constitue également un record historique et représente un accroissement de 7,8 % par rapport à 2007.

En ce qui concerne le tonnage et les catégories de navires, en 2008, les pétroliers d'au moins 10 000 tpl ont compté pour 41 % dans le tonnage livré exprimé en tpl, les transporteurs de vrac sec d'au moins 10 000 tpl pour 35 %, et les

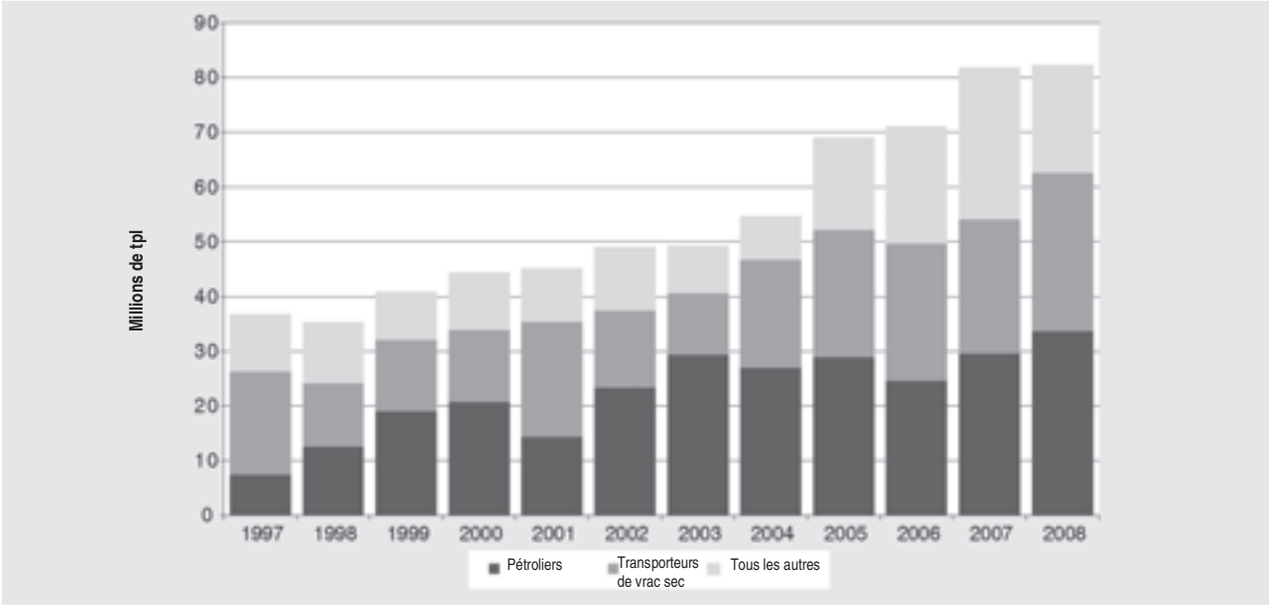
Tableau 16
Livraisons de navires neufs, diverses années[a]

Année	*Pétroliers*[b]			*Transporteurs de vrac sec*[b]			*Autres*[c]			*Total*		
	Nombre de navires	*Millions de tpl*	*Tonnage moyen des navires*	*Nombre de navires*	*Millions de tpl*	*Tonnage moyen des navires*	*Nombre de navires*	*Millions de tpl*	*Tonnage moyen des navires*	*Nombre de navires*	*Millions de tpl*	*Tonnage moyen des navires*
1980	99	7,0	70 707	135	4,7	34 815	552	4,4	7 971	786	18,0	22 901
	13	*39*		*17*	*26*		*70*	*24*		*100*	*100*	
1985	72	3,9	54 167	339	14,7	43 363	539	5,7	10 575	950	25,0	26 316
	8	*16*		*36*	*59*		*57*	*23*		*100*	*100*	
1990	81	8,7	107 407	119	9,6	80 672	523	4,0	7 648	723	23,0	31 812
	11	*38*		*16*	*42*		*72*	*17*		*100*	*100*	
1997	69	7,5	108 696	299	18,8	62 876	699	10,5	15 021	1 067	36,8	34 489
	6	*20*		*28*	*51*		*66*	*29*		*100*	*100*	
1998	120	12,6	105 000	217	11,6	53 456	704	11,1	15 767	1 041	35,3	33 910
	12	*36*		*21*	*33*		*68*	*31*		*100*	*100*	
1999	161	19,1	118 634	195	13,0	66 667	589	8,8	14 941	945	40,5	42 857
	17	*47*		*21*	*32*		*62*	*22*		*100*	*100*	
2000	154	20,8	135 065	188	13,1	69 681	1 202	10,5	8 735	1 544	44,4	28 756
	10	*47*		*12*	*30*		*78*	*24*		*100*	*100*	
2001	112	14,4	128 571	310	21,0	67 742	1 048	9,8	9 351	1 470	45,2	30 748
	8	*32*		*21*	*46*		*71*	*22*		*100*	*100*	
2002	182	23,4	128 571	226	14,1	62 389	1 131	11,5	10 168	1 539	49,0	31 839
	12	*48*		*15*	*29*		*73*	*23*		*100*	*100*	
2003	281	29,4	104 626	161	11,2	69 565	1 265	8,6	6 798	1 707	49,2	28 822
	16	*60*		*9*	*23*		*74*	*17*		*100*	*100*	
2004	294	27,0	91 837	266	19,8	74 436	1 262	7,9	6 260	1 822	49,4	27 113
	16	*55*		*15*	*40*		*69*	*16*		*100*	*100*	
2005	315	29,0	92 063	308	23,2	75 325	1 341	16,8	12 528	1 964	70,5	35 896
	16	*41*		*16*	*33*		*68*	*24*		*100*	*100*	
2006	329	24,7	74 948	307	25,1	81 759	1 762	21,3	12 110	2 398	71,1	29 648
	14	*35*		*13*	*35*		*73*	*30*		*100*	*100*	
2007	372	29,6	79 570	312	24,5	78 526	2 098	27,8	13 231	2 782	81,9	29 424
	13	*36*		*11*	*30*		*75*	*34*		*100*	*100*	
2008[d]	437	33,7	77 117	355	28,9	81 408	2 207	19,7	8 930	2 999	82,3	27 445
	15	*41*		*12*	*35*		*74*	*24*		*100*	*100*	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Fearnleys Review*, divers numéros, et de Lloyd's Register − Fairplay.

[a] Les parts en pourcentage par catégorie de navires figurent en italiques.
[b] Navires de plus de 10 000 tpl.
[c] Navires de charge de haute mer de plus de 100 tjb.
[d] Provisoire.

Graphique 15
Livraisons de navires neufs, 1997-2008



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Fearnleys Review*, divers numéros, et de Lloyd's Register − Fairplay. Voir aussi les notes du tableau 16.

autres navires (toutes sortes de navires commerciaux d'au moins 100 tjb) pour 24 %. En termes de nombre de navires, 74 % des bateaux livrés en 2007 appartenaient à la catégorie des «autres navires», contre 15 % de grands pétroliers et 12 % de grands transporteurs de vrac sec. En 2008, les livraisons de pétroliers ont battu les records pour ce qui est du nombre de bâtiments (437 unités de 10 000 tpl et plus), et du tonnage exprimé en tpl (33,7 millions de tpl). Le nombre de transporteurs de vrac sec livrés en 2007 avait été de 355, pour un tonnage global de 28,9 millions de tpl. Celui des navires d'autres catégories − y compris les transporteurs de véhicules, les porte-conteneurs, les transporteurs de GNL et les navires de charge classiques − a été de 2 207 unités en 2008, pour un tonnage global de 19,7 millions de tpl.

2. Démolition de navires

Bien que la crise économique ait provoqué un effondrement de la demande d'acier, et donc une forte baisse des prix des vieux navires, les ventes de tonnage à la casse ont enregistré une hausse spectaculaire. L'excédent de capacité était tel que les propriétaires de navires étaient disposés à vendre leurs bâtiments les plus anciens même à des prix très bas.

Au cours des trois derniers mois de 2008, il a été indiqué que 181 navires sont sortis du marché pour être démolis; le total cumulé de ces démolitions permettra de recycler plus de 1,7 million de tonnes de métal. Pendant cette période, les chantiers de démolition navale indiens, avec 80 navires (44 %) à démolir étaient en tête, devant ceux du Bangladesh (70 navires, soit 39 %), de la Chine (20 navires, soit 11 %) et du Pakistan (11 navires, soit 6 %). Les chantiers de démolition du Bangladesh préfèrent acheter des navires de fort tonnage, ce qui, de ce point de vue, le place en tête en 2008, avec un total de 810 000 tonnes de métal à recycler, contre 570 000 tonnes pour l'Inde[9].

Pendant les quatre premiers mois de 2009, 339 navires, selon les informations, ont été vendus à la casse, contre 487 pour l'ensemble de l'année 2008. En termes de tpl, on a envoyé plus de navires à la ferraille au cours des quatre premiers mois de 2009 que pendant n'importe laquelle des trois années entre 2005 et 2007. De janvier à avril 2009, 2,9 millions de tonnes de déplacement lège (tdl) ont été envoyées à la casse. Au prix moyen de 250 dollars la tdl, cela équivaudrait à une valeur globale de près de 750 millions de dollars[10]. En octobre 2009, il a été prévu que 1 200 navires seraient démolis en 2009[11].

Tableau 17
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 2000-2008
(Millions de tpl et parts en pourcentage)

Année	Millions de tpl					Total en pourcentage de la flotte mondiale	Part en pourcentage				
	Navires-citernes	Cargos mixtes	Vraquiers	Autres	Total		Navires-citernes	Cargos mixtes	Vraquiers	Autres	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	4,5	-	0,9	0,9	6,3	0,7	71,4	-	14,3	14,3	100,0
2006	2,7	0,2	1,3	1,8	6,0	0,6	45,0	3,3	21,7	30,0	100,0
2007	2,2	-	0,1	1,9	4,0	0,4	50,0	-	2,5	47,5	100,0
2008	3,6	-	3,1	1,3	8,0	0,7	45,0	-	38,8	16,3	100,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Fearnleys Review*, divers numéros, et de Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de plus de 10 000 tpl.

Tableau 18
Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1998 à 2008[a]

Année	Navires-citernes	Transporteurs de vrac sec	Porte-conteneurs	Navires de charge classiques
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9
2006	30,0	28,9	28,1	32,3
2007	31,4	29,1	29,6	34,9
2008	31,1	30,6	29,1	33,6

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Shipping Statistics and Market Review* produit par l'Institute of Shipping Economics and Logistics. Vol. 52, n° 1/2 − 2008, tableau 2.2.
[a] Navires de 300 tjb et au-delà.

Si l'on considère les navires de 10 000 tpl et plus, l'année 2008 a connu une forte augmentation des démolitions de transporteurs de vrac sec de ce type (3,1 millions de tpl) − qui ont atteint leur plus haut niveau depuis 2003. Celles de grands pétroliers ont également augmenté, passant de 2,2 millions de tpl en 2007 à 3,6 millions de tpl en 2008 (tableau 17).

À mesure que la flotte mondiale vieillit et que de nouveaux bâtiments sont construits pour durer plus longtemps, la moyenne d'âge des navires envoyés à la casse augmente aussi à long terme. Entre 1998 et 2008, celle des pétroliers est passée de 28,2 ans à 31,1 ans, celle des transporteurs de vrac sec de 25,1 ans à 30,6 ans, l'âge moyen des porte-conteneurs démolis est passé de 25,5 ans à 29,1 ans, et celui des navires de charge classiques de 26,7 ans à 33,6 ans (voir le tableau 18). Cela étant, en temps de récession économique le tonnage ancien est plus susceptible d'être démoli, et l'âge moyen des pétroliers, des porte-conteneurs et des navires de charge classiques a légèrement diminué entre 2007 et 2008.

3. Tonnage en commande

Les compagnies de transport maritime ont réagi à la demande exceptionnellement forte de capacité de transport jusqu'au milieu de 2008, notamment pour les produits de base essentiels comme le minerai de fer, les céréales et le charbon, en passant commande de nouveaux navires. Jusqu'en septembre 2008, le tonnage total en

commande était encore à la hausse, la moitié relevant du secteur du vrac sec. Toutefois, depuis la fin de 2008, les nouvelles commandes sont pratiquement au point mort, notamment en ce qui concerne les porte-conteneurs.

Au 31 mars 2009, le tonnage en commande était le suivant: des transporteurs de vrac sec pour un tonnage de 289, 8 millions de tpl (52,5 % du tonnage mondial en commande, exprimé en tpl), des pétroliers (130,8 millions de tpl, soit 23,7 %), des navires de charge classiques (13,4 millions de tpl, soit 2,4 %), des porte-conteneurs (65,6 millions de tpl, soit 11,9 %) et d'autres navires (48,1 millions de tpl, soit 8,7 %). Le tonnage total en commande se montait à 10 992 navires d'une capacité globale de 551,7 millions de tpl (voir le tableau 19). Le tableau 16 présente une illustration du développement des principales catégories de navires au cours de ces huit dernières années.

La demande de toutes les catégories de navires a atteint un pic au milieu de 2007 et à la fin de 2008. En nombre d'unités, ce sont les porte-conteneurs qui ont culminé les premiers (à la fin de 2007), devant d'autres catégories de navires (au premier trimestre de 2008), les navires-citernes (au troisième trimestre de 2008) et, tout dernièrement, les transporteurs de vrac sec et les navires de charge classiques (à la fin de 2008). Entre décembre 2008 et mars 2009, les commandes de tous les navires ont décliné. Le tonnage total en commande en mars 2009 était de 551,7 millions de tpl, ce qui était encore 5,5 % au-dessus de celui d'un an auparavant, mais 6,1 % au-dessous du pic de 587,8 millions de tpl atteint en septembre 2008.

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

Les prix des navires neufs de toutes les catégories ont chuté pendant le premier trimestre de 2009. Si l'on compare les chiffres de fin d'année, ceux des transporteurs de vrac sec, des transporteurs de GPL et des porte-conteneurs neufs ont culminé en 2007, alors que la plupart des navires-citernes et des navires de charge classiques étaient plus chers en 2008. Ce sont les transporteurs de vrac sec et les porte-conteneurs qui ont enregistré les plus fortes baisses entre leur prix maximum et celui d'avril 2009, tandis que les prix des transporteurs de GNL et de GPL sont restés relativement plus stables (tableau 20). Ceux des transporteurs de GNL avaient déjà baissé au cours des années précédentes en raison d'un excédent de tonnage, car la demande avait progressé moins vite qu'il n'avait été escompté initialement lorsque l'ouverture de plusieurs gisements de gaz naturel avait été retardée.

Les navires neufs les plus chers sont toujours les transporteurs de GNL, qui coûtaient 325 millions de dollars en avril 2009 − équivalant à 1 567 dollars par mètre cube. Les prix par tpl dépendent fortement du tonnage des navires, ce qui suppose la possibilité de faire d'importantes économies d'échelle. À 433 dollars, le prix par tpl d'un navire-citerne de 300 000 tpl ne correspond qu'à 46 % du prix par tpl d'un navire-citerne de 45 000 tpl. En ce qui concerne les transporteurs de vrac sec, le prix par tpl d'un navire de 170 000 tpl est de 424 dollars, soit les deux tiers de celui d'une unité de 45 000 tpl; c'est le prix le plus bas par tpl de toutes les catégories de navires figurant dans le tableau. Pour ce qui est des porte-conteneurs, il n'est pas sans intérêt de noter que le prix par tpl des plus grands navires de 12 500 EVP n'est pas plus bas que celui des unités plus petites de 4 000 EVP. Comme les commandes les plus récentes ont été passées pour les porte-conteneurs du plus fort tonnage, qui tiennent autant de place dans les chantiers navals que les grands transporteurs de vrac sec ou liquide, leur prix par EVP est resté relativement plus élevé.

Les prix des navires d'occasion fluctuent davantage que ceux des navires neufs. Le prix plancher de ces derniers, qui est plus élevé, est déterminé par les coûts de production variables, alors que celui des navires d'occasion dépend des prix de la ferraille. Entre 2001 et 2007, les prix des transporteurs de vrac sec âgés de 5 ans ont été multipliés par plus de six, atteignant des niveaux beaucoup plus élevés que les prix correspondants des navires neufs (voir les tableaux 20 et 21). Au cours de la récession économique, les prix des navires d'occasion ont chuté de manière encore plus spectaculaire que ceux des navires neufs. À la fin de 2008, un transporteur de vrac sec de 170 000 tpl âgé de 5 ans était de 47 % moins cher qu'un bâtiment neuf, et un navire-citerne de 300 000 tpl âgé de 5 ans coûtait 27 % de moins qu'un bateau correspondant à l'état neuf. Entre la fin de 2007 et celle de 2008, les prix des navires-citernes d'occasion ont baissé de 15 % à 20 %, et ceux des transporteurs de vrac sec d'occasion de 67 % à 71 %.

5. S'adapter à la crise économique

Plusieurs pays en développement ou en transition seront durement frappés par la régression de la demande de services de transports maritimes. Les pays qui ont des chantiers navals, comme la République de Corée, la Chine et le Viet Nam, devront faire face aux conséquences brutales d'annulations de commandes déjà passées et du tarissement des nouvelles commandes. Les effets les plus graves se feront probablement sentir dans les pays qui contrôlent d'importantes flottes, dont les principaux sont la Chine, Hong Kong (Chine), la province chinoise de Taiwan, la République de Corée et Singapour (voir aussi le tableau 12). Si l'on tient compte des porte-conteneurs, des vraquiers et des navires-citernes, ces trois pays contrôlent environ 17 % de la flotte marchande mondiale. La République de Corée, notamment, avec sa grande flotte de transporteurs de vrac sec, de porte-conteneurs et de pétroliers, ainsi que ses volumes considérables de trafic de conteneurs et ses chantiers navals, est destinée à faire partie des pays les plus gravement touchés par la crise économique[12].

La fourniture de capacité de transports maritimes ne peut s'adapter que lentement à l'évolution de la demande. Entre le moment où il est passé commande d'un navire et sa livraison, il peut s'écouler deux ou trois ans. Tant que la demande est forte, les propriétaires ont tendance à commander des navires neufs, malgré les promptes mises en garde selon lesquelles, si la demande continue de croître, ce gros apport de nouveau tonnage entraînera inévitablement un excédent. Même sans la crise économique actuelle, le tonnage qui a été mis sur le marché en 2007 et 2008, ajouté à celui qui est programmé pour être livré en 2009 et 2010 par les chantiers navals, aurait, en tout état de cause, provoqué un excédent et une baisse concomitante des prix des navires.

Dans le cas des porte-conteneurs, par exemple, il est prévu que la livraison du tonnage commandé précédemment aura pour conséquence un accroissement annuel de la flotte de 9,3 % au cours des cinq prochaines années, dont la plus grande partie est due aux navires de plus de 8 000 EVP; si toutes les commandes sont confirmées (voir l'étude sur l'adaptation à la crise économique), le nombre de navires de ce calibre augmentera du pourcentage stupéfiant de 25 % par an jusqu'à la fin de 2013[13]. Malgré l'effondrement de la demande, les livraisons des cinq prochaines années devraient égaler ou dépasser celles de 2008 qui fut une année record; la capacité en EVP des porte-conteneurs neufs devant être livrés au cours des cinq prochaines années correspond à peu près à 75 % de la flotte actuelle. Selon les estimations, la flotte de transporteurs de GNL est utilisée à hauteur de 60 à 65 %, car de nombreux navires ont été livrés en avance par rapport aux projets les concernant; on prévoit que l'excédent va diminuer au cours des prochaines années, jusqu'en 2012, à mesure que les projets de liquéfaction qui ont été retardés seront exécutés[14]. Le carnet de commande des transporteurs de vrac sec correspond actuellement à 70 % de la flotte existante[15]. Les taux d'affrètement et de fret (voir le chapitre 4) et les prix des navires (voir les tableaux 20 et 21) réagissent immédiatement à une modification de l'équilibre entre l'offre et la demande. L'offre de capacité, toutefois, réagit beaucoup plus lentement. Étant donné que la capacité des transports continue de croître, au fur et à mesure des livraisons de navires neufs, le secteur des transports maritimes a cinq moyens d'ajuster l'offre à une baisse de la demande. Premièrement, on peut s'arrêter de commander des navires. Deuxièmement, on peut démolir des navires. Troisièmement, on peut, dans une certaine mesure, annuler les commandes auprès des chantiers navals. Quatrièmement, on peut lever le pied, ce qui permet de réduire effectivement la capacité de la flotte en service. Et finalement, on peut retirer provisoirement des navires du service.

Surseoir aux nouvelles commandes

Les commandes de navires neufs sont pratiquement au point mort. En mars 2009, on a enregistré seulement 13 nouvelles commandes de navires de plus de 1 000 tjb, ce qui représente une poursuite de la réduction par rapport au chiffre déjà bas de 37 nouveaux contrats de janvier 2009. La moyenne annualisée a été estimée à 252 contrats, de 96 % inférieure au pic de juillet 2007. Les commandes mondiales comprenaient 10 341 navires de plus de 1 000 tjb au 7 avril 2009 (soit une diminution de 177 par rapport au mois précédent) à

Tableau 19
Tonnage en commande dans le monde, 2000-2009

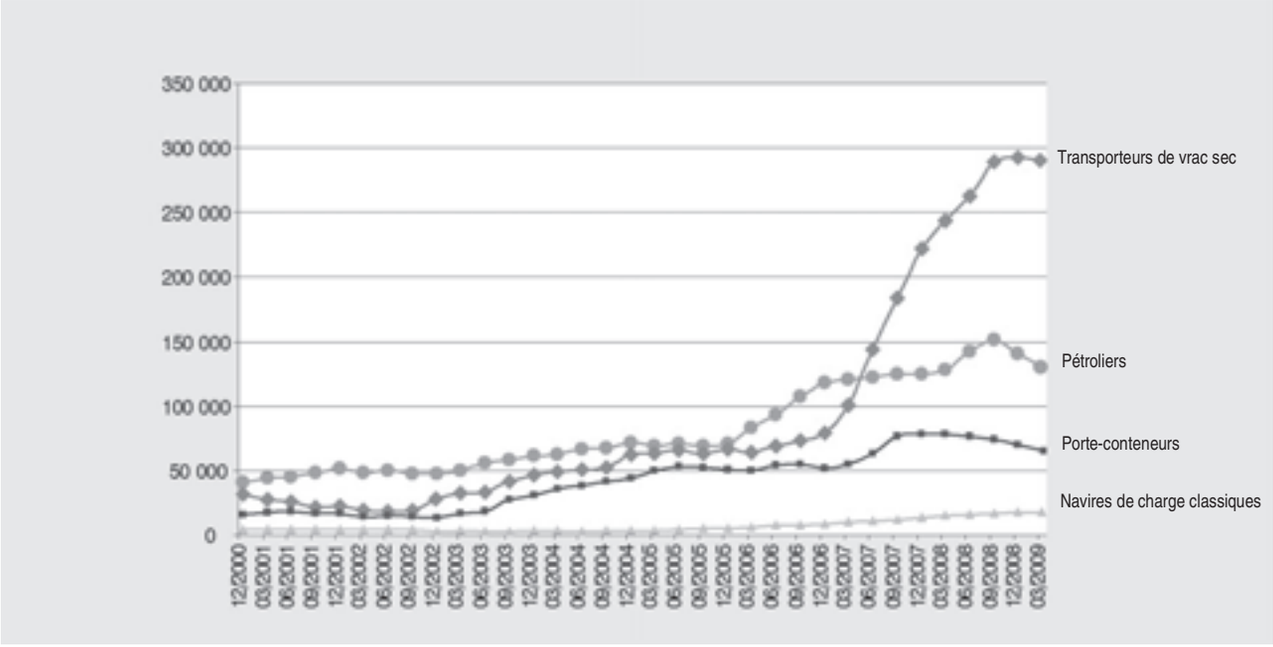
	Navires-citernes			*Vraquiers*			*Navires de charge classiques*		
Début du mois	*1 000 tpl*	*Navires*	*Tonnage moyen des navires, en tpl*	*1 000 tpl*	*Navires*	*Tonnage moyen des navires, en tpl*	*1 000 tpl*	*Navires*	*Tonnage moyen des navires, en tpl*
Décembre 2001	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	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
Pourcentage du total, mars 2009	23,7	9,9		52,5	30,0		3,2	12,4	

Tableau 19 (*suite*)

Porte-conteneurs			Autres navires			Total			
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*	*Début du mois*
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	**Septembre2008**
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**
11,9	10,2		8,7	37,5		100,0	100,0		**Pourcentage du total, mars 2009**

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tjb et au-delà.

Graphique 16
Tonnage mondial en commande, 2000-2009[a]



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register − Fairplay.
[a] Navires de 100 tjb et au-delà.

la suite de la quasi-cessation des attributions de marchés[16]. Si l'on considère différentes catégories de navires, les nouvelles commandes de transporteurs de vrac sec et de navires de charge classiques ont atteint, en mars 2009, leur point le plus bas depuis 2000 et depuis les années 60 respectivement. Aucune nouvelle commande de transporteur de véhicules n'a été enregistrée depuis février 2009, de transporteur de GPL depuis décembre 2008, de navire roulier depuis novembre 2008, et de porte-conteneurs depuis octobre 2008. En mars 2009, il a été fait état d'une seule commande de transporteur de brut[17].

Pour ce qui est de la construction navale dans les pays en développement, la République de Corée n'a enregistré pratiquement aucun contrat au cours du premier semestre de 2009. Hyundai Heavy Industries, notamment (le premier constructeur mondial), n'en a eu aucun, tandis que Samsung Heavy Industries a enregistré une seule commande, celle d'un transporteur de GNL. En Chine, les commandes de navires neufs ont été inférieures de 96 % à ce qu'elles étaient à la même période en 2008[18].

… la démolition du tonnage existant ne suffira pas pour compenser la baisse de la demande et le tonnage neuf qui sort encore des chantiers navals.

Démolitions

Pour certains analystes, la démolition des navires devrait être l'une des rares activités liées aux transports maritimes pouvant bénéficier de la crise économique: «Les activités de recyclage des navires traversent actuellement leur plus forte période de croissance de l'histoire, après que la crise financière a provoqué l'effondrement des taux de nombreux types de navires. Avec le triplement escompté des envois de navires à la casse cette année et plus de 1 000 destinés aux chantiers de démolition, il est à craindre, maintenant, que ces derniers ne puissent faire face.»[19]. Toutefois, la démolition de ce tonnage existant ne suffira pas pour compenser la baisse de la demande et le tonnage neuf qui sort encore des chantiers navals. Les prix de la ferraille sont actuellement très bas, et de nombreux propriétaires de navires préfèrent tenir bon et laisser leurs bateaux au mouillage en

Tableau 20
Prix représentatifs des navires neufs, diverses années
(En millions de dollars, chiffres au 31 décembre)

Type et tonnage du navire[a]	*1985*	*1990*	*1995*	*2000*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*Avril 2009*	*Variation en pourcentage 2008/2007*	*Variation en pourcentage avril 2009/ déc. 2008*
Vraquiers de 45 000 tpl	11	24	25	20	28	31	39	36	29	-7,7	-19,4
Vraquiers de 72 000 tpl	14	32	29	23	35	40	54	42	37	-22,2	-11,9
Vraquiers de 170 000 tpl	27	45	40	40	59	70	97	89	72	-8,2	-19,1
Navires-citernes de 45 000 tpl	18	29	34	29	43	47	52	48	42	-7,7	-12,5
Navires-citernes de 110 000 tpl	22	42	43	41	58	81	72	76	65	5,6	-14,5
Navires-citernes de 300 000 tpl	47	90	85	76	120	130	145	151	130	4,1	-13,9
Transporteurs de GNL de 150 000 m^3	200	225	245	165	205	220	220	245	235	11,4	-4,1
Transporteurs de GPL de 78 000 m^3	44	78	68	60	89	92	93	90	85	-3,2	-5,6
Cargos classiques de 20 000 tpl	12	24	21	19	18	24	25	40	30	60,0	-25,0
Porte-conteneurs cellulaires intégraux de 2 500 EVP	26	52	50	35	42	46	66	n.d.	n.d	n.d.	n.d.
Porte-conteneurs cellulaires intégraux de 4 000 EVP	n.d.	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	130	70	48	-46,2	-31,4
Porte-conteneurs cellulaires intégraux de 8 000 EVP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	160	130	110	-18,8	-15,4
Porte-conteneurs cellulaires intégraux de 12 500 EVP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	165	150	n.d.	-9,1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros.
[a] Note: Les tonnages des navires sont ceux des années 2005-2009 et ne coïncident pas toujours parfaitement en ce qui concerne ceux des premières années.

Tableau 21
Prix des navires d'occasion âgés de 5 ans, 2000-2008
(En millions de dollars, chiffres au 31 décembre)

Type et tonnage du navire	*2000*	*2001*	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*Évolution en pourcentage 2008/2007*
Navires-citernes de 40 000 tpl	27,00	25,50	24,00	28,00	40,00	45,00	47,50	50,00	42,50	-15,0
Navires-citernes de 95 000 tpl	39,00	33,00	30,00	38,00	57,00	59,50	66,00	68,00	57,40	-15,6
Navires-citernes de 150 000 tpl	50,00	43,00	42,00	48,00	74,00	76,00	85,00	95,00	76,00	-20,0
Navires-citernes de 300 000 tpl	71,00	60,00	53,00	75,00	107,00	108,00	121,00	130,00	110,00	-15,4
Vraquiers de 52 000 tpl	15,00	12,00	15,00	20,50	30,00	26,50	40,50	75,50	25,00	-66,9
Vraquiers de 70 000 tpl	16,00	13,50	17,00	28,00	41,00	30,00	46,00	91,50	27,00	-70,5
Vraquiers de 170 000 tpl	25,00	25,00	29,00	46,00	65,00	58,00	81,00	152,00	47,00	-69,1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Fearnleys Review*, divers numéros.

espérant des jours meilleurs. Au cours des cinq premiers mois de 2009, 1,2 % seulement de la flotte mondiale a été démoli, ce qui est encore inférieur aux niveaux de la période 1999-2003[20].

Annulation des commandes et révisions du calendrier des livraisons

Depuis le début de la crise économique, de nombreuses commandes passées aux chantiers navals ont été annulées. La presse spécialisée fait état d'une «pénurie de nouvelles commandes (…) les constructeurs de navires passant maintenant plus de temps à renégocier les contrats qu'à répondre aux demandes de renseignements»[21]. L'activité sur le marché de la construction de nouveaux porte-conteneurs est «surtout consacrée à restructurer le carnet de commande en cours, car les annulations et les renégociations possibles de contrats sont des éventualités dont il faut de plus en plus tenir compte, et les chantiers doivent revoir toute leur tarification (…) L'un des changements qui se mettent à apparaître depuis le début de l'année concerne l'attitude des responsables des chantiers navals qui paraissent mieux comprendre les problèmes des propriétaires, car ils commencent à réaliser qu'en prenant les devants, ils peuvent éviter que cela n'ait des répercussions sérieuses sur les chantiers»[22].

Parmi les exemples de renégociation des contrats portant sur les navires neufs, il en est un qui concerne une commande de quatre navires d'un propriétaire basé en Europe auprès d'un établissement chinois; dans le nouveau contrat, le nombre de navires est passé à trois et un décalage

Tableau 22
Résiliations de contrats portant sur des commandes de navires neufs[a]
(Tonneaux de jauge brute compensés (tjbc), et nombre de navires)[b, c]

		Contrats effectifs						
		Annulations		*Résiliations d'un commun accord*				
Année de livraison	*Contrats avortés*	*Part maintenue*	*Part supprimée*	*Part maintenue*	*Part supprimée*	*Total des résiliations*	*Commandes totales avant résiliations*	*Résiliations en pourcentage des commandes*
2009	1 094 445	14 377	387 605	23 454	635 211	2 117 261	41 147 183	5,15 %
	(71)	(1)	(40)	(1)	(31)	(142)	(2 235)	*6,35 %*
2010	2 317 092	-	48 026	-	722 994	3 088 112	55 406 702	5,57 %
	(113)		(-7)		(34)	(154)	(2 628)	*5,86 %*
2011	2 079 747	-	48 026	-	362 348	2 490 121	42 452 134	5,87 %
	(91)		(7)		(21)	(119)	(1 827)	*6,51 %*
2012	313,336	-	18 621	-	144 359	476 316	14 085 154	3,38 %
	(14)		(2)		(8)	(24)	(554)	*4,33 %*
2013	-	-	-	-	23 615	23 615	2 572 057	0,92 %
					(1)	(1)	(105)	*0,95 %*
2014	-	-	-	-	-	-	464,153	0 %
							(15)	*0 %*
	5 804 620	14 377	502 278	23 454	1 888 527	8 195 425	156 127 383	5,25 %
Total	(289)	(1)	(56)	(1)	(95)	(440)	(7 364)	*5,98 %*

Source: Worldyards.com, accessible sur le site http://www.worldyards.com, 16 juin 2009.

[a] Enregistrées entre le 1er janvier 2008 et le 12 juin 2009.

[b] Le tonneau de jauge brute compensée est une mesure du volume de construction de navires. Les tonneaux de jauge brute (tjb) sont ajustés pour différentes catégories et différents tonnages de navires. Pour ce qui est du détail des calculs, voir OCDE (2007): «Compensated gross ton (CGT) system», accessible sur http://www.oecd.org/dataoecd/59/49/37655301.pdf.

[c] Nombre de navires entre parenthèses.

d'environ trois mois est prévu pour la livraison de deux des unités restantes. Une compagnie basée à Athènes a révélé les détails du décalage de six mois pour la livraison de 15 porte-conteneurs neufs qu'elle a commandés en Chine et en République de Corée. Une compagnie canadienne a confirmé qu'elle a conclu une convention d'option pour retarder la livraison de 15 navires neufs en attente. Il a été indiqué qu'une compagnie de transport de marchandises solides de la République de Corée a annulé une commande de huit vraquiers de 37 000 tpl en Chine[23]. Le tableau 22 présente en détail la situation des résiliations de contrats portant sur des navires neufs vers le milieu de 2009. Au total, entre janvier 2008 et le milieu de 2009, on en a compté 440, y compris les contrats qui ont avorté, les résiliations de contrats, les reports de livraisons et les résiliations d'un commun accord.

Depuis le début de 2008, on a dénombré 289 contrats qui ont avorté. Il s'agit de contrats signés qui n'ont pas abouti. En font également partie des résiliations de contrats passés entre des constructeurs de navires et des compagnies propriétaires de navires contrôlés par les mêmes sociétés. Pendant la même période, 56 commandes ont été annulées, s'agissant de contrats effectifs résiliés à bon droit ou avortés par défaut. Dans un cas, le chantier naval a décidé de poursuivre la construction d'un navire dont la commande avait été annulée par l'armateur. Quelque 95 contrats de commande ont été résiliés d'un commun accord. Il s'agit d'un accord de résiliation conclu entre acheteur et chantier naval, notamment de contrats de livraison à long terme. Les acheteurs conviennent normalement de verser une indemnisation aux constructeurs.

Tandis que les avocats des armateurs s'efforcent de trouver des clauses autorisant l'annulation des commandes sans indemnisation, ceux des chantiers navals travaillent dur pour faire en sorte que les compagnies qui ont commandé des navires neufs tiennent leurs engagements. À long terme, les deux parties ont intérêt à remédier à l'instabilité de la construction navale, et devraient viser, surtout, à repousser les commandes passées. Jusqu'à présent, entre le milieu de 2008 et le milieu de 2009, 279 commandes ont été retardées ou remises à plus tard d'un commun accord, dont 59 commandes de navires-citernes (correspondant à 3 millions de tpl), 72 commandes de transporteurs de vrac sec (9,5 millions de tpl), 94 commandes de porte-conteneurs (422 000 EVP) et 54 commandes d'autres types de navires. Au total, cela équivaut à 4,3 % du carnet de commandes en cours[24].

Navigation à vitesse réduite et autres moyens de diminuer l'offre effective

Le ralentissement du service a deux effets positifs. Premièrement, il contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et, deuxièmement, il permet de résorber une partie de l'excédent de capacité des transports maritimes. Il a été estimé que «les armateurs pouvaient résorber jusqu'à 10 à 15 % de surcapacité en réduisant la vitesse de navigation»[25]. Toutefois, cela a d'évidents effets secondaires négatifs − avant tout sur la rapidité du service, mais également sur les machines et d'autres éléments qui sont conçus pour des vitesses supérieures et s'usent plus vite en cas d'utilisation non optimale. Dans certains cas, les navires peuvent servir pour le stockage, par exemple les transporteurs de voitures ou les navires-citernes, mais il ne s'agit, là aussi, que d'une solution temporaire pour résorber cet excédent.

Mise hors service

À la fin d'avril 2009, selon les informations disponibles, 506 navires étaient inutilisés, soit 1,34 million d'EVP, représentant 10,6 % de la capacité de la flotte. Les propriétaires non exploitants se trouvent dans l'obligation de désarmer les navires. À la différence des propriétaires exploitants, ils n'ont aucun moyen d'utiliser leurs navires s'ils ne trouvent pas d'affréteurs[26]. Le tonnage de transporteurs de vrac sec désarmés a augmenté de 73 % entre mars 2008 et mars 2009[27].

Dans le chapitre suivant, nous examinerons en détail l'équilibre entre l'offre et la demande concernant la flotte mondiale.

Notes

1 Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs de *Containerisation International Online*, mai 2008 (données de 2007), mai 2009 (données de 2008) et octobre 2009 (données de 2009).

2 L'âge moyen calculé pour janvier 2009 n'est pas totalement comparable aux chiffres publiés dans des livraisons antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*. Le secrétariat de la CNUCED est maintenant en mesure de publier la moyenne d'âge exacte à la fois par tpl et par navire, fondée sur les renseignements disponibles plus détaillés.

3 L'âge moyen est calculé sur la base des renseignements obtenus sur les navires de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb) et au-delà seulement. Pour trouver des informations sur la liste blanche et la liste noire des régimes de contrôle de l'État du port, comme les protocoles d'accord de Paris et de Tokyo, voir http://www.parismou.org et http://www.tokyo-mou.org.

4 Les informations contenues dans ce chapitre sont fondées sur les données relatives aux navires de 1 000 tjb et au-delà, car il n'est pas toujours possible de trouver le pays d'appartenance des navires de moindre tonnage. Les navires de 1 000 tjb et au-delà représentent 92,3 % (1 105 millions de tpl) du total mondial qui est de 1 192 millions de tpl pour l'ensemble des navires de 100 tjb et au-delà (voir l'annexe III b)).

5 Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte de porte-conteneurs existante de *Containerisation International Online*, mai 2009. Note: Bien que l'armateur et l'exploitant puissent être des compagnies différentes, des liens financiers ou autres existent entre eux, à l'occasion, et la distinction entre «armateur» et «exploitant» n'est pas toujours aussi nette qu'il peut paraître quand sont avancés les noms de deux compagnies différentes.

6 Les informations communiquées dans ce chapitre sont basées sur des données relatives aux navires de 100 tpl et au-delà (voir également l'annexe III b)), sauf quand c'est le pays de domicile de l'armateur du navire qui apparaît. Dans ce cas, les données concernent les navires de 1 000 tjb et plus.

7 Les chiffres relatifs à la propriété des navires, c'est-à-dire ceux qui concernent les personnes et organismes qui les contrôlent, ne sont pas toujours précis. Des sociétés d'actionnaires peuvent être constituées d'un grand nombre de ressortissants de différents pays. Néanmoins, pour la plupart des navires, il est possible d'identifier le pays sous le pavillon duquel ils sont immatriculés et la nationalité de leur propriétaire.

8 *Source*: Hoffman J., Sánchez R. et Talley W. (2005), «Determinants of vessel flag», in: Cullinane K., ed. *Shipping Economics, (Research in Transportation Economics, vol. 12)*, Elsevier. ISBN 0-7623-1177-0.

9 http://www.ship-breaking.com, n° 14, janvier 2009; et n° 15, avril 2009.

10 Source: *Lloyd's List*, 8 mai 2009. Il convient de noter que le nombre de navires indiqués par différentes sources comme ayant été démolis ne coïncide pas toujours, certaines de ces sources incluant les petites unités, alors que d'autres n'incluent que les navires de 10 000 tpl et au-delà. Par ailleurs, des navires peuvent être vendus à un certain moment et être démolis ultérieurement.

11 *Lloyd's List*, 30 octobre 2009.

12 CNUCED, *Transport Newsletter* n° 42, premier trimestre de 2009.

13 *Fairplay Shipping Weekly*, 7 mai 2009.

14 *Lloyd's List*, 30 avril 2009.

15 *Clarkson Dry Bulk Trade Outlook*, avril 2009.

16 *Fairplay Shipping Weekly*, 23 avril 2009.

17 *Fairplay Shipping Weekly*, 2 juillet 2009.

18 *Fairplay Shipping Weekly*, 30 avril 2009.

19 *Lloyd's List*, 11 novembre 2008.

20 Worldyards.com, accessible sur http://www.worldyards.com, 9 juin 2009.

21 *Fairplay Shipping Weekly*, 7 mai 2009.

22 *Container Intelligence Monthly*, mars 2009.

23 *Fairplay Shipping Weekly*, 7 mai 2009.

24 World yards.com, accessible sur http://www.worldyards.com, 16 juin 2009.

25 *Lloyd's List*, 3 juin 2009. L'exemple donné concerne les pétroliers.

26 Données de Alphaliner, signalées par *Containerisation International Online*, 5 mai 2009.

27 *Clarkson Dry Bulk Trade Outlook*, avril 2009.

Chapitre 3

Productivité de la flotte mondiale, et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux

On trouvera, dans le présent chapitre, des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage 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 des transports maritimes.

A. Productivité opérationnelle

Comme la croissance de l'offre de la flotte (+7,3 % en 2008 par rapport à 2007) a été deux fois plus forte que celle de l'ensemble du trafic maritime (estimée à +3,6 %), la productivité mesurée en tonnes de marchandises chargées par tpl a continué de diminuer par rapport aux chiffres de 2007 (voir les tableaux 23, 24 et 25, et les graphiques 17, 18 et 19)[1]. Le volume moyen de marchandises par capacité de charge au niveau mondial a diminué, et le navire moyen a navigué à pleine charge 7,3 fois en 2008, contre 7,6 fois en 2007. Au cours de la même année, le nombre de tonnes-milles par tpl a également décru: la tpl moyenne de capacité de chargement transporté a été d'une tonne de marchandises sur une distance de 29 300 milles nautiques (54 264 km) en 2008, soit 149 km par jour.

La productivité des pétroliers exprimée en tonnes transportées par tpl a diminué de 4,7 %...

Si l'on se fonde sur les données relatives à la flotte mondiale de janvier 2009 et sur le nombre de tonnes-milles prévu pour l'année, sa productivité devrait continuer à baisser en 2009, pour descendre au-dessous de 28 000 tonnes-milles (graphique 17). La raison fondamentale de ce déclin de la productivité moyenne au cours de ces dernières années est l'excédent de tonnage disponible (voir également le chapitre 2), qui contraste avec la croissance réduite des transports maritimes mondiaux. Certains navires sont désarmés, et il se peut même que la flotte active navigue à vitesse réduite ou bien emprunte des itinéraires plus longs, mais moins coûteux, ce qui ferait diminuer le nombre de tonnes transportées par tpl. Les taux négatifs de la croissance de la productivité sont donc la conséquence d'une croissance de la flotte due à des commandes passées alors qu'on s'attendait à ce que le trafic se développe plus vite qu'en 2008.

La productivité des pétroliers exprimée en tonnes transportées par tpl a diminué de 4,7 %, passant de 7,06 en 2007 à 6,74 en 2008, celle des transporteurs de vrac sec s'est tassée de 1,8 % (de 5,48 tonnes à 5,38 tonnes), et celle du reste de la flotte de 4,2 % (de 10,84 tonnes à 10,40 tonnes par tpl) (tableau 23). La productivité du reste de la flotte, qui comprend les porte-conteneurs et les navires de charge classiques, est, dans la pratique, plus forte que celle des transporteurs de vrac sec et liquide, car ces derniers font souvent le voyage de retour à vide après avoir déchargé leur cargaison de pétrole ou de minerai de fer. Les compagnies de transport maritime de ligne, toutefois, transportent habituellement des marchandises à l'aller et au retour.

Les données indicatives concernant le nombre de tonnes-milles transportées par les pétroliers, les transporteurs de vrac sec et le reste de la flotte figurent au tableau 26. Le nombre de milliers de tonnes-milles par tpl transportées par les pétroliers a diminué de 4,3 %, passant de 28,9 en 2007 à 27,7 en 2008, tandis que pour les transporteurs de vrac sec, il s'est réduit de 1,3 %, après être descendu de 29,1 à 28,7. La productivité du reste de la flotte, mesurée en tonnes-milles par tpl, a perdu 3 %, de 33,1 à 32,1.

Tableau 23
Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, diverses années

Année	*Tonnage mondial (en millions de tpl, début de l'année)*	*Total du tonnage transporté (millions de tonnes)*	*Nombre total de tonnes-milles (milliards de tonnes-milles)*	*Nombre de tonnes transportées par tpl*	*Milliers de tonnes-milles par tpl*
1970	326	2 566	10 654	7,9	32,7
1980	683	3 704	16 777	5,4	24,6
1990	658	4 008	16 440	6,1	25,0
2000	799	5 983	22 927	7,5	28,7
2006	960	7 545	30 058	8,0	31,3
2007	1 042	7 882	31 425	7,6	30,1
2008	1 118	8 168	32 746	7,3	29,3

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la CNUCED relatives au trafic maritime (tonnes); Lloyd's Register − Fairplay (flotte mondiale en tpl) et *Fearnleys Review*, diverses éditions (tonnes-milles).

Tableau 24
Estimation de la productivité des navires-citernes, des vraquiers et du reste de la flotte[a], diverses années
(Tonnes transportées par tpl)

Année	*Pétrole transporté (millions de tonnes)*	*Tonnage de pétroliers (millions de tpl, début de l'année)*	*Tonnes transportées par tpl des pétroliers*	*Principaux vracs 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[a] (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	2 648	354	7,48	1 888	346	5,46	3 009	260	11,58
2007	2 705	383	7,06	2 013	368	5,48	3 164	292	10,84
2008	2 749	408	6,74	2 097	391	5,38	3 322	319	10,40

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la CNUCED sur le trafic maritime de marchandises (tonnes) et Lloyd's Register − Fairplay (flotte mondiale).

[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).

Tableau 25
Productivité estimative des navires-citernes, des transporteurs de vrac sec, et du reste de la flotte[a], diverses années
(Milliers de tonnes-milles transportées par tpl)

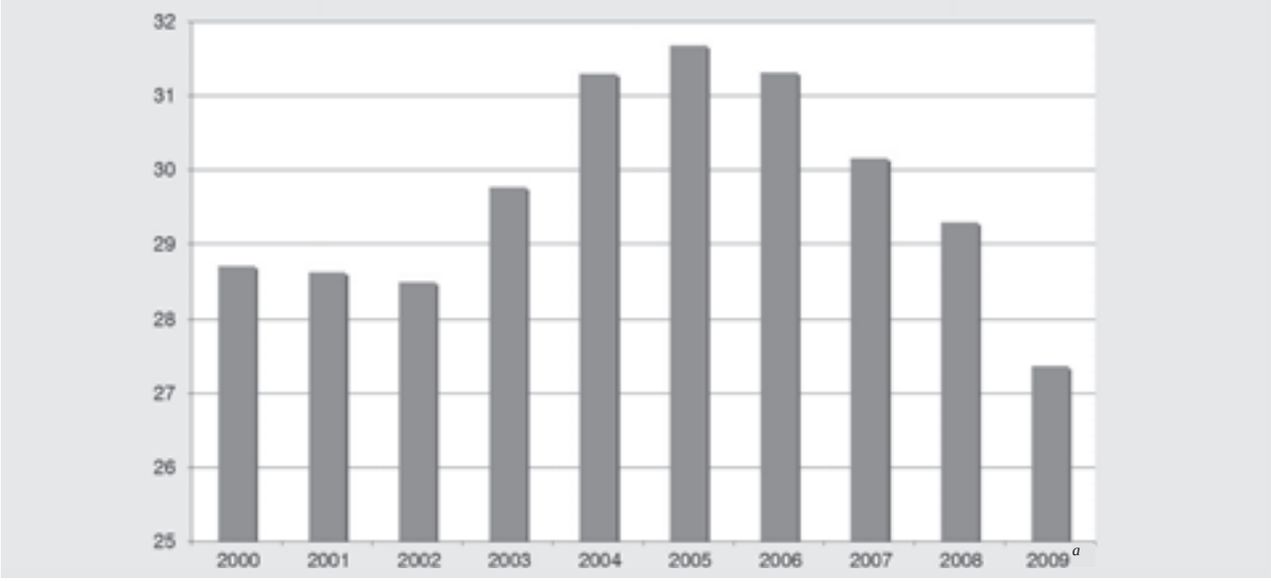
Année	*Tonnes-milles de pétrole (milliards)*	*Nombre de navires-citernes (début de l'année)[b]*	*Tonnes-milles par tpl des navires-citernes*	*Tonnes-milles de marchandises solides transportées en vrac (milliards)*	*Nombre de vraquiers (début de l'année)[b]*	*Tonnes-milles par tpl des vraquiers*	*Tonnes-milles d'autres marchandises solides (milliards)*	*Reste de la flotte (début de l'année)[b]*	*Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte*
1970	6 487	148	43,83	2 049	72	28,42	2 118	106	19,98
1980	9 405	339	27,72	3 652	186	19,67	3 720	158	23,58
1990	7 290	246	29,64	5 259	235	22,41	3 891	178	21,89
2000	9 499	282	33,63	6 638	276	24,04	6 790	240	28,24
2006	10 741	354	30,32	9 976	346	28,84	9 341	260	35,95
2007	11 084	383	28,94	10 676	368	29,05	9 665	292	33,12
2008	11 292	408	27,68	11 209	391	28,66	10 245	319	32,14

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Fearnleys Review*, divers numéro; *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, divers numéros (tonnes-milles); et Lloyd's Register − Fairplay (flotte mondiale).

[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).

[b] Millions de tpl.

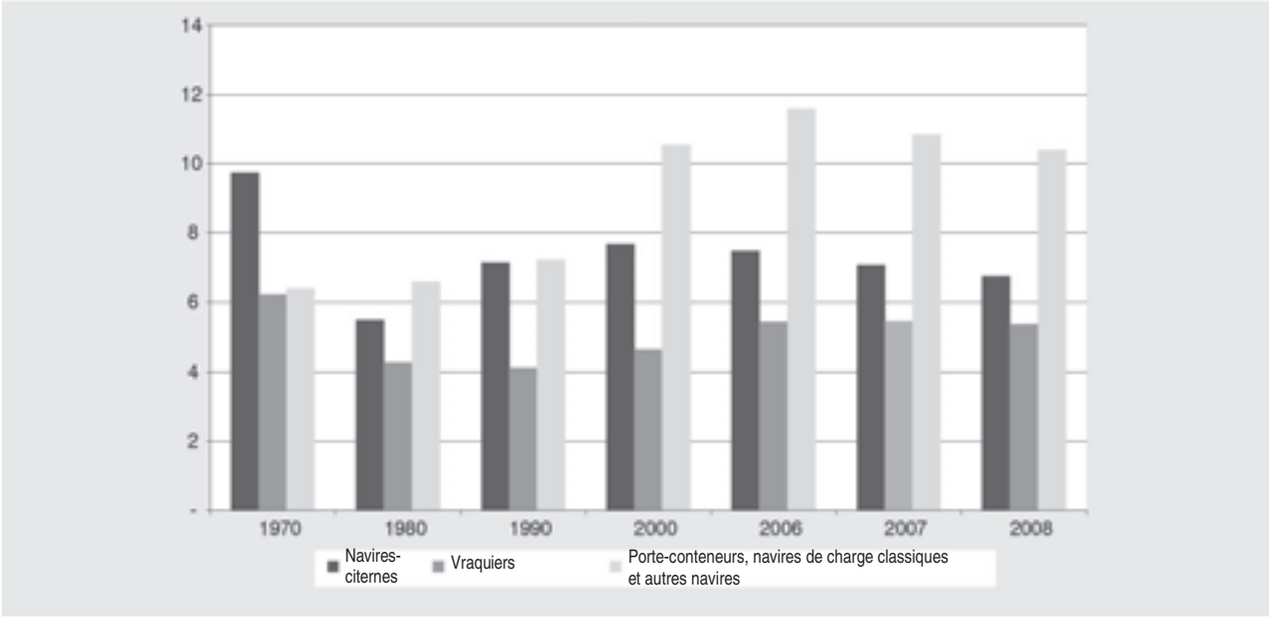
Graphique 17
Nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années



Source: Calculs effectués par la CNUCED.

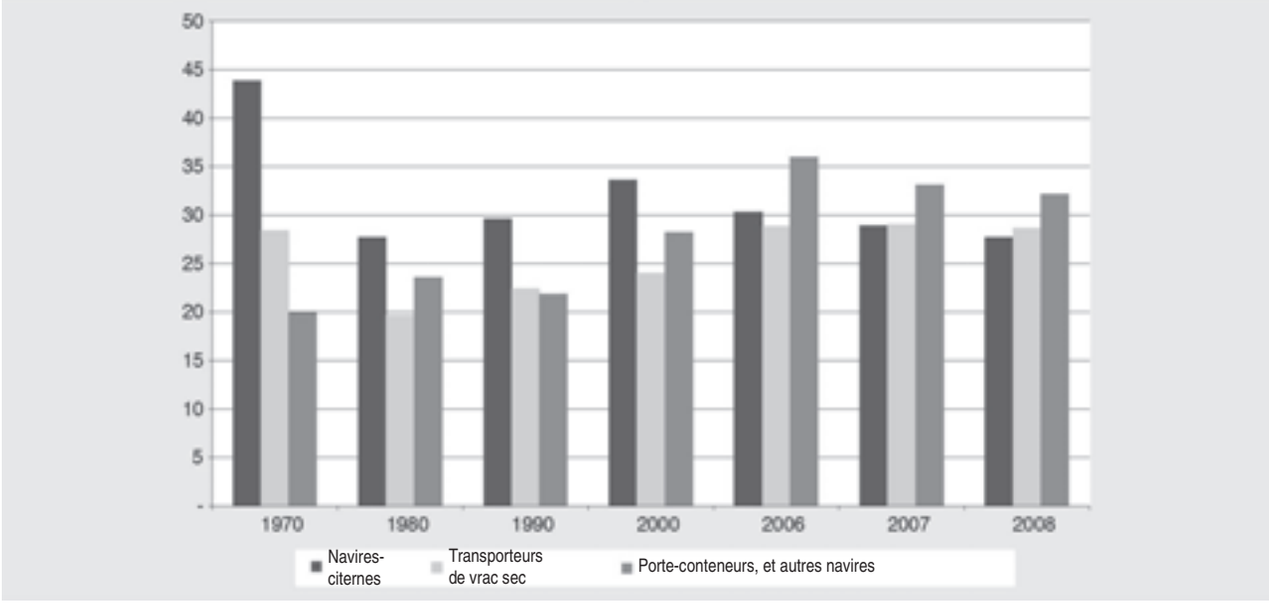
[a] Estimation basée sur le nombre de tonnes-milles escompté en 2009 et l'état de la flotte au 1er janvier 2009.

Graphique 18
Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, diverses années



Source: Calculs effectués par la CNUCED.

Graphique 19
Nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale, par catégorie de navires, diverses années



Source: Calculs effectués par la CNUCED.

Alors qu'en 2007 les exploitants de navires avaient tendance à réduire la vitesse de navigation pour consommer moins de combustible, vers la fin de 2008 et le début de 2009, les prix des carburants avaient baissé et l'excédent de tonnage a poussé plusieurs compagnies de ligne à emprunter des itinéraires plus longs, par exemple passant par le cap de Bonne-Espérance au lieu du canal de Suez. Cela permettait de réduire les coûts des droits de canal tout en évitant les risques de piraterie aux alentours du golfe d'Aden.

B. L'offre et la demande dans les transports maritimes

L'excédent de tonnage global des pétroliers, des transporteurs de vrac sec et des navires de charge classiques, à la fin de 2008 (selon les données du 1er décembre 2008), était de 19 millions de tpl, soit 2,2 % de l'ensemble de la flotte marchande, ce qui équivaut à une augmentation de 57 % par rapport à l'année précédente (tableau 26). Au cours des premiers mois de 2009, la situation a continué à empirer, l'excédent atteignant 25,9 millions de tpl le 1er avril 2009 au terme d'un accroissement supplémentaire de 2,9 %.

L'excédent de tonnage global des pétroliers, des transporteurs de vrac sec et des navires de charge classiques, à la fin de 2008…, était de 19 millions de tpl … ce qui équivaut à une augmentation de 57 % par rapport à l'année précédente.

L'offre de tonnage de grands pétroliers (10 000 tpl et plus) s'est accrue de 30 millions de tpl en 2008, pour atteindre 414 millions, car les livraisons de bâtiments neufs ont dépassé le tonnage envoyé à la casse, désarmé ou perdu (voir le tableau 27 et le graphique 20). Dans ce secteur, l'excédent de capacité a beaucoup augmenté, pour se monter à 14,4 millions de tpl, soit 3,5 % du total de la flotte mondiale de navires-citernes en décembre 2008, puis 4 % en avril 2009. Les navires-citernes anciens à simple coque sont particulièrement difficiles à employer, car la réglementation de l'environnement prescrit l'utilisation de navires à double coque.

En 2008, l'offre de grands transporteurs de vrac sec a progressé de 34 millions de tpl pour atteindre 418 millions de tpl en décembre et 426 millions de tpl en avril 2009. Le surtonnage, pour ce type de navires, était de 7,4 millions de tpl en avril 2009, équivalant à 1,7 % de ce secteur de la flotte.

Pour ce qui est des navires de charge classiques de 5 000 tpl et au-delà, la surcapacité a également augmenté par rapport à l'année précédente, atteignant 2,8 % de la flotte mondiale de ce type de navire en avril 2009. Celle des navires rouliers s'est établie à 8,7 % et à 3,5 % pour les transporteurs de véhicules.

Tableau 26
Surtonnage de la flotte marchande, diverses années
(Chiffres au 31 décembre)

	1990	*2000*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*1er avril 2009*
				Millions de tpl				
Flotte marchande, trois principales catégories de navires[a]	558,5	586,4	667,0	697,9	773,9	830,7	876,2	896,2
Tonnage excédentaire[b]	62,4	18,4	6,2	7,2	10,1	12,1	19,0	25,9
Flotte active	496,1	568,0	660,8	690,7	763,7	818,6	857,2	870,4
				Pourcentage				
Tonnage excédentaire en pourcentage de la flotte marchande mondiale	11,2	3,1	0,9	1,0	1,3	1,5	2,2	2,9

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

[a] Navires-citernes et vraquiers de 10 000 tpl et au-delà, et navires de charge classiques de 5 000 tpl 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 27
Analyse de l'excédent de tonnage par grandes catégories de navires, diverses années[a]

(En millions de tpl ou de m³)	*1990*	*2000*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*1er avril 2009*
Flotte mondiale de pétroliers (tpl)	**266,2**	**279,4**	**298,3**	**312,9**	**367,4**	**393,5**	**414,0**	**426,4**
Surtonnage (tpl)	40,9	13,5	3,4	4,5	6,1	7,8	14,4	17,2
Part du surtonnage (%)	15,4	4,8	1,1	1,4	1,7	2,0	3,5	4,0
Flotte mondiale de vraquiers secs (tpl)	**228,7**	**247,7**	**325,1**	**340,0**	**361,8**	**393,5**	**417,6**	**425,8**
Surtonnage (tpl)	19,4	3,8	2,1	2,0	3,4	3,6	3,7	7,4
Part du surtonnage (%)	8,5	1,5	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	1,7
Flotte mondiale de navires de charge classiques (tpl)	**63,6**	**59,3**	**43,6**	**45,0**	**44,7**	**43,8**	**44,5**	**44,0**
Surtonnage (tpl)	2,1	1,1	0,7	0,7	0,6	0,7	1,0	1,3
Part du surtonnage (%)	3,3	1,9	1,6	1,6	1,4	1,6	2,2	2,8
Flotte mondiale de navires frigorifiques (tpl)	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**5,6**	**5,6**
Surtonnage (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,1	0,1
Part du surtonnage (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	1,1
Flotte mondiale de navires rouliers (tpl)	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**11,4**	**11,5**
Surtonnage (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	1,0
Part du surtonnage (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7,8	8,7
Flotte mondiale de transporteurs de véhicules (tpl)	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**11,3**	**11,4**
Surtonnage (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,2	0,4
Part du surtonnage (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,1	3,5
Flotte mondiale de transporteurs de GNL (m³)	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**44,4**	**48,0**
Surtonnage (m³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,9	5,2
Part du surtonnage (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,2	10,8
Flotte mondiale de transporteurs de GPL (m³)	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**11,6**	**11,8**
Surtonnage (m³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	0,5
Part du surtonnage (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,1	3,8

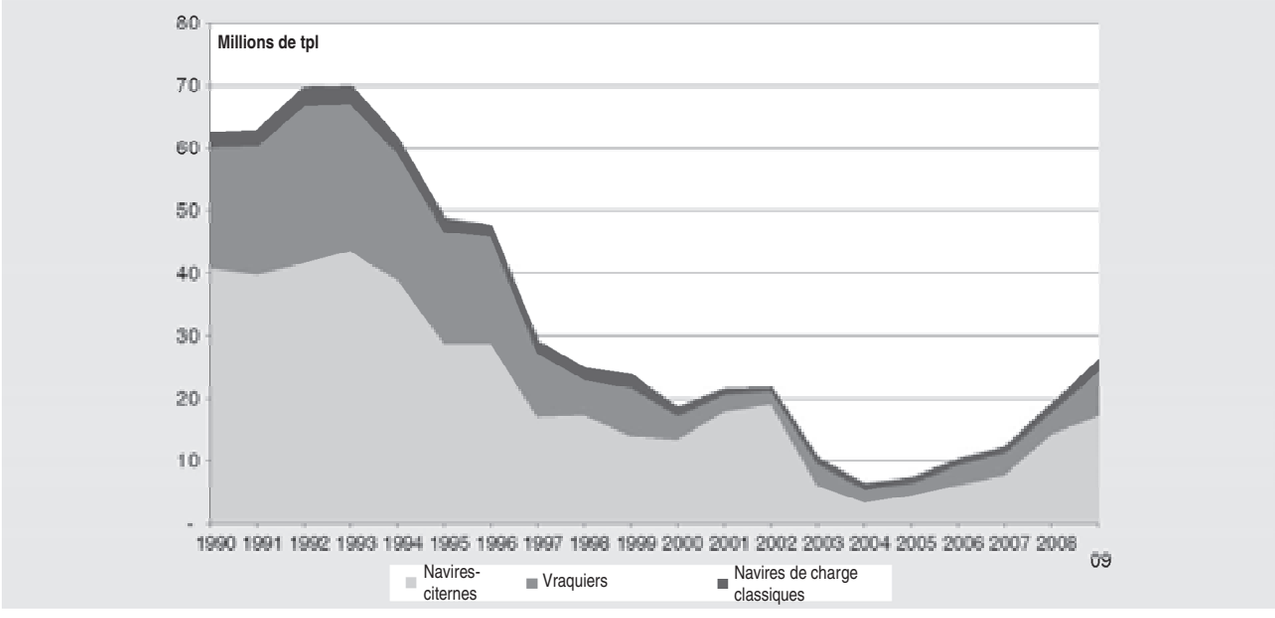
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

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

La situation des transporteurs de GNL et de GPL s'est améliorée au cours de ces derniers mois, bien qu'à partir d'une base relativement élevée; au 1er avril 2009, la part de l'excédent de tonnage de transporteurs de GNL était de 10,8 %.

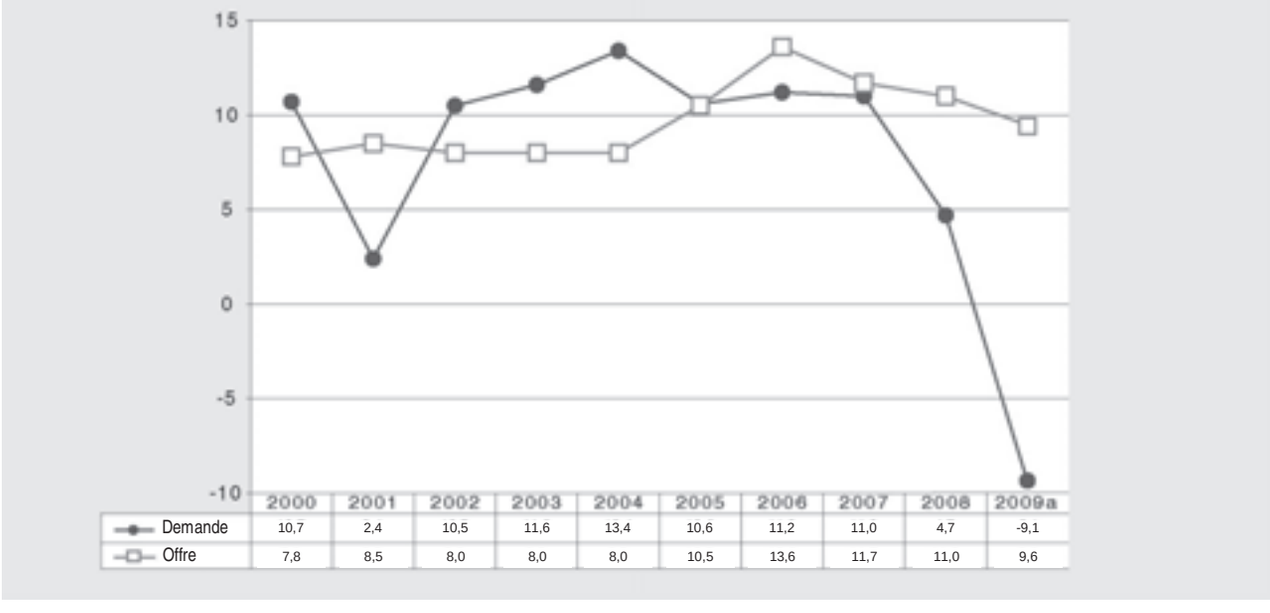
En ce qui concerne la croissance de l'offre et de la demande de transports par porte-conteneurs, basée sur les livraisons de navires programmées, cette flotte devrait s'accroître de 9,6 % en 2009 − soit le deuxième taux le plus important en dix ans. Il y a là un contraste avec la régression attendue de la demande de 9,1 %. Le graphique 21 montre que l'offre semble suivre la demande − quoique avec un retard de deux ou trois ans. L'essor récent − notamment pour ce qui est du trafic de porte-conteneurs (voir également la pyramide des âges de la flotte de porte-conteneurs au graphique 10 du chapitre 2) − sera inévitablement suivi d'une crise historique.

Graphique 20
Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, diverses années



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

Graphique 21
Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000-2009[a]
(Taux de croissance annuels)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009a
Demande	10,7	2,4	10,5	11,6	13,4	10,6	11,2	11,0	4,7	-9,1
Offre	7,8	8,5	8,0	8,0	8,0	10,5	13,6	11,7	11,0	9,6

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, divers numéros.

[a] Ensemble de la flotte de porte-conteneurs, y compris les navires de charge polyvalents et autres navires pouvant transporter des conteneurs. Données de 2009: prévision.

Tableau 28
Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(Données de 2007 (échanges) et du début de 2008 (flotte))

	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*		
Pays/territoire	*2007*	*2008*	*Évolution en %*	*1.1.2008*	*1.1.2009*	*Évolution en %*	*1.1.2008*	*1.1.2009*	*Évolution en %*
États-Unis	11,38	10,68	-0,70	1,09	1,00	-0,08	3,84	3,62	-0,22
Allemagne	8,51	8,22	-0,28	1,34	1,51	0,16	9,07	9,50	0,42
Chine	7,81	7,91	0,10	3,32	3,35	0,03	8,18	8,40	0,22
Japon	4,77	4,78	0,01	1,32	1,29	-0,03	15,58	15,68	0,10
France	4,16	4,04	-0,12	0,71	0,66	-0,04	0,63	0,59	-0,03
Pays-Bas	3,72	3,72	0,01	0,56	0,57	0,02	0,83	0,76	-0,07
Italie	3,55	3,37	-0,18	1,19	1,21	0,02	1,71	1,79	0,08
Royaume-Uni	3,76	3,36	-0,40	1,42	1,52	0,10	2,50	2,80	0,29
Belgique	3,01	2,91	-0,09	0,58	0,56	-0,02	1,17	1,22	0,05
Canada	2,88	2,70	-0,18	0,28	0,29	0,00	1,81	1,55	-0,25
République de Corée	2,62	2,64	0,03	1,89	1,90	0,00	3,63	4,22	0,59
Fédération de Russie	2,16	2,61	0,45	0,64	0,60	-0,04	1,74	1,66	-0,08
Hong Kong (Chine)	2,56	2,32	-0,24	5,30	5,38	0,09	3,22	3,05	-0,17
Espagne	2,18	2,06	-0,12	0,25	0,23	-0,02	0,43	0,40	-0,03
Singapour	2,02	2,03	0,02	4,97	5,10	0,13	2,76	2,55	-0,20
Mexique	2,04	1,85	-0,19	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Province chinoise de Taiwan	1,67	1,53	-0,14	0,39	0,36	-0,03	2,52	2,70	0,18
Inde	1,29	1,45	0,16	1,35	1,28	-0,06	1,55	1,56	0,01
Arabie saoudite	1,15	1,27	0,12	0,10	0,14	0,04	1,25	1,35	0,10
Australie	1,10	1,19	0,09	0,19	0,18	-0,01	0,00	0,00	0,00
Suisse	1,19	1,19	0,00	0,08	0,08	0,01	0,34	0,35	0,00
Malaisie	1,16	1,15	0,00	0,85	0,79	-0,06	1,08	1,05	-0,03
Pologne	1,08	1,15	0,07	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Brésil	1,03	1,14	0,11	0,29	0,29	-0,01	0,43	0,43	0,00
Autriche	1,16	1,12	-0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	77,91	76,41	-1,49	28,24	28,43	0,19	64,25	65,21	0,97

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le *Manuel de statistiques* (commerce) de la CNUCED et Lloyd's Register − Fairplay (immatriculation et propriété des navires).

C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement

En 2008, les États-Unis ont assuré 10,68 % du trafic mondial (dollars É.-U., importations plus exportations) alors qu'ils possédaient 3,62 % du tonnage mondial, 1 % des navires transportant du fret, dans le monde, navigant sous pavillon des États-Unis. L'Allemagne, la Chine et le Japon comptent aussi parmi les quatre plus grandes nations maritimes, assurant respectivement 8,22 %, 7,91 % et 4,78 % du trafic mondial; ces trois pays possèdent aussi des parts importantes de la flotte mondiale, alors qu'une faible partie navigue sous leurs pavillons nationaux. La part de la France, des Pays-Bas, de l'Italie et du Royaume-Uni est à peu près similaire (entre 3,4 % et 4 %, à peu près), mais cette part est très différente en ce qui concerne le contrôle ou l'immatriculation des navires: une proportion de 1,52 % du tonnage mondial est immatriculée au Royaume-Uni, contre 0,57 % seulement aux Pays-Bas; les armateurs du Royaume-Uni contrôlent 2,8 % du tonnage mondial, contre 0,59 % pour les armateurs français (tableau 28).

… la Chine, les pays en développement d'Asie qui s'attribuent la plus grande part du trafic mondial sont la République de Corée, Hong Kong (Chine) et Singapour…

En plus de la Chine, les pays en développement d'Asie qui s'attribuent la plus grande part du trafic mondial sont la République de Corée, Hong Kong (Chine) et Singapour, avec 2,6 %, 2,3 % et 2 % respectivement. Les armateurs de la République de Corée détiennent 4,2 % de la flotte, ceux de Hong Kong (Chine) 3,1 % et ceux de Singapour 2,6 %. Deux pays d'Amérique latine font partie des principales nations maritimes, à savoir le Mexique et le Brésil avec 1,8 % et 1,1 % du trafic mondial respectivement. Des deux, c'est le Brésil qui compte le plus d'immatriculations au niveau mondial (0,3 %) et de propriétaires (0,4 %), 0,1 % seulement du tonnage mondial étant immatriculé au Mexique.

Note

[1] Note: Les chiffres relatifs à la productivité opérationnelle ne sont que des estimations données à titre indicatif. Alors que les données concernant la flotte mondiale tiennent compte des navires faisant du cabotage, ce n'est pas le cas des estimations de la CNUCED en matière de trafic maritime, et tous les navires de 100 tjb et au-delà n'ont pas été inclus dans les calculs des tonnes-milles.

Chapitre 4

Trafic et marché des frets

Le présent chapitre traite de la demande de trafic maritime international en s'attachant à la situation et aux tendances des échanges et des marchés des frets dans les principaux secteurs (pétroliers, vraquiers et services de ligne). Nous y ferons un tour d'horizon du trafic maritime international tel qu'il a été décrit au premier chapitre. La tendance à la hausse de l'année précédente s'est poursuivie dans tous les secteurs au début de 2008. Toutefois, vers le milieu de l'année, les choses se sont gâtées, alors que la crise financière mondiale commençait à affecter la demande. Les volumes de trafic, dans les secteurs du vrac et des transports de ligne ont enregistré une baisse spectaculaire, qui s'est poursuivie pendant le reste de l'année et une bonne partie de 2009. Le marché des navires-citernes s'en est un peu mieux tiré, en 2008, que les autres secteurs, bien que, vers le milieu de 2009, tous les secteurs aient enregistré une régression similaire. Initialement, les cours records du pétrole atteints en juillet 2008 avaient fait monter les taux des navires-citernes pendant le premier semestre de 2008, et le fait que certains de ces navires étaient utilisés pour le stockage avait contribué à maintenir ces taux à des niveaux élevés jusqu'à ce que la crise économique frappe.

A. Marché de l'affrètement pétrolier[1]

Introduction

Le pétrole brut et les produits pétroliers sont des produits de base de première importance pour les transports, qui représentent à peu près un tiers de l'ensemble du trafic maritime mondial. En outre, le pétrole brut est encore la principale source du carburant qui sert à propulser les navires marchands. Les transports maritimes demeurent, par tonne chargée, le mode de transport le plus efficace et le plus écologique sur de longues distances. Pour avoir une indication claire de la manière dont le commerce mondial évolue, il faut que le lecteur ait une bonne appréhension des taux de fret des pétroliers, et donc de la demande sous-jacente de ce type de navire. Les tendances de la production et de la consommation de pétrole brut sont présentées de façon plus détaillée au premier chapitre. En 2008, 903 navires-citernes neufs ont été livrés, d'un tonnage total de 43,5 millions de tpl, tandis que 202 bâtiments, soit 5,5 millions de tpl, ont été démolis. Les commandes de navires neufs passées aux chantiers navals se sont montées à 907 unités d'un tonnage total de 60 millions de tpl, ce qui porte l'ensemble du carnet de commande à 2 812 navires pour un total de 190 millions de tpl.

Les taux de fret de tous les navires-citernes ont baissé au cours du premier trimestre de 2009, c'est-à-dire pendant la même période que l'année précédente.

1. Taux de fret pétrolier

Les taux de fret de tous les navires-citernes ont baissé au cours du premier trimestre de 2009, c'est-à-dire pendant la même période que l'année précédente (voir le tableau 29), à la suite des fluctuations de 2008, année au milieu de laquelle ces taux ont atteint un pic, avant d'amorcer une descente dans laquelle tout le secteur a été entraîné. Il est vrai que les taux de fret moyens des pétroliers ont enregistré une hausse en 2008 dans tous les secteurs par rapport aux taux moyens de l'année précédente, mais une comparaison entre décembre 2008 et décembre 2007 fait apparaître une baisse non négligeable. On a observé une chute brutale des taux de fret de tous les navires en janvier 2008 due à un excédent de tonnage après les fêtes du Nouvel An, à une diminution des retards imputables aux conditions atmosphériques dans le détroit du Bosphore et de la baisse de la demande de pétrole brut dans le bassin atlantique, les raffineries ayant interrompu la production pour des raisons de maintenance. Les mois de mai, juin et juillet 2008 ont été marqués par les pointes annuelles dans tous les secteurs. Le cours record du pétrole de juillet 2008 a été le moteur principal qui a fait augmenter les taux des pétroliers pendant le premier semestre de 2008, et les bâtiments utilisés pour le stockage ont contribué

à maintenir les prix à un niveau élevé. Un autre facteur a joué: la diminution de moitié de la production des 2,5 millions de barils par jour au Nigéria provoquée par des grèves. Les taux de fret des Capesize ont plongé en août, passant de 196 à 88 points, soit une diminution supérieure à 50 %. Les Panamax plus modestes de 25 000 à 75 000 tpl ont bien résisté jusqu'à octobre, avant de descendre de 263 à 175 points, et de continuer de manière presque ininterrompue jusqu'à 120 points à la fin du premier trimestre de 2009. L'affaissement de la demande causé par l'aggravation de la crise économique et le haut niveau des stocks, a contribué à la baisse des taux. Les réductions de production des pays de l'OPEP ont également influé sur les taux des cargaisons partant du golfe Arabique en direction des États-Unis et de l'Asie de l'Est. La légère reprise de la fin de 2008 a été de très courte durée, les taux poursuivant leur trajectoire descendante au premier trimestre de 2009. Le Baltic Exchange Dirty Tanker Index a enregistré d'importantes fluctuations, tombant d'un pic de 1 914 en janvier 2008 à moins de 1 200 au cours des deux mois suivants. Puis il est remonté jusqu'à 1 921 en juin avant d'amorcer à nouveau une descente presque continue qui lui a fait toucher un plancher de 476 points en mai 2009. Le Baltic Exchange Clean Tanker Index a également chuté de 1 476 points en septembre 2008 à 371 points en avril 2009.

Tableau 29
Indices des taux de fret pétrolier, 2007-2009
(Chiffres mensuels)

	Lloyd's Shipping Economist				*Baltic Tanker*		
2007	*> 200*	*120-200*	*70-120*	*25-70*	*Produits «blancs»*	*Indice des produits «noirs»*	*Indice des produits «blancs»*
Octobre	57	104	134	180	170	902	767
Novembre	72	126	148	205	198	1 089	812
Décembre	201	232	214	279	239	1 535	1 184
Moyenne	**110**	**154**	**165**	**221**	**202**	**1 175**	**921**
2008							
Janvier	112	124	178	205	215	1 914	1 083
Février	97	119	141	182	195	1 174	938
Mars	108	156	175	202	197	1 164	946
Avril	110	187	217	239	234	1 482	873
Mai	182	239	247	271	279	1 701	1 192
Juin	182	210	237	324	326	1 921	1 388
Juillet	196	248	250	291	305	1 883	1 454
Août	88	174	196	282	316	1 801	1 331
Septembre	103	156	197	282	316	1 451	1 476
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	**118**	**169**	**193**	**244**	**250**	**1 531**	**1 164**
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

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir du résumé de *Lloyd's Shipping Economist*, divers numéros; des indices de Baltic Tanker communiqués pour le premier jour ouvré du mois. Le tonnage des navires est exprimé en tpl.

Dans le tableau 30 figurent les taux de fret moyens mesurés en Worldscale (WS), mesure unifiée pour l'établissement des taux d'affrètement au jour le jour sur le marché du fret pétrolier, en ce qui concerne certains des principaux itinéraires empruntés par des navires de divers tonnages. Ce tableau est axé sur les routes de référence traditionnelles et ne prétend pas à l'exhaustivité. Les principales zones de chargement qui y sont indiquées sont le golfe Persique, l'Afrique occidentale, la région méditerranéenne, les Caraïbes et Singapour, les principales zones de déchargement étant l'Extrême-Orient, l'Afrique du Sud, le nord-ouest de l'Europe, la région méditerranéenne, les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord. La route de plus en plus fréquentée qui va d'Afrique occidentale en Chine, empruntée surtout par de gros navires, ne figure pas dans ce tableau.

Si l'on compare les indices du fret de décembre 2007 avec ceux de décembre 2008, on voit qu'ils ont décliné sur tous les itinéraires à la seule exception de ceux des navires navigant en Méditerranée. L'une des hausses des taux de fret les plus importantes d'un mois sur l'autre en 2008 a été enregistrée sur les itinéraires de la Méditerranée, où ils ont presque doublé entre le WS113 de février et le WS224 de mars. Cela était en grande partie imputable à une saison d'entretien léger en Europe et au fait que les raffineries ont accru leurs stocks avant l'application des augmentations envisagées des taxes, notamment au Royaume-Uni. Au cours de la même période, les taux ont fait un bond de plus de 40 % sur la route allant des Caraïbes à une autre destination des Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord. En mai, ils ont progressé de plus de 60 % sur les itinéraires allant de l'Afrique de l'Ouest aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord. Décembre a également été un bon mois pour les armateurs sur la route entre les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, où ils ont presque doublé, et sur les itinéraires transméditerranéens et les routes allant des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord et au golfe du Mexique, où ils ont augmenté de plus des deux tiers.

… les taux de fret des superpétroliers ont diminué de plus de 60 % sur les routes reliant le golfe Persique au Japon et le même golfe Persique à la République de Corée…

Les baisses les plus spectaculaires des taux de fret en 2008 ont concerné les superpétroliers et les hyperpétroliers reliant le golfe Persique et l'Europe, les Amériques et l'Asie de l'Est. Leurs taux ont chuté des deux tiers, environ, entre décembre 2007 et décembre 2008. En général, les taux se sont écartés de leur modèle habituel (consistant à baisser au cours des deux premiers trimestres et à se stabiliser avant de remonter pendant le quatrième trimestre) pour augmenter vers le milieu de l'année, avant de redescendre jusqu'à la fin de l'année. Cet abandon du modèle traditionnel suivant les saisons des marchés de l'hémisphère Nord, où le besoin de combustible augmente en hiver, s'est produit parce que les cours élevés du pétrole ont stimulé la demande liée à la spéculation des négociants. En fin de compte cette bulle a éclaté lorsque les marchés ont constaté que les cours du pétrole avaient atteint un sommet, à la suite de quoi les taux de fret se sont effondrés. Le début de 2009 n'annonçait rien de bon pour les marchés des pétroliers lorsque, en janvier, ces taux baissaient sur tous les itinéraires. Si l'on compare ce qu'ils étaient dans l'hémisphère Nord en été de 2008 avec ce qu'ils sont devenus au deuxième trimestre de 2009, on s'aperçoit qu'ils ont perdu 90 %. Même ceux des itinéraires les plus fréquentés entre le nord-ouest de l'Europe et les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord ont baissé des deux tiers, passant de WS258 en mai 2008 à WS82 en avril 2009.

C'est en août qu'ont été enregistrées les plus fortes baisses d'un mois sur l'autre, les taux de fret des superpétroliers ont diminué de plus de 60 % sur les routes reliant le golfe Persique au Japon et le même golfe Persique à la République de Corée (de WS238 à WS84 et de WS211 à WS83 respectivement). Cela est surtout imputable à une réduction de la production de pétrole des pays membres de l'OPEP, avec pour conséquence de moindres cargaisons à transporter à partir du golfe Persique.

Le lecteur trouvera des informations plus détaillées dans les sections ci-après sur l'évolution des différentes catégories de pétroliers en 2008.

Tableau 30

Récapitulation du marché des pétroliers: taux d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2007-2009

(Échelle mondiale)

Catégorie de navires	Routes	2007	2008												Évolution en % 2007/2008	2009					
		Déc.	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.		Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin
VLCC/ULCC (200 000 tpl+)																					
	Golfe Persique-Japon	195	122	96	97	109	212	204	238	84	105	81	57	66	-66,2 %	51	44	41	27	27	46
	Golfe Persique-République de Corée	189	127	99	88	102	167	190	211	83	115	104	63	61	-67,7 %	53	42	36	27	27	41
	Golfe Persique-Europe	163	135	88	84	69	160	145	141	70	80	62	61	..	-62,6 %	..	35	30	..	..	28
	Golfe Persique-Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord	159	85	86	84	95	132	142	144	82	95	91	54	54	-66,0 %	44	34	30	21	20	32
	Golfe Persique-Afrique du Sud	220	..	..	..	160	..	..	..	..	99	..	67	..	-69,5 %	..	55	..	35	..	38
Suezmax (100 000-160 000 tpl)																					
	Afrique occidentale-Nord-ouest de l'Europe	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	-40,9 %	84	68	68	53	52	64
	Afrique occidentale-Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord	251	135	125	157	175	249	190	241	162	166	144	122	139	-44,6 %	86	71	77	53	50	61
	Méditerranée-Méditerranée	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	-45,7 %	90	70	73	58	62	78
Aframax (70 000-100 000 tpl)																					
	Nord-ouest de l'Europe-Nord-ouest de l'Europe	190	163	128	159	196	240	206	229	194	178	149	126	165	-13,2 %	99	80	81	72	66	80
	Nord-ouest de l'Europe-Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord	190	170	138	173	194	258	246	222	230	220	165	133	185	-2,6 %	105	92	97	82	85	79
	Caraïbes-Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord	299	204	168	240	226	288	309	233	226	264	206	130	258	-13,7 %	105	78	112	59	73	77
	Méditerranée-Méditerranée	205	183	146	192	251	263	222	272	182	186	157	126	212	3,4 %	107	86	74	62	68	103
	Méditerranée-Nord-ouest de l'Europe	193	187	137	174	240	265	218	268	166	187	160	118	173	-10,4 %	106	90	71	59	69	90
	Indonésie-Extrême-Orient	237	180	143	140	164	210	226	283	216	175	164	153	153	-35,4 %	81	69	67	58	54	54
Handy size (moins de 50 000 tpl)																					
	Méditerranée-Méditerranée	260	198	180	191	211	235	300	314	270	..	..	250	200	-23,1 %	118	100	109	87	80	109
	Méditerranée-Caraïbes/Côte est de l'Amérique du Nord	262	200	174	187	212	279	290	297	275	265	258	153	175	-33,2 %	110	96	112	72	80	101
	Caraïbes-Côte est de l'Amérique du Nord/Golfe du Mexique	334	194	159	221	236	275	344	299	282	291	258	142	243	-27,2 %	131	80	108	70	83	106
Tous les pétroliers transportant des produits «blancs»																					
70 000-80 000 tpl	Golfe Persique-Japon	195	198	150	135	141	172	260	276	339	327	..	..	145	-25,6 %	84	106	62	55	56	78
50 000-60 000 tpl	Golfe Persique-Japon	236	224	171	182	166	207	288	309	371	354	336	240	156	-33,9 %	85	118	79	52	63	85
35 000-50 000 tpl	Caraïbes-Côte est de l'Amérique du Nord/Golfe du Mexique	203	216	190	189	227	298	302	303	299	260	187	165	166	-18,2 %	130	116	93	72	106	96
25 000-35 000 tpl	Singapour-Asie orientale	322	287	224	260	221	220	306	326	303	403	328	330	236	-26,7 %	105	131	98	82	77	..

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 de ce tableau est celle de la source utilisée et peut être différente de celle d'autres parties de la présente publication.

Superpétroliers et hyperpétroliers transporteurs de brut

Figurant parmi les plus grands navires du monde, les superpétroliers et les hyperpétroliers (VLCC et ULCC) sont ceux qui autorisent les économies d'échelle les plus importantes pour le transport pétrolier en l'absence de pipelines. Dans l'ensemble, le marché des superpétroliers n'a pas été très favorable aux armateurs en 2008 en raison de la baisse des taux de 60 % à 70 % sur toutes les routes si l'on compare décembre 2007 à décembre 2008. Le printemps et l'été ont été marqués (dans l'hémisphère Nord) par une forte croissance des taux, lesquels ont amorcé, en août 2008, une chute qui s'est poursuivie pendant une bonne partie du printemps suivant. C'est en mai 2008 que les armateurs ont fait les plus gros profits, les taux ayant fait un bond de 132 % sur les liaisons entre le golfe Persique et l'Europe (de WS69 à WS160). La raison en est une association de différents facteurs, allant d'une diminution de l'offre de capacité de charge à cause des prix élevés du pétrole, qui ont obligé de nombreux armateurs à réduire la vitesse de navigation de leurs bateaux, à des grèves des travailleurs portuaires et à l'affectation d'un nombre croissant de navires au stockage du brut. Les gains des armateurs ont alors atteint 160 800 dollars par jour. Août 2008, toutefois, a mis un terme à cette période faste et les taux ont chuté de moitié, tombant de WS141 à WS70 sur la liaison entre le golfe Persique et l'Europe, ce qui a également eu des répercussions sur la valeur des navires. Le prix d'un superpétrolier de 5 ans, en avril 2009, est descendu aux environs de 87 millions de dollars, alors que les prix annuels moyens étaient de 144,7 millions de dollars en 2008 et de 123,8 millions de dollars en 2007. Le prix de démolition des navires a également beaucoup baissé, car le cours de la ferraille a dégringolé de plus de 700 dollars la tonne en 2008 aux environs de 200 dollars la tonne en 2009 (voir le chapitre 2). L'un des prix les plus élevés payés par un chantier de démolition l'a été au premier trimestre de 2008 pour le *C Elephant* de 240 634 tpl construit en 1987; selon les informations recueillies, les démolisseurs bangladeshi l'ont payé 770 dollars la tonne de déplacement lège (tdl).

Pétroliers Suezmax

Leur nom l'indique: les Suezmax sont les plus grands pétroliers capables de franchir le canal de Suez. Comme ils peuvent naviguer sur d'autres routes, ils jouent un rôle important dans le trafic partant d'Afrique de l'Ouest en direction du nord-ouest de l'Europe et vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, ainsi que sur les itinéraires transméditerranéens. Sur ces parcours, on a enregistré des baisses significatives des taux de fret se situant entre 25 % et 45 % au début de 2008. La tendance s'est inversée en mars 2008 et cette embellie a duré jusqu'à la fin de l'année, mais les armateurs n'ont pas pu résister à la récession économique mondiale, et l'an 2009 s'est ouvert sur de sombres perspectives. Les taux de fret sur les liaisons à partir de l'Afrique de l'Ouest ont atteint leur point le plus bas depuis dix ans à WS53 en avril 2009, ayant perdu à peu près 80 % par rapport aux sommets du milieu de 2008, la pénurie de cargaisons limitant l'activité. En mars 2009, ConocoPhillips a envoyé un Suezmax de 149 999 tpl construit en 2000 d'Afrique de l'Ouest au golfe de la côte est des États-Unis au tarif de WS62.5, ce qui représentait une baisse considérable par rapport au WS249 de mai 2008. Pour ce qui est des revenus, les recettes des armateurs sur les itinéraires allant de l'Afrique de l'Ouest aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord sont descendues de 49 000 dollars par jour (à WS95) en février 2009 à 24 350 dollars par jour (à WS60) le mois suivant. Une baisse correspondante a été relevée en ce qui concerne les prix des navires. Un Suezmax de 5 ans coûtait 61,5 millions de dollars en avril 2009 alors que le prix moyen était de 95,3 millions de dollars en 2008 et de 86,6 millions de dollars en 2007.

Les Aframax

Les pétroliers Aframax d'environ 80 000 à 125 000 tpl ont une grande capacité de charge et beaucoup de flexibilité. 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.

D'une manière générale, les taux de fret de tous les Aframax ont baissé au début de 2008, puis ils ont atteint un sommet au milieu de l'année. Le marché de ces navires s'en est généralement mieux tiré que celui des autres types de pétroliers en 2008. De fait, c'est le seul navire qui a enregistré une amélioration des taux de fret (3,4 %) pendant l'année, et cela sur les itinéraires transméditerranéens. Ces taux ont diminué sur les autres routes de 10 % à 35 %. Celle qui a rapporté le plus en un mois est la liaison entre les Caraïbes et une autre destination des Caraïbes, et entre les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, avec un pic à WS309 en juin 2008, qui a porté les recettes d'affrètement journalier à un record, pour l'année, de 54 600 dollars par jour. Les taux de fret des navires sur les itinéraires allant de la Méditerranée à l'Europe du Nord-Ouest, les itinéraires transméditerranéens et les liaisons entre l'Indonésie et l'Extrême-Orient ont tous culminé le mois suivant à WS268, WS272 et WS283 respectivement. Novembre 2008 a été un mois particulièrement difficile pour les recettes de fret, les taux étant tombés à leur niveau le plus bas de l'année sur quatre des six routes qui figurent au tableau 29. Sur les itinéraires allant des Caraïbes à une autre destination des Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord, dont il a été question plus haut, les recettes sont descendues à 19 300 dollars par jour. Malgré une embellie à la fin de 2008, les taux de fret ont poursuivi leur baisse pendant une bonne partie de 2009, faisant tomber ceux de ces itinéraires à 5 000 dollars par jour en avril 2009. Le prix d'un Aframax de 5 ans s'est établi à 43 millions de dollars en avril 2009, contre une moyenne de 71,4 millions de dollars en 2008 et de 66,4 millions de dollars en 2007.

Le marché des Aframax s'en est généralement mieux tiré que celui des autres types de pétroliers en 2008.

Petits navires-citernes

D'un tonnage inférieur à 50 000 tpl, les petits navires-citernes très adaptables sont capables de faire escale dans des ports dont le tirant d'eau est limité et où la longueur des bâtiments fait l'objet de restrictions. Au tableau 30 figurent les taux de fret pratiqués pour les navires de ce type navigant sur les itinéraires transméditerranéens, sur ceux qui, au départ de ports méditerranéens conduisent à des destinations situées dans les Caraïbes et sur la côte est de l'Amérique du Nord, et sur ceux qui vont des Caraïbes au golfe du Mexique et à la côte est de l'Amérique du Nord.

Les taux de fret pratiqués sur les trois routes figurant au tableau 29 ont baissé de 23 % à 33 %, l'affaissement le plus important ayant été enregistré sur l'itinéraire Méditerranée-Caraïbes et côte est de l'Amérique du Nord. Le point le plus bas de l'année a été atteint en novembre, sur les liaisons allant de la Méditerranée aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord et sur celles entre les Caraïbes et le golfe du Mexique et la côte est de l'Amérique du Nord.

Ensemble des transporteurs de produits «blancs»

Les taux de fret, sur les quatre routes figurant au tableau 29, ont baissé de 25 % à 33 %, surtout sur celle qui va du golfe Persique au Japon. Le plancher a été atteint en décembre sur cet itinéraire et sur celui qui va des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord. Les taux ont poursuivi leur chute en 2009, perdant jusqu'aux deux tiers de leur valeur sur la liaison entre le golfe Persique et le Japon en raison de l'offre importante et de la faible demande de combustibles raffinés.

La flotte de chimiquiers comprend environ 2 500 navires d'une capacité de charge totale de 39,3 millions de tpl. Les deux tiers de ces bâtiments répondent aux spécifications IMO 2 permettant de transporter des cargaisons de purs produits chimiques, comme le styrène, le xylène et autres produits chimiques. Environ 400 de ces navires naviguent en haute mer, 560 autres desservant le marché régional européen, et 540 les régions riveraines du Pacifique. Environ un tiers des chimiquiers sont classés dans la catégorie IMO 3, celle des navires-citernes à double coque, qui ne transportent que des produits chimiques et des huiles végétales. Moins de 3 % de ces navires répondent aux spécifications de type IMO 1 permettant de transporter les cargaisons les plus dangereuses, comme celles d'acide chlorosulfonique et de trichlorobenzène. La plupart d'entre eux naviguent en haute mer[2].

Les recettes moyennes équivalentes de l'affrètement à temps pour les chimiquiers sur la route allant des Caraïbes à la côte est de l'Amérique

du Nord et au golfe du Mexique étaient de 17 567 dollars par jour en 2008, contre 18 575 dollars par jour en 2007 et 20 425 dollars par jour en 2006. La moyenne d'avril 2008 sur cette route s'est située à 15 200 dollars contre tout juste 6 600 dollars en avril 2009.

Marché de l'affrètement à temps des navires-citernes

En 2008, les activités d'affrètement ont diminué d'un million de tpl pour s'établir à 26,951 millions de tpl, alors qu'elles avaient été de 28,04 millions de tpl l'année précédente. En mars comme en avril, on a enregistré moins de un million de tpl, février et octobre ayant été les meilleurs mois avec 4,197 millions de tpl et 4,394 millions de tpl respectivement.

Environ 36 % des activités en 2008 ont concerné des affrètements à long terme de vingt-quatre mois ou plus, ce qui représente une baisse par rapport aux 46 % de 2007 et aux 58 % de 2006. Le secteur de l'affrètement à temps qui est arrivé en 2e position est celui des périodes inférieures à six mois (27 %), suivi de celui des périodes comprises entre un et deux ans (26 %). Les superpétroliers et les hyperpétroliers ont représenté environ 26 % de l'ensemble des activités d'affrètement, contre 54 % en 2006, les pétroliers les plus petits (de 10 000 à 50 000 tpl) étant intervenus pour plus de 12 %. Au premier trimestre de 2008, les activités d'affrètement ont beaucoup diminué, tombant de 12,3 millions de tpl à la même période en 2006 à 6,4 millions de tpl. Les taux ont peu varié pendant la plus grande partie de l'année, exception faite d'une augmentation en décembre d'environ 17 % par rapport au mois précédent. Par exemple, selon les estimations, le taux d'affrètement à temps pour un an d'un pétrolier de 5 ans et de 280 000 tpl est passé de 52 000 dollars par jour en janvier 2007 à 62 000 dollars par jour en janvier 2008. Cette tendance s'est poursuivie au premier trimestre de 2008, de sorte qu'en mars le taux a atteint 71 000 dollars par jour.

B. Gaz naturel liquéfié

Introduction

Quand le gaz naturel se liquéfie, son volume se réduit d'environ 600 % 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 (GNL) acheminent, en un seul voyage, 145 000 à 155 000 mètres cubes de gaz naturel qui, une fois vaporisés, se transforment en 89 à 95 millions de mètres cubes[3]. Pour autant, les coûts de l'usine de liquéfaction constituent la part la plus importante de ceux de tout projet concernant le GNL. L'autre mode de transport principal des expéditions internationales de gaz est le pipeline. Mais il implique des coûts supplémentaires par kilomètre (tuyaux d'acier, revêtement protecteur anticorrosion, étançons, etc.), ce qui le rend préférable pour les courtes distances ou bien si le transport maritime n'offre pas une autre possibilité valable. Il vaut beaucoup mieux que le GNL soit transporté par bateau sur de longues distances, si la solution du pipeline est trop coûteuse ou si la traversée de nombreux territoires doit présenter trop de risques potentiels d'une interruption de l'approvisionnement. Les coûts de liquéfaction et de regazéification montent moins rapidement en fonction de la distance que ceux des pipelines, car une fois que les navires et les usines ont été construits, l'essentiel du coût de transport est celui du fonctionnement des navires. Si un problème d'offre surgit, par exemple si l'une des parties n'honore pas le contrat, les navires peuvent en théorie être mis au service d'un autre client, alors que dans le cas des pipelines, les moyens sont fixes. Comme il a été indiqué au premier chapitre, le trafic de GNL n'a pas progressé en 2008, le volume total de gaz transporté s'étant monté à 226,5 milliards de mètres cubes. Tout comme les autres secteurs, les échanges de GNL ont souffert, en 2008, de la récession économique et d'une demande faible − notamment en matière d'électricité. Les principaux importateurs ont été à la fois des pays développés et des pays en développement, à savoir le Japon, la République de Corée, les États-Unis, l'Espagne, la France et l'Inde − bien que les importations des États-Unis aient diminué au cours de ces dernières années, et pendant la seule année 2008 d'environ 50 % pour descendre à 7 millions de tonnes[4]. Les principaux exportateurs de GNL étaient situés dans des régions en développement, le Qatar étant le numéro un (17,5 %). Parmi les autres exportateurs, on compte l'Algérie, l'Indonésie, la Malaisie et le Nigéria. MISC Berhad (Malaisie) est le propriétaire exploitant le plus important au niveau mondial, avec une flotte de 27 transporteurs de GNL. Pendant les deux premiers mois de 2009, le trafic mondial de GNL a diminué d'environ 5,5 % en raison des réductions des exportations de l'Algérie, du Nigéria,

du Qatar, de l'Indonésie, de l'Égypte et de la Guinée équatoriale dues à la faiblesse du marché mondial de gaz[5].

1. Évolution des échanges de GNL[6]

Alors que le gaz était brûlé, autrefois en tant que résidu dans le processus d'extraction, des méthodes ont été élaborées, au cours de ces dernières décennies, pour le mettre sur le marché. Les projets le concernant, en particulier, se sont multipliés avec l'amélioration de la technologie de transport. La mise au point du transporteur de GNL Q-Max a permis de faire baisser les coûts de transport de 20 à 30 %. En juin 2008, on comptait 80 installations de liquéfaction sur 19 sites dans le monde[7]. Cela dit, la capacité mondiale de liquéfaction n'a augmenté au premier semestre de 2008 que de 1,9 % pour atteindre 87,8 millions de tonnes métriques par an, car des projets très importants ont été retardés, y compris ceux de Tangguh (Indonésie), Sakhalin-2 (Fédération de Russie), Yemen LNG (Yémen), Qatargas 2's train 2 et RasGas 3's train 1 (Qatar)[8]. Ces projets, ainsi que d'autres, devraient se réaliser en 2009 et accroître la capacité d'environ 40 millions de tonnes métriques par an. L'usine de production de GNL Hammerfest de Melkøya, dans le nord de la Norvège, a recommencé à fonctionner en 2008, après quelques problèmes de démarrage, tandis qu'en Fédération de Russie, la toute première cargaison d'exportation commerciale de GNL a quitté l'usine de Prigorodnoye sur l'île de Sakhalin en mars 2009. Cette usine, fonctionnant à pleine capacité, devrait produire 9,6 millions de tonnes par an d'ici à 2010. En Fédération de Russie également, le géant Shtokman est en cours de développement, dans la mer de Barents, pour être appelé, selon les prévisions, à commencer à exporter en 2014, sans compter le site de la péninsule de Yamal dans le nord-ouest du pays, où l'on commence à construire des installations de production de GNL. Les premières expéditions de GNL ont quitté Tangguh, dans l'État de Papua Barat (Indonésie), pour Gwangyang (République de Corée) en juin 2009. Tangguh est le troisième centre d'exportation de GNL d'Indonésie, les autres étant Bontang dans le Kalimantan oriental et Arun à Sumatra. Ce projet de 5 milliards de dollars permettra de produire du GNL dans le premier de deux sites d'installations capables de liquéfier 3,8 millions de tonnes par an chacun.

2. Taux de fret du GNL

La plupart des transporteurs de GNL font l'objet de contrats stables à long terme et ne souffrent donc pas des fortes fluctuations des cours du disponible qui touchent d'autres secteurs. Le tarif d'affrètement journalier en 2008 a été en moyenne de 40 000 dollars à 50 000 dollars par jour pendant la plus grande partie de l'année. Toutefois, ce tarif, pour les voyages courts, a baissé de 17 % en 2008, se situant autour de 46 600 dollars par jour pour des navires à turbine à vapeur d'une capacité de 138 000 à 150 000 mètres cubes, en raison, surtout, d'un accroissement de l'offre de navires neufs.

Évolution du marché des transporteurs de GNL neufs

La flotte mondiale de transporteurs de GNL compte environ 280 unités. En 2008, 58 navires sont venus s'ajouter à cette flotte en provenance de chantiers navals, situés notamment en République de Corée et, dans une moindre mesure, au Japon et en Chine. Quelque 42 bâtiments de plus doivent être livrés en 2009, et 36 en 2010. La capacité de cette flotte s'est accrue de 28 % en 2008 pour atteindre 41 millions de mètres cubes, alors qu'elle était de 32 millions de mètres cubes l'année précédente. En janvier 2009, le nombre de navires neufs en commande se situait entre 78 et 82, pour 14,2 millions de mètres cubes à peu près (soit 34,8 % de la flotte existante), ce qui se traduit par une baisse par rapport aux années fastes 2004 et 2005, pendant lesquelles ont été livrés respectivement 67 et 49 navires de plus de 100 000 mètres cubes. Le prix de ces transporteurs est resté stable au cours de ces dernières années, de 222 à 237 millions de dollars entre 2006 et le début de 2009. Les plus grands transporteurs de GNL, les Q-Max dotés d'une capacité de 266 000 mètres cubes, opèrent principalement à partir du Qatar. Les nouvelles livraisons qui sont programmées devraient provoquer un tassement des taux de fret à moyen terme, car la capacité de production dans les nouvelles installations est à la traîne.

C. Marché du transport maritime de vrac sec[9]

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, lesquels son traités pour entrer dans la fabrication de produits qui, à leur tour, constituent l'épine dorsale du trafic de marchandises. Le marché des expéditions maritimes de vrac sec représente à peu près 66 % du volume total de fret transporté par voie maritime. Comme il a été indiqué au premier chapitre, le volume total de vrac sec chargé en 2008 a été de 5,4 milliards de tonnes. Le trafic des principaux vracs secs qui font l'objet des sections suivantes a été estimé à 2,1 milliards de tonnes en 2008. Dotée d'une capacité de charge d'environ 418 millions de tpl et avec 292 millions de tpl en commande en mars 2009, la flotte mondiale de transporteurs de vrac sec est appelée à croître d'environ 70 % au cours des quelques années à venir. En 2008, 333 bâtiments neufs ont été livrés, d'un total de 23,7 millions de tonnes, alors que 76 navires d'un total de 3,3 millions de tonnes ont été démolis. Le tonnage moyen des vraquiers récemment livrés se situe donc aux environs de 71 000 tpl, contre 43 000 tpl pour ceux qui ont été envoyés à la casse: il est clair que les armateurs se débarrassent des petites unités anciennes pour les remplacer par des navires neuf plus grands.

Le trafic de vrac sec − qui se portait très bien depuis 2003 − s'est effondré en 2008, en dépit d'un début d'année prometteur.

D'une manière générale, afin de garantir leur approvisionnement en marchandises essentielles, les pays se dotent d'une flotte marchande à la hauteur de leurs besoins d'importations. Par exemple, la Chine possède une flotte importante de vraquiers qui l'approvisionnent en matières premières pour la production de biens. Cependant, cela peut également être le cas quand un seul produit domine dans les exportations: les pays peuvent détenir une flotte marchande destinée essentiellement à transporter ce type de marchandise. Par exemple, l'Indonésie (exportateur majeur de pétrole) possède une flotte importante de pétroliers. Ainsi donc, les pays en développement tendent soit à se spécialiser dans le transport de vrac qui leur permet d'acheminer les matières premières dont ils ont besoin pour fabriquer des produits manufacturés, soit à exporter un seul type particulier de marchandises (voir le chapitre 2 pour y trouver une présentation plus détaillée de l'armement mondial). Les pays en développement dont les armateurs possèdent une partie de la flotte mondiale de transporteurs de vrac sec sont notamment la Chine (43 millions de tpl, soit environ 10 % du total mondial), suivie de la République de Corée, de Hong Kong (Chine), de la province chinoise de Taiwan, de la Turquie, de l'Inde et de Singapour.

1. Évolution du trafic de vrac sec

Le trafic de vrac sec − qui se portait très bien depuis 2003 − s'est effondré en 2008, en dépit d'un début d'année prometteur. Le Baltic Exchange Dry Index, qui sert à mesurer les taux de fret du vrac sec transporté par voie maritime, a enregistré une baisse significative à la suite de la diminution du trafic dans ce secteur. Dans les sections ci-après, nous allons présenter une partie de l'évolution récente du trafic de chacun des cinq principaux vracs.

Minerai de fer

Le minerai de fer est une matière première importante car il constitue l'élément de base de la production d'acier, lequel est un élément de production essentiel de l'industrie lourde. Environ 98 % du minerai de fer est consacré à la production de fer et d'acier, le reste étant destiné au lavage du charbon et à la fabrication de ciment. Le fer, le métal le plus couramment utilisé, représente 95 % du tonnage de production de métal au niveau mondial. Il entre dans des alliages avec un certain nombre d'éléments comme le carbone, le manganèse et le nickel pour la production d'aciers plus forts et plus durs indispensables pour la construction, les véhicules motorisés, les navires, les trains et les voies de chemins de fer[10].

L'Australie et le Brésil interviennent à hauteur des deux tiers dans les exportations de minerai de fer. La moitié des importations sont destinées à la Chine, le Japon restant en 2e position avec 18 %. Les deux plus importantes sociétés d'extraction de minerai de fer sont Vale (Brésil) et Rio Tinto (Grande-Bretagne et Australie), qui exportent chacune environ 800 millions de tonnes par an. Il

faut à peu près soixante-quatorze jours, en moyenne, pour faire le voyage aller retour entre le Brésil et la Chine, contre environ trente jours entre l'Australie et la Chine, ce qui veut dire qu'un Capesize classique exploité à cette fin peut faire soit cinq voyages aller retour entre le Brésil et la Chine en une année, soit 12 allers retours entre l'Australie et la Chine. Si l'on considère que ces navires font habituellement le voyage de retour à vide, un temps de navigation précieux est passé à naviguer sans gagner d'argent sur des parcours plus longs.

Malgré la baisse générale des volumes de trafic dans d'autres secteurs, les importations de minerai de fer en Chine ont augmenté en 2008 (444 millions de tonnes, contre 383 millions de tonnes en 2007). C'est au deuxième et au troisième trimestre de 2008 qu'elles ont atteint leurs niveaux les plus élevés. La moyenne mensuelle a été d'environ 37 millions de tonnes, les importations ayant varié entre un point culminant à 42,8 millions de tonnes en avril 2008 et un plancher à 30,6 millions de tonnes en octobre de la même année. En avril 2009, un nouveau pic d'importation a été atteint, en Chine, à 57 millions de tonnes. Les premiers mois de 2009 ont été marqués, toujours en Chine, par un accroissement de ces importations de 22 % par rapport à la même période de 2008, ce qui a fait monter les stocks dans les ports aux environs de 70 millions de tonnes (contre une moyenne de 54 millions de tonnes en 2007), et dans les aciéries aux environs de 20 millions de tonnes[11]. Selon les données communiquées par la China Iron and Steel Association, les négociants ont accru la quantité de leurs importations dans l'espoir de pouvoir bénéficier d'un redressement de l'économie mondiale. Le deuxième semestre de 2009 paraît être très imprévisible dans le secteur du minerai de fer, car le Gouvernement chinois a limité la production d'acier à 460 millions de tonnes pour cette année, ce qui correspond à une réduction de 15 % par rapport à la production de 2008, qui avait été de 540 millions de tonnes. Cela peut amener certaines aciéries à réduire leur demande d'importations de minerai de fer vers la fin de l'année. Si l'on part du principe qu'il faut, en moyenne, 2,5 tonnes de minerai de fer pour fabriquer 1 tonne d'acier, cela signifie que 1 150 tonnes sont nécessaires par an, alors que 1 350 tonnes ont été consommées en 2008. La Chine a extrait à peu près 906 millions de tonnes de minerai de fer sur son territoire en 2008. Si la production nationale se maintient à ce niveau, la quantité de minerai importé après août 2009 va donc diminuer − ce qui provoquera une baisse des taux de fret −, ou bien elle gonflera les stocks, ce qui contribuera à la stabilité des taux. En 2009, la Chine a également annoncé la découverte de nouvelles réserves de minerai de fer d'environ 3 milliards de tonnes dans la province de Liaoning. Nous ne savons pas encore très bien quelles en seront les répercussions sur le marché, car cela dépendra de la qualité du minerai et des conditions d'extraction.

Au premier semestre de 2009, Rio Tinto a vendu environ 50 % de son minerai sur le marché «spot»; le reste se vend à des prix contractuels négociés annuellement. En comparaison, BHP Billiton a écoulé environ 20 % de sa production sur le marché «spot». Au cours de 2008, BHP Billiton et Rio Tinto étaient en négociation avec les sidérurgistes chinois pour établir les contrats relatifs au prix du minerai de fer. BHP Billiton et Rio Tinto restaient sur leurs positions dans l'espoir d'obtenir une majoration du taux de fret en raison de leur avantage géographique par rapport au Brésil, leur principal concurrent. Vale (Brésil) avait obtenu précédemment une augmentation de 65 %, mais comme l'Australie est située plus près de la Chine que le Brésil, les extracteurs australiens voulaient une augmentation plus importante en raison des économies réalisées sur les taux de fret; ils ont fini par avoir satisfaction en juin 2008, avec une augmentation de 96 %. Toutefois, Rio Tinto a convenu, en 2009, d'une baisse du prix du minerai de fer de 33 à 44 % avec Nippon Steel (Japon), la deuxième entreprise sidérurgique la plus importante du monde[12, 13]. Cela a ouvert la voie à d'autres baisses de prix avec l'aggravation de la crise financière mondiale. En juin 2009, Vale a consenti une diminution considérable de ses prix de références de minerai de fer de 48,3 % pour les sidérurgistes du Japon et de la République de Corée.

Vers la fin de 2008, le Gouvernement indien a annoncé une série de mesures financières visant à stimuler son trafic de vrac sec. Elles comportaient la suppression de la taxe à l'exportation de minerai de fer de 8 %, et une réduction de la taxe à la valeur ajoutée qui est passée de 15 % à 5 %. L'un des effets immédiats de ces mesures a été une augmentation de 500 % de ses exportations à destination de la Chine, ce qui a fait monter le total des exportations de l'Inde à 13,9 millions de tonnes pour le mois de janvier 2009. Elles ont diminué pendant les mois suivants sous l'effet de

l'augmentation du coût du fret transporté par chemin de fer à partir du Karnataka et de l'Inde orientale. Le tirant d'eau relativement faible dans les ports indiens a également contribué à limiter les exportations, car seuls les petits Supramax − plutôt que les Capesize − peuvent assurer ce trafic, et cela peut aggraver la congestion des ports.

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 a diminué en Europe[14] où elle a été de 141,1 millions de tonnes en 2008, contre 158,8 millions de tonnes en 2007. Dans la province chinoise de Taiwan, elle a également été à la baisse, passant de 60,3 millions de tonnes en 2007 à 50,9 millions de tonnes en 2008. D'autre part, les importations de charbon au Japon ont augmenté, pour passer de 180,6 millions de tonnes en 2007 à 185,8 millions de tonnes en 2008, tout comme en République de Corée où, de 84,8 millions de tonnes, elles sont montées à 93,5 millions de tonnes.

Dans d'autres parties du monde, les exportations de charbon d'Ukraine ont été perturbées par un certain nombre d'incidents, dont une explosion de méthane à la mine Karl Marx dans la région de Donetsk. En mars 2009, le Gouvernement ukrainien a introduit une taxe à l'importation de charbon de 13 % afin de protéger les producteurs nationaux. L'Inde a reçu la première d'une série d'expéditions de 2,5 millions de tonnes de charbon des mines australiennes de Wollongong. Elle est arrivée à un bon moment pour l'Inde, qui est confrontée à un accroissement des coûts de ses importations de charbon de Chine après que le Gouvernement chinois a porté les droits d'exportation de 10 % à 40 %[15]. Au Viet Nam, le Gouvernement a procédé à une série d'augmentations de la taxe à l'exportation de charbon, ce qui la porte à 20 %. En Afrique du Sud, les exportations de charbon à coke ont diminué en mars et en avril 2008 à mesure que la production nationale d'acier augmentait.

L'extraction minière mondiale de bauxite a progressé de 1,5 %, selon les estimations, pour atteindre 205 millions de tonnes en 2008.

Céréales

Les céréales sont les éléments essentiels qui entrent dans la fabrication des produits alimentaires pour les êtres humains et les animaux. Le premier exportateur mondial en est les États-Unis, devant l'Argentine, le Canada, l'Union européenne et l'Australie. Les exportations de céréales des États-Unis sont descendues à 90,4 millions de tonnes en 2008, alors qu'elles avaient été de 98,2 millions de tonnes en 2007. Celles du Canada sont également tombées de 22,2 millions de tonnes en 2007 à 20,9 millions de tonnes en 2009, alors que l'Union Européenne[16] a augmenté les siennes de 16,9 millions de tonnes en 2007 à 24,9 millions de tonnes en 2008 à la suite d'une bonne reprise des récoltes après une année 2007 qui avait été particulièrement mauvaise. L'Australie a enregistré un accroissement de ses exportations, qui sont passées de 9,2 millions de tonnes en 2007 à 13,1 millions de tonnes en 2008, tandis que celles de l'Argentine sont restées relativement stables à 26 millions de tonnes, malgré des mois de manifestations et une grève des exploitants agricoles de seize jours pour protester contre l'augmentation de la taxe à l'exportation des produits agricoles imposée par le Gouvernement. En Fédération de Russie, le Gouvernement a fait des propositions concernant la création d'une compagnie nationale des céréales chargée d'en contrôler les exportations.

Bauxite/alumine

La bauxite et l'alumine servent avant tout à la fabrication de l'aluminium. Il faut en moyenne 4 tonnes de bauxite séchée pour produire 2 tonnes d'alumine qui, à son tour, donnera 1 tonne d'aluminium. L'aluminium est un métal utilisé principalement par l'industrie des transports (14 % de la demande), de la construction (11 %) et la fabrication d'emballages (6 %)[17], à raison d'environ 51 millions de tonnes par an, y compris toutes les formes de métal secondaire. L'extraction minière mondiale de bauxite a progressé de 1,5 %, selon les estimations, pour atteindre 205 millions de tonnes en 2008. L'expansion des mines de bauxite en Australie, au Brésil, en Chine et en Inde explique l'essentiel de

cette légère augmentation. Par ailleurs, on estime que la production mondiale d'alumine a gagné 4 % en 2008. C'est la Chine qui domine l'industrie mondiale de l'aluminium, comptant pour un tiers à la fois de la production et de la consommation d'aluminium primaire. Derrière elle, les principaux pays producteurs sont la Fédération de Russie, le Canada, les États-Unis, l'Australie, le Brésil, la Norvège et l'Inde, qui représentent à peu près les trois quarts de la production mondiale d'aluminium primaire. On compte en tout 200 fonderies qui produisent de l'aluminium, dont la moitié sont en Chine; 14 compagnies exploitant 100 usines contrôlent 60 % de la production chinoise. En 2009, il y avait près de 50 projets de nouvelles fonderies en cours, à divers stades d'élaboration, pour une capacité totale de 20 millions de tonnes par an. Cela dit, la construction de 10 d'entre elles, seulement, avait démarré, d'une capacité totale de 2,8 millions de tonnes par an. Une nouvelle fonderie d'une capacité de production de 300 000 tonnes par an a commencé à fonctionner à Oman.

Le principal producteur mondial d'aluminium et d'alumine, UC Rusal[18], a relancé la production de l'usine d'Alscon au Nigéria, d'une capacité de 197 000 tonnes par an. Près du Nigéria se trouve la Guinée qui détient la plus grande réserve mondiale de bauxite, et où UC Rusal est propriétaire du complexe de production de bauxite et d'alumine de Friguia d'une capacité de 640 000 tonnes d'alumine et de 1,9 million de tonnes de bauxite par an. L'usine d'Alscon, dont UC Rusal (77,5 %), l'État nigérian (15 %) et Ferrostaal AG (7,5 %) se partagent la propriété, a été construite au Nigéria parce qu'une fonderie consomme énormément d'énergie, ce que possède ce pays sous forme d'hydrocarbures. L'électricité et l'alumine restent les deux éléments les plus coûteux dans cette production. Toutefois, un approvisionnement en électricité sûr et à bon prix est un facteur plus important que la proximité des matières premières ou des marchés, lorsqu'il est question de l'emplacement d'une fonderie d'aluminium, à preuve les exemples des grandes fonderies du Bahreïn, de Doubaï, d'Oman, d'Afrique du Sud, du Mozambique et d'Islande. Certains pays, comme le Canada et la Norvège, profitent d'un apport abondant d'énergie hydroélectrique et de la proximité de marchés de consommation.

Les réserves mondiales de bauxite sont estimées être de 55 à 75 milliards de tonnes, dont 33 % se trouvent en Amérique du Sud et dans les Caraïbes, 27 % en Afrique, 17 % en Asie, 13 % en Océanie et 10 % ailleurs. Les principaux pays producteurs, comptant 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 mensuel moyen d'aluminium de qualité supérieure du London Metal Exchange (LME) a chuté d'un chiffre record de 3 070 dollars la tonne en juillet 2008 à 1 329 dollars la tonne en février 2009, les stocks du LME étant passés de 1,1 million à 3,2 millions de tonnes.

Phosphates

Les phosphates sont utilisés à des fins diverses, mais surtout dans l'agriculture, qui représente plus de 90 % de la consommation annuelle de ce produit. Le phosphate naturel est la seule source d'importance, au niveau mondial, du phosphore qui est un élément essentiel pour la nutrition des plantes (sous forme d'engrais liquides et solides), ainsi que pour celle des animaux (sous forme d'aliments pour le bétail et la volaille). Parmi les applications industrielles du phosphate brut, on note les agents anticorrosion, les cosmétiques, les fongicides, la céramique, le traitement de l'eau et la métallurgie. Les réserves de phosphate brut se trouvent principalement dans les phosphorites sédimentaires marines. Les plus grands gisements sont situés en Afrique du Nord, en Chine, au Moyen-Orient et aux États-Unis. On en trouve des quantités non négligeables dans des roches ignées au Brésil, au Canada, en Fédération de Russie et en Afrique du Sud. 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 pays exportateurs de moindre importance d'Afrique 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.

En 2008, la production minière mondiale de phosphate s'est accrue de 6,5 % selon les estimations, pour atteindre 167 millions de tonnes, les réserves étant estimées aux environs de 18 000 millions de tonnes. La Chine et le Maroc en détiennent à peu près 36 % et 32 % respectivement, devant l'Afrique du Sud (8 %) et les États-Unis (6 %). Les principaux producteurs sont OCP Group (Maroc), la Mosaic Company (États-Unis), la Compagnie des phosphates de Gafsa (Tunisie) et PCS Phosphate (États-Unis), qui comptaient respectivement pour 15 %, 11 %, 5 % et 5 % dans la capacité mondiale en 2005.

En 2008, la production minière mondiale de phosphate s'est accrue de 6,5 % selon les estimations, pour atteindre 167 millions de tonnes…

Le cours du phosphate brut a beaucoup augmenté au cours de ces dernières années, en raison de la demande croissante du secteur agricole (pour les produits alimentaires, l'alimentation du bétail et les biocarburants) et de l'offre réduite. En 2008, le prix moyen du disponible d'Afrique du Nord et d'autres régions exportatrices a été de près de 500 dollars la tonne, soit plus de cinq fois le prix moyen de l'année précédente, ce qui a eu un effet d'entraînement sur celui d'autres types d'engrais, comme l'azote, la potasse et le soufre.

Évolution du marché des vraquiers neufs

Quelque 355 transporteurs de vrac sec neufs ont été livrés en 2008, contre 315 l'année précédente. Le tonnage total s'est monté à 28,9 millions de tpl, accusant une augmentation de 24,7 millions de tonnes par rapport à 2007. Ainsi qu'il a été indiqué au chapitre 2, le tonnage des transporteurs de vrac sec en commande en 2009 a dépassé celui de tous les autres types de navires. Il représente 69 % de la flotte existante de cette catégorie. En 2009, la société brésilienne d'extraction de minerai Companhia Vale do Rio Doce (VALE) a annulé une commande de 12 très grands transporteurs de minerai (VLOC) passée en mai 2008 pour être livrée en 2011 auprès du troisième plus important constructeur chinois Jiangsu Rongsheng Heavy Industries. Ces navires, plus gros que le Berge Stahl, devaient avoir un tonnage de 400 000 tpl, une longueur de 360 mètres hors tout et une largeur de 65 mètres, pour un tirant d'eau de 23 mètres et une empreinte carbone 34 % plus basse que celle des Capesize traditionnels. Cette commande aurait fait de Vale l'exploitant de VLOC le plus important au niveau mondial et, selon les informations, représentait un gain de 1,6 milliard de dollars pour les chantiers navals chinois. En 2009, on comptait 100 transporteurs de minerai de plus de 200 000 tpl en commande pour être livrés en 2011 et 2012. On ne sait pas encore combien de ces commandes seront confirmées. Vale s'est lancé dans ces activités d'armateur en 2006, lorsque les taux du vrac sec ont commencé à grimper, et cette décision s'explique par l'augmentation des coûts de fret, qui faisait que, au milieu de 2008, il en coûtait près de 108 dollars la tonne pour acheminer du minerai de fer du Brésil en Chine, ce qui compromettait la compétitivité de Vale par rapport aux producteurs australiens situés plus près du marché asiatique et dont les coûts de fret sont moins élevés. À la fin de 2008, la chute des taux de fret du vrac sec a fait descendre celui du minerai de fer du Brésil à destination de la Chine à 8,35 dollars la tonne pour la première fois en près de sept ans, remettant en cause les perspectives d'une exploitation viable de 12 très grands transporteurs de minerai neufs et coûteux.

… le tonnage des transporteurs de vrac sec en commande en 2009 a dépassé celui de tous les autres types de navires.

2. Taux de fret du vrac sec

L'année 2008 a marqué un tournant pour les propriétaires de transporteurs de vrac sec après quatre ans de forte croissance. Les livraisons nécessitées par la préparation des Jeux olympiques ont provoqué des problèmes de congestion en Chine. Le Brésil et l'Australie ont contribué à la raréfaction de l'offre et à l'augmentation des taux de fret dès le début de l'année. Dans le nord de la Chine, les stocks de minerai de fer qui s'étaient accumulés ont provoqué une interruption des calendriers et un retard moyen de dix jours pour l'accostage des navires, tandis qu'on signalait des queues d'attente pouvant aller jusqu'à 50 navires au Brésil. Au port australien de Newcastle, une file de 40 navires attendait pour pouvoir entrer en juin 2008, à la suite des retards causés par d'importantes inondations, ces conditions s'étant reproduites au début de 2009.

Le Baltic Exchange Dry Index (BDI) a fait un bond spectaculaire au premier semestre de 2008, pour atteindre un record absolu de 11 793 points en mai, et avant de retomber à 663 points à la fin de l'année (ce qui divise le chiffre initial par 17). En juin 2008 le gain moyen enregistré par un Capesize moderne était de 176 200 dollars par jour[19]. En décembre, toutefois, le taux avait baissé de 90 %, à 17 500 dollars par jour. Un analyste a situé la marge bénéficiaire des Capesize, des Panamax et des Supramax à 2 425 dollars, 5 021 dollars et 6 500 dollars respectivement pour un BDI légèrement supérieur à 700. Ainsi, ce sont les propriétaires de grands navires, comme les Capesize, qui sont le plus gravement touchés par la baisse de 90 % du BDI. Les renseignements de première main obtenus par la CNUCED montrent que les propriétaires de petits navires, comme les transporteurs de vrac sec de 4 000 tpl utilisés pour le cabotage, ont subi des baisses des taux de fret de l'ordre de 30 % en 2008. Toutefois, à ces taux, les armateurs ont du mal à faire face aux coûts marginaux (c'est-à-dire les coûts journaliers de fonctionnement), pour ne rien dire des dépenses d'équipement. Ces dernières varient considérablement, et un armateur qui a acheté un navire alors que le marché était au plus haut aura indubitablement des difficultés avec les taux actuels et constatera que les stratégies de retrait sont limitées. Certaines compagnies, comme Britannia Bulk, Atlas Shipping et Armada Singapore Pte Ltd., ont entamé des procédures de dépôt de bilan. Le marché des produits dérivés, qui a été très porteur pendant quelque temps, n'a cessé de s'effriter en décembre 2008, et les positions spéculatives qu'ont adoptées ces compagnies maritimes leur ont porté préjudice. Elles ne se contentaient pas de se battre pour faire face au remboursement des investissements d'équipement, qui avaient généré à peine assez de revenus pour couvrir les coûts de fonctionnement du matériel, mais elles devaient également faire face à d'importants appels de marge pour fournir des garanties aux banques et à d'autres compagnies maritimes. Cela, naturellement, a un effet d'entraînement, et de lourdes dettes se sont ajoutées aux ennuis que ces compagnies continuent d'éprouver. Lorsque Armada Singapore Pte Ltd. a entamé sa procédure de dépôt de bilan, plus de 100 millions de dollars lui étaient dus par Fortescue Metals, Ashapura Minechem, Pioneer Freight Futures, Atlas Shipping, Britannia Bulk et Glory Wealth[20].

L'année 2008 a marqué un tournant pour les propriétaires de transporteurs de vrac sec après quatre ans de forte croissance.

La baisse des recettes a naturellement eu des répercussions sur les prix des navires. Un Capesize de 5 ans coûtait 128 millions de dollars au début de 2008; il est ensuite monté à 156,5 millions de dollars en août, pour terminer l'année à 47,5 millions de dollars. Ce déclin rapide des prix des navires a suivi celui du Baltic Exchange Dry Index, qui a culminé en mai 2008 pour se retrouver à un plancher record en décembre 2008. Les prix des Capesize d'occasion ont marqué un palier au premier trimestre de 2009, puis sont montés à 44,5 millions de dollars en avril, et le loyer journalier a légèrement augmenté pour atteindre 21 300 dollars. Si l'on adopte une perspective historique, ces chiffres sont supérieurs à la moyenne des bénéfices qui était inférieure à 16 000 dollars par jour pour un Capesize dans les années 90 − décennie pendant laquelle ils n'ont jamais dépassé 25 000 dollars.

Le marché du vrac sec est resté imprévisible en 2009. En février de cette année, le Baltic Exchange Capesize Index (BCI) a doublé par rapport au mois précédent pour monter à 3 822 points, à partir du plancher le plus bas jamais enregistré de 830 points en décembre 2008. La cause en revient à l'accroissement des exportations de minerai de fer d'Australie et du Brésil. Les recettes du disponible pour les expéditions en provenance du Brésil étaient de près de 50 000 dollars par jour, contre 10 000 dollars environ en décembre. En février 2009, les Panamax et les Supramax généraient un bénéfice voisin de 10 000 dollars par jour − le double de celui du mois précédent. En juin 2009, les taux des Capesize ont même franchi la barre des 100 000 dollars par jour, mais cela ne semble pas devoir durer, étant donné l'augmentation de l'offre de près d'un navire neuf par jour.

Les prix des vraquiers ont également accusé une baisse significative: un Panamax de 5 ans qui coûtait 90 millions de dollars en décembre 2007 a été évalué à 30 millions de dollars en novembre 2008. Les armateurs qui ne peuvent revendre leurs navires s'exposent à des pertes d'exploitation et à des difficultés de caisse en raison de la crise financière, en conséquence de quoi, ils sont placés devant un dilemme: supprimer la fourniture de

Tableau 31
Indices du taux de fret du vrac sec, 2006-2009

	Tramping sec − affrètement à temps (1972 = 100)				*Tramping sec − affrètement au voyage (1985 = 100)*			
Période	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*
Janvier	302	491	812	193	294	632	1 018	154
Février	298	480	657	259	292	577	908	227
Mars	327	550	810	305	321	644	1 221	296
Avril	326	576	795	254	325	707	1 080	277
Mai	323	671	1 055	306	304	712	1 544	358
Juin	331	626	1 009	410	359	759	1 250	
Juillet	360	673	868		421	875	1 036	
Août	417	718	716		475	920	976	
Septembre	447	828	550		518	1 078	657	
Octobre	450	985	313		522	1 044	267	
Novembre	447	1 013	192		463	1 280	117	
Décembre	484	926	181		594	1 251	121	
Moyenne annuelle	376	711	663	288	407	873	850	262

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de divers numéros 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.

services ou désarmer des navires pour faire remonter les taux[21].

En 2008, le marché du tramping sec, concernant l'affrètement au temps ou au voyage, a poursuivi sa hausse pendant le premier semestre (voir le tableau 31), mais au cours du second semestre, il est descendu de 1 009 points en juin à 181 points en décembre. Par ailleurs, l'affrètement au temps pour le tramping sec est passé de 1 250 points en juin à tout juste 121 points en décembre. Le mois le plus favorable pour ces deux indices a été le mois de mai, avec 1 055 et 1 544 points respectivement. Les taux sont légèrement remontés au premier trimestre de 2009, mais sans dépasser le tiers de ce qu'ils étaient au moment du pic.

Affrètement à temps pour le vrac sec (voyages)

En 2008, les taux de fret des Capesize affrétés pour des voyages transatlantiques aller retour ont été en constante fluctuation. Ils étaient de 111 835 dollars par jour en janvier, ont atteint un pic à 220 385 dollars en mai, avant de chuter de plus de 97 % et de s'établir à 5 055 dollars par jour à la fin de l'année. Sur les itinéraires reliant Singapour et le Japon à l'Australie, on a observé la même tendance que sur les itinéraires transatlantiques. Les taux de fret appliqués aux Capesize allant de Singapour et du Japon en Australie sont à créditer d'une hausse importante au premier semestre de 2008, les recettes des propriétaires de ces navires ayant été de 112 765 dollars par jour au début de l'année, contre 66 630 dollars par jour à la période correspondante de 2007, et 192 845 dollars en mai 2008. En novembre 2008, toutefois, ils étaient redescendus à un niveau plancher de 2 640 dollars par jour au terme d'une baisse de 98 %.

En 2008, les taux de fret des Capesize affrétés pour des voyages transatlantiques aller retour ont été en constante fluctuation.

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 été à la hausse pendant le premier semestre de 2008 jusqu'à un pic atteint en juin, avant d'accuser une baisse sérieuse. Ils étaient de 125 000 dollars par jour pour les Capesize de 200 000 tpl âgés de 5 ans au début de 2008 − contre 63 000 dollars par jour à la même période de 2007 − et ont culminé à 176 200 dollars en juin. Entre janvier 2008 et janvier 2009,

les taux de fret des Capesize de 170 000 tpl âgés de 1 à 5 ans ont perdu 82 %. Ceux des Panamax de 75 000 tpl âgés de 5 ans ont démarré l'année à 57 000 dollars par jour, alors qu'ils étaient de 31 000 dollars par jour un an plus tôt, mais ils l'ont terminée à 10 000 dollars par jour. Ceux des Handymax de 28 000 tpl âgés de 10 ans sont tombés de 26 000 dollars par jour en janvier 2008 à 6 600 dollars par jour en décembre de la même année.

Affrètement au voyage des vraquiers

Les taux de fret du minerai de fer expédié du Brésil à destination de la Chine ont ouvert l'année 2008 à 64,05 dollars la tonne, contre 35,50 dollars la tonne l'année précédente. En mai 2008, ils étaient montés à 101,80 dollars la tonne pour la terminer à 8,35 dollars la tonne seulement. Les taux de fret ont enregistré une hausse de 80 % entre janvier 2007 et janvier 2008, mais ils avaient perdu à peu près 86 % en janvier 2009 par rapport à janvier 2008. Il en a été de même sur tous les itinéraires, la récession économique mondiale ayant eu pour effet de faire baisser la demande de matières premières.

D. Marché des services de ligne[22]

Introduction

Le marché des services de ligne concerne essentiellement les porte-conteneurs et représente à peu près 16 % du volume de marchandises chargées au niveau mondial (tonnes). La plupart des articles peuvent être transportés en conteneurs, y compris les cargaisons autrefois transportées en vrac et les composantes des produits, mais les conteneurs sont surtout remplis de produits finis prêts à la consommation. En 2008, la totalité des échanges conteneurisés a été estimée à 1,3 milliard de tonnes, ce qui représente une augmentation de 4,6 % par rapport à l'année précédente[23]. Selon les estimations, l'ensemble du trafic de conteneurs s'est monté à 134,5 millions d'EVP en 2008. La part dudit trafic dans l'ensemble des marchandises solides au niveau mondial, qui était de 5,1 % en 1980, est passée à 25,4 % en 2008. Cette croissance rapide au cours de ces vingt dernières années est due à un ensemble de facteurs, à savoir: 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, par exemple les métaux communs comme les cathodes en cuivre et les concentrés de cuivre[24]. La flotte de porte-conteneurs s'est accrue de 17,3 millions de tpl, soit de 11,9 %, pour atteindre 162 millions de tpl, ce qui représente approximativement 13,6 % de l'ensemble de la flotte mondiale. Au début de 2009, les porte-conteneurs étaient au nombre de 4 638, pour une capacité totale de 12,14 millions d'EVP.

… les volumes de conteneurs transportés entre l'Asie et l'Europe ont diminué d'environ 15 % en 2008.

1. Évolution du trafic de ligne

Évolution générale

Le fait le plus notable à cet égard, en 2008, a été la suppression de l'exemption par catégorie dont bénéficiaient les conférences maritimes de la part de l'Union européenne en ce qui concerne la détermination des prix et des capacités. À partir du 18 octobre 2008, les anciens membres de la Far East Freight Conference ont dû établir leurs propres tarifs douaniers et leurs propres surtaxes, ce qui fait que différents taux et différents montants sont appliqués sur tout l'ensemble. La multiplicité et la variété des taux appliqués par les compagnies maritimes constituent un fardeau de plus pour les expéditeurs, qui doivent faire des efforts supplémentaires pour les conserver tous en mémoire. Aujourd'hui, pour autant que nous sachions, aucun autre pays ni région n'a mis en œuvre l'approche de l'Union européenne.

Les chiffres publiés par la European Liner Affairs Association (ELAA) montrent que les volumes de conteneurs transportés entre l'Asie et l'Europe ont diminué d'environ 15 % en 2008. Au début de 2009, les taux par conteneur sur ces itinéraires se situaient autour de 300 dollars par EVP − accusant ainsi une chute de 80 % par rapport à la période de haute conjoncture de 2007. Afin de soutenir les taux après la suppression des conférences maritimes européennes, APL, Hapag-Lloyd et MOL ont tous annoncé une hausse de leurs tarifs qui les portait au-dessus des prix au comptant à partir du 1er avril 2009. Pour résorber l'excédent de capacité, certains exploitants, à titre de mesure supplémentaire, ont modifié les itinéraires de leurs expéditions d'Europe à

destination de l'Asie pour les faire passer par le cap de Bonne-Espérance. Cela implique un allongement du temps de navigation moyen de sept jours et une augmentation d'environ 30 % de la consommation de combustible de soute, mais également l'économie des droits de transit du canal de Suez. Dans certains cas, cette modification d'itinéraire a permis de réaliser une économie de plus de 300 000 dollars pour les plus grands navires, même en tenant compte du surcoût lié au carburant et l'équipage. Avec l'augmentation du prix du carburant, toutefois, la viabilité à long terme de ces itinéraires plus longs risque d'être remise en cause.

À la suite de ce déroutement, les recettes du canal de Suez ont accusé une baisse de 22 % en avril 2009 par rapport à la période correspondante de 2008. En avril 2009, 1 482 navires ont transité par le canal, le total des droits payés s'étant élevé à 448,9 millions de dollars, ce qui représente à peu près 300 000 dollars par unité, étant entendu que les plus grands porte-conteneurs peuvent s'attendre à payer le double de ce montant pour un seul passage. Il n'est pas sans intérêt de savoir que, en mai 2009, MSC, qui avait dérouté son trafic en direction de l'est par le cap de Bonne-Espérance, est revenu sur sa décision, certains analystes étant convaincus qu'il avait négocié un rabais avec l'Autorité du canal de Suez.

Hormis l'économie de carburant et la résorption de l'excédent de capacité, ce déroutement permet d'éviter la zone dangereuse où sévissent les pirates au large de la Somalie, et donc la nécessité de contracter une assurance supplémentaire[25]. Il a été signalé que les coûts d'assurance contre les actes de piraterie ont plus que décuplé en 2008. On a fait état de 141 attaques de ce genre au large de la Somalie en 2008; les premières analyses des données de 2009 laissent penser que ce chiffre va doubler.

Le 1er janvier 2009, les 20 principaux opérateurs représentaient à peu près 69 % de l'ensemble de la capacité de porte-conteneurs en service, accusant ainsi une régression de 1 % par rapport à 2008.

À la suite de la diminution des volumes de trafic, la compagnie maritime Evergreen a annoncé des réductions de services et de personnel au début de 2009 sur la liaison Asie-Pacifique. Le secteur des transports maritimes a suivi, en 2008, une tendance similaire à celle que nous avons notée plus haut pour les pétroliers et les transporteurs de vrac sec − à savoir un premier semestre dynamique suivi d'un second semestre faible en raison de l'extension de la crise financière mondiale. Dans l'ensemble, cependant, 2008 n'a pas été une mauvaise année pour les propriétaires de navires de ligne, les taux moyens des petits bateaux ayant été supérieurs à ceux de 2007.

Comme il a été indiqué au chapitre 2, la capacité totale de la flotte de porte-conteneurs, y compris celle des porte-conteneurs cellulaires intégraux, était de 14,4 millions d'EVP en 2009. Un grand nombre de bâtiments neufs ont été commandés en 2008, alors que jusqu'au milieu de 2009, aucune commande de porte-conteneurs n'a été passée. Un très faible tonnage a été envoyé à la casse en 2008: autour de 728 000 tpl entre janvier et octobre. La dernière unité d'une série de huit très grands porte-conteneurs de Maersk Line − le *Eugen Maersk* de 12 508 EVP − a été mise en service en 2008, ainsi que le *MSC Daniela* de 13 800 EVP, appartenant à la Mediterranean Shipping Company basée en Suisse, qui l'exploite.

Principaux opérateurs de services de ligne

Au cours de 2008, la capacité de chargement des 10 principaux exploitants de porte-conteneurs mondiaux a enregistré une augmentation de 11 % − alors qu'elle avait été de 15,7 % l'année précédente − pour atteindre 7,4 millions d'EVP (tableau 32), ce qui est un peu inférieur au gain exceptionnel de 26,5 % enregistré en 2006. Dans l'ensemble, la part des 20 principaux opérateurs de services de ligne a progressé en 2008 de 11,6 % à hauteur de 9,9 millions d'EVP. L'année précédente, la flotte des 20 compagnies de services de ligne les plus importantes s'était étoffée de 15,5 %, ce qui avait contribué à concentrer le marché de ces services. Le 1er janvier 2009, les 20 principaux opérateurs représentaient à peu près 69 % de l'ensemble de la capacité de porte-conteneurs en service, accusant ainsi une régression de 1 % par rapport à 2008. Quelque 11 de ces 20 compagnies appartenaient à des pays en développement, 9 à des pays développés, et aucune à des pays en transition. La liste était dominée par les pays asiatiques − 14 compagnies appartenant à cette région, 5 à l'Europe et 1 à l'Amérique latine. On comptait un

seul nouveau nom sur cette liste, classé en 18e position − à savoir la United Arab Shipping Company, dont le siège est au Koweït, qui fonctionne à partir de Doubaï avec 43 navires, et dont la capacité de transport est de 155 462 EVP. Cette compagnie a causé une certaine émotion en 2008, lorsqu'elle a révélé avoir passé commande de neuf porte-conteneurs de 13 100 EVP pour un montant de 1,5 milliard de dollars. MOL, Hanjin et HMM ont toutes gagné deux places en 2008, pour s'installer en 9e, 10e et 15e position respectivement. APL et Yang Ming ont progressé d'un rang, se classant respectivement à la 7e et à la 13e place. China Shipping Container Lines (CSCL), K Line et Pacific International Lines (PIL) ont toutes trois reculé d'un cran pour se retrouver en 8e, 14e et 19e position respectivement. Wan Hai de la province chinoise de Taiwan − qui était jusque-là classée dix-neuvième − est sortie du tableau à la suite d'un programme de compression destiné à réduire le nombre des navires qu'elle exploitait. Malgré cela, Wan Hai a accru sa capacité de transport de conteneurs en 2008, et a conclu avec Pacific International Lines un partenariat stratégique à long terme.

Maersk Line est restée en tête, suivie de près par MSC et CMA-CGM, mais l'écart entre la 1re et la 2e position continue de se resserrer, passant de 437 000 EVP à tout juste 230 000 EVP. Au cours de 2008, MSC a enregistré une croissance de 20,5 % et CMA-CGM de 18,9 %, alors que le numéro un sur le marché, Maersk Line, a progressé de 5,9 % seulement par rapport à l'année précédente. Pour ce qui est de la capacité de la flotte, la part de marché de cette dernière compagnie, selon nos informations, est tombée de 16,1 % à 14,1 % entre janvier 2008 et avril 2009, au contraire de celle de MSC qui est passée de 10,4 % à 11,5 %. En 2005, lorsque Maersk a acquis P&O Nedlloyd, sa part de marché était supérieure à 18 %. Le seul changement notable intervenu en matière de propriété, parmi les 20 compagnies maritimes les plus importantes, concerne Hapag-Lloyd qui a été vendue par sa société mère TUI à un consortium de Hambourg à la fin de 2008.

Bilan financier des principales compagnies maritimes

Le bilan financier des principales compagnies maritimes, en 2008, a été bien inférieur à son niveau des années antérieures, en raison de la crise financière mondiale qui a commencé à faire sentir ses effets sur le commerce mondial au dernier trimestre. Maersk Line et ses partenaires commerciaux, selon les informations disponibles, ont réalisé un bénéfice de 205 millions de dollars en 2008 sur un chiffre d'affaires d'environ 26 milliards de dollars, ce qui est très inférieur à la performance de 2005, qui fut une année exceptionnelle au cours de laquelle ce bénéfice s'est monté à plus de 1,2 milliard de dollars[26]. En 2009, environ 5 % de ses navires étant inactifs, les perspectives de la première compagnie mondiale de services de lignes s'annonçaient très difficiles. Les bénéfices de CMA-CGM ont chuté d'environ 87 % en 2008, passant de 966 millions de dollars en 2007 à 124 millions de dollars, à la suite de la forte baisse des taux de fret sur toutes ses lignes principales. Cependant, comme les trois quarts de sa flotte sont nolisés et qu'environ 180 de ses 280 navires doivent être changés en 2009, CMA-CGM dispose d'une marge importante pour réduire ses coûts de fonctionnement[27]. Evergreen Line a fait état d'une diminution, en 2008, de 639 millions de nouveaux dollars de Taiwan (19 millions de dollars) de ses bénéfices, qui ont été divisés par 17 par rapport aux 10,4 milliards de nouveaux dollars de Taiwan (319 millions de dollars) de l'année précédente. Hapag Lloyd semble faire exception à la règle avec une augmentation de ses recettes de 4,3 % (à 8,4 milliards de dollars en 2008), de 19 % de ses bénéfices (à 285 millions de dollars), et de 2 % de son volume de fret (à 5,54 millions d'EVP). Les recettes de COSCO ont progressé de 16,6 % en 2008 pour atteindre 130,87 milliards de yuan (19,17 milliards de dollars), mais ses bénéfices ont accusé une baisse de 40 %, s'établissant à 11,62 milliards de yuan (1,7 milliard de dollars). Les recettes des transports par conteneurs ont perdu 4,3 % après être descendues à 43,8 milliards de yuan (6,42 milliards de dollars) en 2008, cette compagnie ayant transporté 5,8 millions d'EVP de marchandises, soit 1,5 % de plus qu'en 2007. Neptune Orient Lines a annoncé un bénéfice net de 83 millions de dollars en 2008, soit une baisse de 84 % par rapport à 2007, malgré une augmentation de ses recettes totales de 14 % à 9,29 milliards de dollars. Celles de MOL ont perdu 4 % en 2008 par rapport à l'année précédente pour s'établir à 1 865 milliards de yuan (19,3 milliards de dollars), alors que son bénéfice d'exploitation a chuté de 32 % à 197,2 milliards de yuan (2,03 milliards de dollars) et ses recettes nettes de 33 % à 126,9 milliards de yuan (1,31 milliard de dollars). China Shipping Container Lines (CSCL) a

Tableau 32
Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneur au début de 2009
(Nombre de navires exploités et capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP))

Rang	*Exploitant*	*Pays/territoire*	*Nombre de navires en 2009*	*Capacité en EVP en 2009*
1	Maersk Line	Danemark	426	1 740 936
2	MSC	Suisse	431	1 510 720
3	CMA-CGM Group	France	280	864 893
4	Evergreen	Province chinoise de Taiwan	181	629 615
5	Hapag-Lloyd	Allemagne	132	496 724
6	COSCON	Chine	141	491 580
7	APL	Singapour	128	470 901
8	CSCL	Chine	121	431 582
9	MOL	Japon	109	387 107
10	Hanjin	République de Corée	83	365 605
Total partiel			**2 032**	**7 389 663**
11	OOCL	Hong Kong (Chine)	90	364 384
12	NYK	Japon	82	358 094
13	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	85	317 473
14	K Line	Japon	99	309 496
15	HMM	République de Corée	58	258 648
16	Hamburg Sud	Allemagne	81	256 513
17	Zim	Israël	82	251 717
18	UASC	Koweït	43	155 462
19	PIL	Singapour	76	147 985
20	CSAV	Chili	56	141 957
Total 1 à 20			**2 784**	**9 951 392**
Flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires au 1er janvier 2009			**9 447**	**14 429 080**

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, accessibles sur http://www.ci-online.co.uk.

accusé une baisse de ses recettes de 11 % à 34,75 milliards de yuan (5,1 milliards de dollars) et de ses bénéfices nets de 98 % (à 42 millions de yuan) en 2008. Hanjin a affiché un accroissement de 34,9 % de ses bénéfices d'exploitation (3 000 milliards 350 millions de won, soit 2,4 milliards de dollars) en provenance de toutes ses catégories de navires en 2008, sur un total de recettes de 9 000 milliards 360 millions de won. Ses porte-conteneurs lui ont rapporté 7 000 milliards 170 millions de won, ce qui correspond à une augmentation de 26,7 %, grâce à la hausse des taux de fret sur les itinéraires transpacifiques, mais ses bénéfices d'exploitation (89 milliards de won, soit 64 millions de dollars) ont accusé une baisse de 19 %.

La récession économique mondiale associée à des prévisions désastreuses pour le commerce mondial contribue fortement à faire baisser les taux de fret. L'augmentation du coût de carburant pèse lourdement sur le pourcentage de navires désarmés et sur l'offre de nouveaux navires en commande.

2. Taux de fret conteneurisé

Affrètement de porte-conteneurs

Les armateurs allemands dominent le marché mondial des transports maritimes de ligne, les courtiers de Hambourg contrôlant environ 75 % de l'affrètement des porte-conteneurs disponible. Depuis 1998, l'association des courtiers maritimes de Hambourg publie le «*Hamburg Index*», qui présente une étude de marché des taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs d'une

Tableau 33
Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(En dollars par cellule de 14 tonnes par jour)

Catégorie de navires (EVP)	*Moyennes annuelles*								
	2000	*2001*	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*
Non gréés									
200-299	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67	27,22	26,00
300-500	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67	22,27	19,95
Gréés/Non gréés									
2 000-2 299	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51	11,68	9,96
2 300-3 400[a]			5,96	9,29	13,16	13,04	10,18	10,74	10,66
Gréés/Non gréés									
200-299	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04	29,78	32,12
300-500	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04	21,34	21,39
600-799[b]			9,26	12,25	19,61	23,70	16,62	16,05	15,64
700-999[c]			9,11	12,07	18,37	21,96	16,73	16,90	15,43
1 000-1 299	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28	13,69	12,24
1 600-1 999	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77	12,79	10,77

Catégorie de navires (EVP)	*Moyennes mensuelles de 2008*											
	Janvier	*Février*	*Mars*	*Avril*	*Mai*	*Juin*	*Juillet*	*Août*	*Septembre*	*Octobre*	*Novembre*	*Décembre*
Non gréés												
200-299	29,23	28,49	30,16	27,96	28,77	29,10	29,87	28,25	23,89	19,55	20,31	16,45
300-500	22,37	23,77	24,49	23,34	21,88	23,04	23,82	20,53	20,68	16,32	13,91	9,78
Gréés/Non gréés												
2 000-2 299	13,18	13,10	12,59	12,78	11,98	10,15	10,15	9,20	8,54	6,62	6,62	4,63
2 300-3 400[a]	12,53	12,53	10,97	11,31	10,82	10,82	10,48	10,53	9,47	9,47	9,47	9,47
Gréés/Non gréés												
200-299	32,39	33,61	33,35	35,78	35,78	35,85	35,85	30,70	30,05	30,74	25,65	25,65
300-500	23,66	27,60	24,03	22,51	23,37	18,75	21,52	22,22	21,33	20,94	16,35	14,44
600-799[b]	16,47	17,59	17,94	18,27	17,43	17,43	15,77	15,37	14,94	12,14	12,14	12,14
700-999[c]	18,42	18,74	17,39	18,18	17,63	17,21	17,63	16,01	14,39	12,55	9,57	7,40
1 000-1 299	14,58	15,04	15,49	15,80	15,29	15,04	13,48	10,89	10,19	9,37	6,35	5,39
1 600-1 999	13,68	13,84	13,75	13,09	12,48	11,36	10,51	11,30	9,75	7,62	7,13	4,69

Tableau 33 (*suite*)

	Moyennes mensuelles de 2009					
Catégorie de navires (EVP)	*Janvier*	*Février*	*Mars*	*Avril*	*Mai*	*Juin*
Non gréés						
200-299	15,49	12,49	13,22	11,75	10,61	13,48
300-500	10,94	9,59	9,13	8,46	8,94	8,79
Gréés/Non gréés						
2 000-2 299	4,63	3,22	3,22	2,40	2,40	2,51
2 300-3 400[a]	9,47	9,47	2,79	2,60	2,46	2,31
Gréés/Non gréés						
200-299	20,84	18,21	17,17	17,17	15,70	15,33
300-500	12,54	10,67	9,37	9,51	8,69	10,99
600-799[b]	12,14	7,19	6,21	6,31	6,18	6,35
700-999[c]	7,52	6,89	5,86	5,98	6,00	5,93
1 000-1 299	5,03	4,89	4,53	4,10	3,79	3,82
1 600-1 999	4,65	3,71	3,45	3,22	2,84	2,84

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de Hamburg Shipbrokers' Association, http://www.vhss.de/hax2006_001.pdf, Institute of Shipping Economics and Logistics in Shipping Statistics and Market Review, vol. 52 n° 1/2 2009 p. 54 et 55.

[a] Cette catégorie a été créée en 2002. Les chiffres du premier semestre sont ceux des navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP navigant à 22 nœuds au minimum.

[b] Navigant à 17-17,9 nœuds.

[c] Navigant à 18 nœuds au minimum.

durée minimale de trois mois. Le tableau 33 indique la moyenne annuelle et mensuelle des taux d'affrètement des porte-conteneurs publiés par VHSS.

Les taux d'affrètement annuel moyens de 8 des 10 catégories de navires figurant au tableau 32 ont chuté en 2008; ceux des unités de 1 600 et de 1 999 EVP ont accusé la plus forte baisse (de 15,8 %). Les gains enregistrés par les navires gréés et non gréés de 200 et 299 EVP ont progressé, en fait, de près de 8 %, et ceux des navires gréés et non gréés de 300 à 500 EVP ne se sont accrus que très légèrement. Voilà qui est remarquable au vu de l'effritement de l'ensemble du marché des transports maritimes. Les taux moyens étaient supérieurs en 2008 à ceux du sommet de 2004, mais le déclin amorcé à la fin de l'année s'est poursuivi pendant une bonne partie de 2009. En avril 2009, les taux de fret de la plupart des navires étaient inférieurs à ceux relevés en 2000.

En avril 2009, les taux de fret de la plupart des navires étaient inférieurs à ceux relevés en 2000.

Taux de fret pratiqués sur les principales routes

Au tableau 34 figurent les taux de fret pratiqués sur les trois principales routes fréquentées par les porte-conteneurs (transpacifique, Asie-Europe et transatlantique). Les résultats ont été mitigés en 2008. Une comparaison entre ceux du quatrième trimestre de 2007 et celui de 2008 laisse penser que sur les routes allant d'Europe en Asie, des États-Unis vers l'Europe, et dans les deux directions à travers le Pacifique, ils ont enregistré une croissance. Les taux de fret ont baissé sur les itinéraires d'Asie en direction de l'Europe et d'Europe en direction des États-Unis pendant la même période. Sur les

Tableau 34
Taux de fret (moyenne des taux du marché) par EVP pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales
(En dollars É.-U. par EVP et en pourcentage d'évolution)

	Transpacifique		*Europe-Asie*		*Transatlantique*	
	Asie−États-Unis	*États-Unis−Asie*	*Europe-Asie*	*Asie-Europe*	*États-Unis−Europe*	*Europe−États-Unis*
2007						
Premier trimestre	1 643	737	755	1 549	1 032	1 692
Évolution (%)	-2	-5	-5	0	-3	-4
Deuxième trimestre	1 675	765	744	1 658	1 067	1 653
Évolution (%)	2	4	-1	7	3	-2
Troisième trimestre	1 709	780	792	2 014	114	1 667
Évolution (%)	2	2	6	21	-89	1
Quatrième trimestre	1 707	794	959	2 109	1 175	1 707
Évolution (%)	0	2	21	5	931	2
2008						
Premier trimestre	1 757	845	1 064	2 030	1 261	1 637
Évolution (%)	3	6	11	-4	7	-4
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

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de *Containerisation International Online* (www.ci-online.co.uk).

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

itinéraires qui relient l'Asie à l'Europe, ils étaient tombés à zéro pour la première fois de l'histoire au début de 2009. Cela n'a été possible que parce que les coûts inévitables de manutention des marchandises avaient été facturés en tant qu'extras. Les chiffres du tableau 34, toutefois, tiennent compte de ces surcoûts, par exemple le coefficient d'ajustement monétaire, la surcharge de soute, et les redevances pour services terminaux, pour donner une idée précise des taux de fret sur certaines routes.

Comme il a été dit plus haut, à partir du 18 octobre 2008, les conférences maritimes en direction et en provenance de l'Union européenne ont été interdites, en conséquence de quoi, la principale source de taux de fret sur ces routes (la Far East Freight Conference) a disparu. Les compagnies de ligne sont prudentes quand il s'agit de faire connaître leurs taux, de crainte que cela soit interprété comme un prix fixe. La European Liner Affairs Association, association professionnelle créée à la suite de la disparition de la Far East

Tableau 35
Indices des taux de fret des services de ligne, 2006-2009
(Chiffres mensuels: 1995 = 100)

	Indice global			*Indice du trafic d'entrée*			*Indice du trafic de sortie*		
Mois	*2006*	*2007*	*2008*	*2006*	*2007*	*2008*	*2006*	*2007*	*2008*
Janvier	104	89	98	95	98	116	113	81	83
Février	105	88	95	95	98	114	113	80	80
Mars	106	86	92	97	96	110	114	78	77
Avril	105	87	88	96	100	106	113	77	74
Mai	101	88	89	92	101	107	110	76	75
Juin	104	92	89	94	105	106	113	81	75
Juillet	105	94	89	96	114	104	113	80	76
Août	98	95	93	92	118	107	103	81	81
Septembre	96	98	97	92	121	113	100	84	85
Octobre	95	97	90	93	119	105	97	84	77
Novembre	91	97	86	89	115	101	93	86	74
Décembre	87	100	73	86	118	83	88	88	65
Moyenne annuelle	100	94	90	97	109	106	110	81	77

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED d'après des données publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 53, n° 3, mars 2009, p. 61 et 62.

Freight Conference, a fait état d'une diminution des volumes d'échanges au premier trimestre de 2009 sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie de 22 % en direction de l'ouest à partir de l'Asie et de 17 % vers l'Europe en direction de l'est. Ces volumes ont également diminué de 17 % sur les itinéraires transatlantiques en direction de l'ouest à destination de l'Amérique du Nord au premier trimestre de 2009, et de 30 % à destination de l'Europe, en direction de l'est.

Le tableau 35 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports de la côte allemande entre 2006 et 2008. L'indice global moyen pour 2008 a perdu quatre points par rapport à son niveau de 2007, pour s'établir à 90 (1995 = 100, année de référence). L'indice moyen du trafic entrant a gagné trois points pendant l'année pour se situer à 106. Les chiffres mensuels font apparaître une amélioration progressive des taux, suivie d'une forte baisse en décembre 2008. Pour ce qui est du trafic sortant, le taux moyen, en 2008, s'est affaissé de quatre points, pour descendre à 77, et toucher un plancher de 65 en décembre 2008, marquant une régression brutale des échanges d'Europe vers l'Asie.

Tableau 36
Parc mondial de conteneurs
(En milliers d'EVP)

Année	*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

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de «A new lease of life», dans *Containerisation International Online*, 1er août 2008.

E. Production de conteneurs[28]

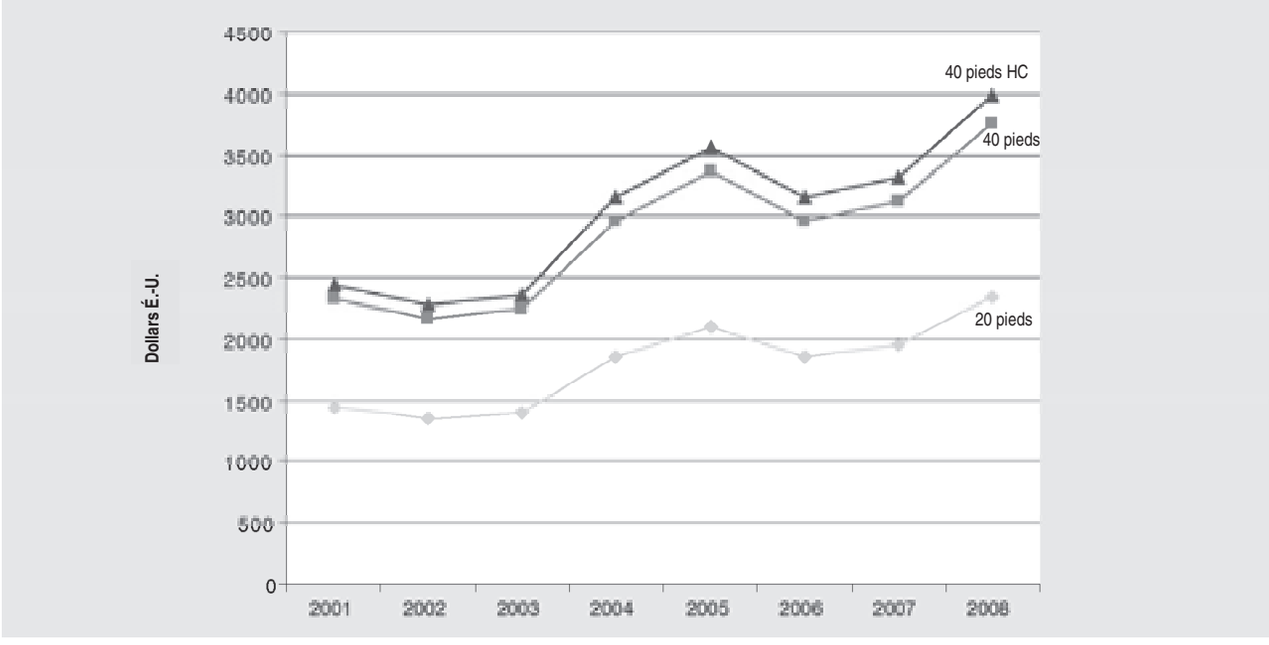
Introduction

Pendant les trois premiers trimestres de 2008, la production de conteneurs a gardé le même rythme qu'en 2007. Toutefois, au dernier trimestre, elle s'est fortement ralentie, de sorte qu'à la fin de l'année le nombre de conteneurs neufs produits (3,45 millions d'EVP) était inférieur de près de 19 % à celui de l'année précédente. Avant cela, cette production avait connu une croissance importante de 37 % en 2007 et de 18 % en 2006.

Le prix moyen des conteneurs neufs en 2008 était encore plus élevé qu'en 2007, mais on en escomptait une baisse en 2009 à la suite de celle de la demande. La croissance des échanges et l'expansion de la flotte mondiale de porte-conteneurs (chap. 2) ont continué de pousser les prix à la hausse pendant les trois premiers trimestres de 2008 (tableau 36). Suivant l'accélération du rythme des livraisons de navires neufs, la demande de conteneurs neufs a enregistré une croissance exponentielle. Le rapport entre la capacité de transport de la flotte de porte-conteneurs par rapport au parc mondial de conteneurs est à peu près de 1 pour 2,4. Il faut environ 2 400 EVP pour répondre aux besoins d'un navire de 1 000 EVP, certains conteneurs étant nécessaires pour le chargement, d'autres pour le déchargement, et d'autres enfin étant transportés à bord.

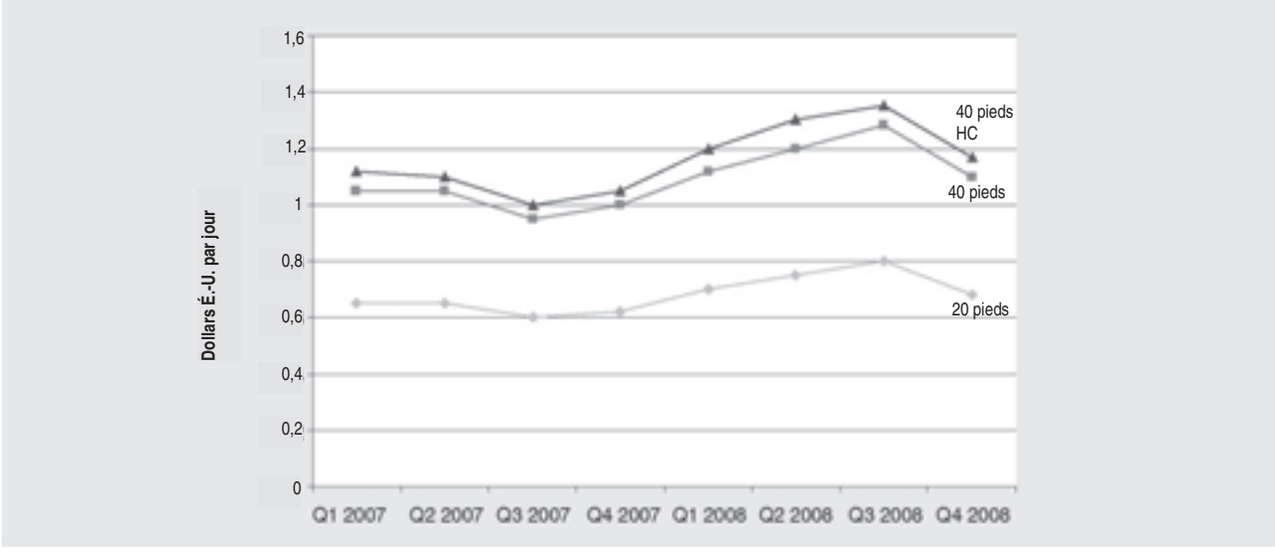
La hausse des coûts des matières premières, notamment de l'acier Corten, a également contribué au prix élevé des conteneurs neufs, qui a été orienté à la hausse par la forte demande, alors que les usines de production fonctionnaient à un taux d'utilisation moyen de 80 %. Ce prix a augmenté de plus de 9 % entre le premier et le deuxième trimestre de 2008, et de 6 % entre le deuxième et le troisième trimestre. Les prix des conteneurs ont diminué de près de 14 %, descendant à 2 200 dollars au cours du dernier trimestre de 2008, la demande de conteneurs neufs ayant brutalement chuté, et l'expansion de la flotte de porte-conteneurs marquant le pas. Non contents de devoir baisser leurs prix pour attirer les acheteurs sur un marché fort peu actif, les producteurs ont été forcés de réduire leurs coûts, et le taux d'utilisation des usines est tombé à 40 %. Au début de 2009, leur niveau d'utilisation se situait aux environs de 6 millions d'EVP par an − soit moins de la moitié de leur capacité totale de production. En 2008, la Chine a gardé la tête des producteurs de conteneurs neufs, mais la crise a eu pour effet d'obliger à prendre des mesures immédiates et radicales de réduction des coûts, entraînant par exemple la fermeture de nombreuses usines de fabrication de conteneurs et la mise au chômage de travailleurs. La diminution du coût des matières premières qui a suivi a quelque peu contribué à faire baisser le prix des conteneurs neufs. Le graphique 22 montre l'évolution annuelle des prix des conteneurs neufs entre 2001 et 2008.

Graphique 22
Évolution des prix des conteneurs neufs
(En dollars par cellule)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de *Containerisation International*. Septembre 2007, p. 39.

Graphique 23
Évolution des taux de location
(En dollars par jour)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de *Containerisation International* (diverses parutions).

Location de conteneurs

À la fin de 2008, la chute des prix des conteneurs neufs s'est accompagnée de celle des taux de location, qui sont tombés à moins de 0,70 dollar par jour pour un bail de cinq ans par EVP standard, et à moins de 1,20 dollar par EQP pour les conteneurs de grande capacité. Le graphique 23 fait apparaître les taux de location trimestriels en 2007 et 2008.

En 2008, le rendement moyen d'un investissement initial en espèces par EVP pour les conteneurs standard a été de 11,5 %, et de 12,5 % par EQP pour les conteneurs de grande capacité. Le secteur de la location a enregistré un haut niveau d'utilisation de son matériel et un niveau considérable d'investissement en 2008, année pendant laquelle les loueurs ont acquis environ 1,5 million d'EVP, tandis que les transporteurs maritimes et d'autres opérateurs ont acheté moins de 2 millions d'EVP. En conséquence, le marché de la location de conteneurs a représenté 45 % du parc mondial. Selon le rapport de juin 2009 de l'Institute of International Container Lessors, à la fin de 2008, plus de 450 000 EVP de conteneurs de location ont été retirés du service, à la suite de quoi le parc mondial est maintenant de 10,7 millions d'EVP.

Notes

1 Secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Shipping Insight* de Drewry Shipping Consultants, diverses livraisons; Fearnleys *Review*, 2006; et *Shipping Review and Outlook* de Clarkson Research Services, 2006 et 2007.

2 *Lloyd's List*, «About the fleet», 1er avril 2009.

3 Ibid.

4 http://eneken.ieej.or.jp/en/data/pdf/471.pdf.

5 http://www.globallnginfo.com/develop2009.htm.

6 Étude effectuée à partir d'un article d'Aurelia Rochelle Figueroa daté de mai 2009, intitulé «Proposals, pipelines and politics: Natural gas supply security in Europe».

7 Energy Charter Secretariat (2008). *Fostering LNG Trade: Role of the Energy Charter*, Bruxelles.

8 http://www.globallnginfo.com/develop2009.htm.

9 Étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED à partir de *Shipping Insight* de Drewry Shipping Consultants, diverses livraisons; *Fearnleys Review*, 2006; *Shipping Review and Outlook* de Clarkson Research Services, 2006 et 2007; et *Dry Bulk Trade Outlook* de Clarkson Research Services, mai et juin 2007.

10 http://www.australianminesatlas.gov.au/aimr/commodity/iron_ore.jsp.

11 http://www.menafn.com/qn_news_story.asp?StoryId=%7BOB8E63AA-E14B-45D8-B30A-50C651F53280%7D.

12 http://english.caijing.com.cn/2009-05-26/110171723.html.

13 *Lloyd's List*, 27 mai 2009.

14 L'ancienne Europe des Quinze.

15 Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, août 2008, p. 7.

16 Ces chiffres concernent les 25 membres de l'Union européenne d'avant l'élargissement de 2007.

17 http://us-cdn.creamermedia.co.za/assets/articles/attachments/21659_roskill.pdf.

18 Constitué à l'issue de la fusion entre les compagnies russes Rusal et Sual et Glencore en 2006.

19 Le mois précédent, un navire − le vraquier chinois China Steel Team de 203 512 tpl construit en 2006 − avait été affrété, selon nos informations, au taux sans précédent de tout juste plus de 303 000 dollars par jour pour un transport de minerai de fer du Brésil jusqu'en Chine.

20 http://www.tradewinds.no/crisis_watch/article527611.ece.

21 http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017583457&src=rss.

22 Secrétariat de la CNUCED, à partir de *Drewry Shipping Insight*, diverses livraisons; *Containerisation International*, diverses livraisons; *Containerisation International Online* (www.ci-online.co.uk); Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, diverses livraisons, et *Shipping Review and Outlook*, 2008 et 2009; *Dynaliners Trades Review*, 2008; *Lloyds Shipping Economist*, diverses livraisons; et *Fairplay*, diverses livraisons.

23 Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, mai 2009.

24 Cela a été mis en lumière en 2007 lors de l'échouage du porte-conteneurs *MSC Napoli*, quand on a appris qu'il avait à bord 20 % des stocks mondiaux de nickel − un élément indispensable entrant dans la composition de l'acier inoxydable.

25 http://www.businessdailyafrica.com/-/539444/617370/-/rvrw6d/-/.

26 *Lloyd's List*, 2 juin 2009, «The new prescription to cure Maersk Line's blues».

27 *Lloyd's List*, 7 avril 2009, «CMA-CGM to cut $600m from costs as profits fall».

28 Secrétariat de la CNUCED, à partir d'informations publiées dans *Containerisation International Yearbook*, éditions de 2008 et de 2009.

Chapitre 5

Évolution des ports et du transport multimodal

Dans le présent chapitre, il va être traité des améliorations de la performance des ports à conteneurs, de l'évolution institutionnelle, du développement portuaire et des transports terrestres. Le trafic des ports à conteneurs, au niveau mondial, a progressé, selon les estimations, de 4 %, pour atteindre 506,9 millions d'EVP en 2008, dont environ 22,3 % revient aux ports chinois du continent. Pendant la même période, les transports ferroviaires mesurés en tonnes-kilomètres, en Chine, en Fédération de Russie et en Inde, ont enregistré une croissance de 3,5 %, 5 % et 8,4 % respectivement en 2008, alors qu'ils ont accusé une diminution de 5 % en Europe. En Europe comme aux États-Unis le fret ferroviaire a nettement diminué au cours des premiers mois de 2009 par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

A. Trafic des ports à conteneurs

La croissance, au niveau mondial, du trafic des ports à conteneurs (exprimée en conteneurs équivalents 20 pieds (EVP)) a été de 12,1 % en 2007. Les chiffres provisoires pour 2008 laissent entrevoir une poursuite de cette croissance, quoique à un rythme moins soutenu d'environ 4 %. Dans la plupart des cas, ces statistiques ne sont pas confirmées, ou pas communiquées avant la fin de l'année budgétaire; les chiffres de 2007 sont donc plus fiables.

La croissance, au niveau mondial, du trafic des ports à conteneurs … a été de 12,1 % en 2007.

En 2008, la flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 17,3 millions de tpl, soit de 11,9 % (voir le chapitre 2), alors que les taux de fret ont fortement baissé sur la plupart des routes vers la fin de l'année (voir le chapitre 4). Certains ports se trouvent dans une situation d'engorgement provoquée par une pléthore de porte-conteneurs inactifs hors du port dans l'attente de marchandises à transporter. L'aggravation de la crise financière mondiale vers la fin de 2008 a eu des répercussions sur les volumes de fret traités dans les ports et donc sur les recettes. Les rapports très élevés des bénéfices aux prix que certains exploitants de ports et de terminaux ont connus dans les années antérieures à 2008 ont diminué depuis. Par exemple, DP World, l'un des plus importants exploitants de terminaux internationaux, a accusé une chute du cours de ses actions qui se sont établies à 0,18 dollar en mars 2009, alors que leur valeur, lors de l'offre publique de vente, était de 1,30 dollar en décembre 2007. Cela voulait effectivement dire que la valeur de la compagnie était passée d'un peu plus de 21 milliards de dollars à moins de 3 milliards de dollars. D'autres propriétaires ou exploitants de ports ou de terminaux ont subi le même sort avec la baisse des bourses des valeurs dans le monde. Toutefois, il est un autre élément important de la valeur des ports, à savoir que le trafic portuaire (et les recettes auxquelles il donne lieu) avait progressé plus vite que les échanges internationaux. Ces derniers étant appelés à marquer le pas ou à diminuer, il en sera de même des recettes des compagnies qui en sont tributaires. Les recettes portuaires ne proviennent pas que de la manutention, mais également de services assurés, comme le remorquage, le mouillage, l'évacuation des déchets, etc., qui vont tous diminuer en raison de la réduction du nombre de navires faisant escale. Il est également vraisemblable qu'on assistera à un effet d'entraînement de tout cela sur les investissements dans les projets portuaires, car soit les ports réduisent leurs dépenses, soit les banques durcissent les conditions des prêts.

Comme l'indiquent les derniers chiffres disponibles relatifs au trafic portuaire mondial de conteneurs dans 63 pays en développement dont le trafic national annuel est supérieur à 100 000 EVP (tableau 37), 487,1 millions d'EVP ont été transportés, ce qui représente une augmentation annuelle de 52,7 millions d'EVP par rapport à 2006. En 2007, le taux de croissance du trafic de conteneurs dans les pays en développement a été de 14 %, à 311 millions d'EVP, ce qui équivaut à peu près à 64 % du trafic mondial total.

Quelque 29 pays ont enregistré un taux de croissance à deux chiffres en 2007 par rapport à 2006 sur les 63 pays en développement figurant sur la liste, les 10 plus performants ayant été, dans l'ordre, la Jamahiriya arabe libyenne (81,7 %), la Namibie (74,1 %), le Panama (64,5 %), le Liban (59,4 %), le Viet Nam (43,6 %), le Yémen (34,4 %), la Colombie (29 %), le Chili (26,8 %), la République dominicaine (25,5 %) et la Chine (23,2 %). La Chine, la République dominicaine, le Liban et le Panama figuraient déjà sur cette liste en 2006. La Chine continue d'être le numéro un dans le monde pour le trafic de conteneurs.

Les ports chinois (sauf Hong Kong, Chine) ont affiché une croissance moyenne de 6,2 % en 2007 par rapport à l'année précédente, qui les a fait monter à 103 millions d'EVP. Les chiffres provisoires pour 2008 indiquent que leur trafic a continué de croître, pour atteindre environ 113 millions d'EVP mais, depuis lors, il a accusé une baisse significative, les ports de la baie de Bohai tirant mieux leur épingle du jeu que ceux du sud du pays, pour les raisons suivantes: a) le grand nombre d'usines situées dans le nord-est de la Chine, où la main-d'œuvre et la terre coûtent moins cher que dans le sud; b) le développement des liaisons intermodales avec les provinces de l'intérieur; et c) l'expansion rapide des échanges intrarégionaux dans la région. Malgré cela, Dalian a enregistré la chute la plus importante de son trafic de conteneurs (10 %) en février 2009. En Chine du Sud, notamment autour de Shenzhen, les exportations se concentrent davantage sur la route transpacifique, et subissent plus fortement l'impact de la crise économique mondiale. Les volumes de conteneurs ont accusé une diminution de 21 % au cours des deux premiers mois de 2009[1] dans ce port qui est le deuxième port chinois en importance. Au cours de la même période, le trafic du port de Shanghai a été de 1,5 million d'EVP en février, contre 1,9 million d'EVP en janvier, ce qui représente des baisses de trafic d'une année sur l'autre de 19 % et 17 % respectivement. Dans le port voisin de Ningbo, le trafic est descendu à 1,4 million d'EVP au cours des deux premiers mois, ce qui équivaut à un tassement de 14 % par rapport à la période correspondante de 2008. La diminution des volumes mensuels de conteneurs est passée de 5 % en janvier 2009 à 23 % en février de la même année.

Singapour est restée le port le plus actif en termes de nombre total d'EVP, avec une croissance légèrement supérieure à 7 % par rapport à l'année précédente.

Le tableau 38 présente les 20 principaux ports à conteneurs du monde en 2008. Y figurent 13 ports de pays en développement (tous en Asie), les autres appartenant à des pays développés d'Europe (4) et aux États-Unis (3). Sur les 13 ports des pays en développement, 7 se trouvent en Chine (y compris Hong Kong, Chine), les autres étant situés en République de Corée, en Malaisie (2), à Singapour, dans la province chinoise de Taiwan et dans les Émirats arabes unis. Le trafic de conteneurs, dans ces ports, a été de 247,4 millions d'EVP en 2008, au terme d'une progression de 4,9 % par rapport à l'année précédente. Les ports, sur cette liste, sont les mêmes pour la deuxième année consécutive, avec de légères variations et des positions qui se resserrent vers le bas du classement. Les cinq ports de tête sont restés dans le même ordre qu'en 2008.

Singapour est restée le port le plus actif en termes de nombre total d'EVP, avec une croissance légèrement supérieure à 7 % par rapport à l'année précédente. Shanghai a fait jeu égal avec elle pour ce qui est de la croissance et a conservé sa deuxième place. Ce taux de croissance est bien inférieur aux 20 % enregistrés au cours de ces dernières années. L'écart entre Singapour et Shanghai s'est légèrement creusé en 2008 pour atteindre 1,9 million d'EVP (contre 1,7 million d'EVP l'année précédente, malgré une augmentation de la capacité due à l'achèvement de la troisième phase de l'agrandissement du port de Yangshan (au large de Shanghai).

Hong Kong (Chine) a conservé sa troisième place en dépit d'un faible taux de croissance de 1 % seulement par rapport à l'année précédente. Celui du port voisin de Shenzhen a été de 1,5 % en 2008, contre 14 % en 2007, ce qui lui permet de rester en 4e position. Busan est resté au 5e rang avec un taux de croissance similaire de tout juste 1,2 % en 2008. Doubaï a poursuivi son ascension régulière, gagnant une place au terme d'une croissance de 11 %. Ningbo et Guangzhou ont fait un saut impressionnant de quatre places après un accroissement de leur trafic d'environ 20 %. Rotterdam a perdu trois places pour se retrouver au neuvième rang, son trafic étant resté stable. Quingdao a gardé sa dixième place, avec une croissance de 9 %. Hambourg a reculé de deux rangs, s'installant en onzième position. Kaohsiung a

Tableau 37
Trafic conteneurisé dans les ports de 63 pays en développement: 2006, 2007 et 2008
(EVP)

Pays	*2006*	*2007*	*Chiffres provisoires pour 2008*	*Évolution en pourcentage 2007-2006*	*Évolution en pourcentage 2008-2007*
Chine	84 017 014	103 546 099	113 296 469	23,24	9,42
Singapour[a]	25 608 400	28 767 500	30 891 200	12,34	7,38
Hong Kong (Chine)	23 538 580	23 998 449	24 248 000	1,95	1,04
République de Corée	15 522 935	16 986 583	17 297 457	9,43	1,83
Malaisie	13 419 053	15 092 899	16 043 669	12,47	6,30
Émirats arabes unis	10 967 048	12 708 903	13 903 735	15,88	9,40
Province chinoise de Taiwan	13 102 016	13 722 313	12 994 312	4,73	-5,31
Inde	6 141 148	7 354 688	7 269 437	19,76	-1,16
Brésil	6 290 532	6 448 520	6 679 542	2,51	3,58
Thaïlande	5 574 490	6 200 425	6 585 881	11,23	6,22
Égypte	4 532 202	4 877 488	5 558 991	7,62	13,97
Turquie	3 683 497	4 488 403	4 917 309	21,85	9,56
Indonésie	4 117 701	4 410 798	4 715 380	7,12	6,91
Arabie saoudite	3 863 202	4 208 854	4 652 022	8,95	10,53
Panama	3 027 562	4 074 480	4 649 944	34,58	14,12
Philippines	4 156 967	4 338 993	4 102 950	4,38	-5,44
Sri Lanka	3 079 132	3 381 693	3 687 465	9,83	9,04
Afrique du Sud	3 552 198	3 734 165	3 485 626	5,12	-6,66
Oman	2 620 363	2 876 969	3 347 739	9,79	16,36
Mexique	2 680 374	3 069 268	3 310 192	14,51	7,85
Chili	2 122 529	2 692 249	2 865 636	26,84	6,44
République islamique d'Iran	1 528 518	1 844 169	2 122 872	20,65	15,11
République dominicaine	1 849 775	2 320 845	2 102 058	25,47	-9,43
Colombie	1 610 298	2 076 760	1 996 622	28,97	-3,86
Argentine	2 481 649	2 496 332	1 980 590	0,59	-20,66
Pakistan	1 776 939	1 935 882	1 918 815	8,94	-0,88
Jamaïque	2 150 408	2 016 792	1 915 951	6,21	-5,00
Cuba	1 628 138	1 729 471	1 732 838	6,22	0,19
Porto Rico	1 749 565	1 695 258	1 685 009	3,10	-0,60
Bahamas	1 463 000	1 634 000	1 580 000	11,69	-3,30
Pérou	1 084 773	1 175 112	1 392 665	8,33	18,51
République bolivarienne du Venezuela	1 266 817	1 331 711	1 305 720	5,12	-1,95
Bangladesh	901 528	978 007	1 091 093	8,48	11,56
Costa Rica	765 672	842 903	1 004 971	10,09	19,23
Liban	594 603	947 625	945 105	59,37	-0,27
Guatemala	800 245	852 837	905 705	6,57	6,20
Viet Nam	522 347	750 071	884 598	43,60	17,94
Koweït	750 000	758 409	765 993	1,12	1,00
Yémen	575 394	773 016	764 701	34,35	-1,08
Uruguay	519 218	596 487	675 273	14,88	13,21
Honduras	593 766	636 542	669 910	7,20	5,24

Tableau 37 (*suite*)

Pays	*2006*	*2007*	*Chiffres provisoires pour 2008*	*Évolution en pourcentage 2007-2006*	*Évolution en pourcentage 2008-2007*
Équateur	684 618	682 212	651 631	-0,35	-4,48
Kenya	479 355	585 367	615 733	22,12	5,19
Côte d'Ivoire	507 119	469 277	594 199	-7,46	26,62
République arabe syrienne	471 970	538 525	588 275	14,10	9,24
Jordanie	406 000	414 000	582 515	1,97	40,70
Trinité-et-Tobago	472 075	514 557	560 000	9,00	8,83
Ghana	476 451	513 204	518 336	7,71	1,00
Angola	407 609	412 594	416 720	1,22	1,00
République-Unie de Tanzanie	317 334	348 686	371 706	9,88	6,60
Sénégal	375 876	424 457	347 483	12,92	-18,13
Soudan	328 690	342 152	345 574	4,10	1,00
Maurice	359 265	303 583	334 924	-15,50	10,32
Bahreïn	215 487	238 624	269 331	10,74	12,87
Djibouti	221 330	223 543	225 779	1,00	1,00
Cameroun	200 254	217 681	219 858	8,70	1,00
Algérie	189 848	200 050	202 051	5,37	1,00
Cambodge	221 490	253 271	183 367	14,35	-27,60
Guam	147 972	165 427	167 784	11,80	1,42
El Salvador	123 329	144 458	156 323	17,13	8,21
Namibie	83 263	144 993	146 443	74,14	1,00
Jamahiriya arabe libyenne	67 187	122 122	123 343	81,76	1,00
Madagascar	92 496	112 427	102 423	21,55	-8,90
Total partiel	273 078 614	311 743 178	329 667 243	14,16	5,75
Autres déclarants[b]	686 737	755 630	760 483	10,03	0,64
Total déclaré[c]	273 765 351	312 498 808	330 427 726	14,15	5,74
Total mondial[d]	434 360 625	487 132 209	506 921 348	12,15	4,06

Source: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Online* en juin 2009, diverses publications de Dynamar B.V., et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

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

[b] Cette rubrique comprend des pays et des territoires en développement qui ont déclaré un trafic inférieur à 100 000 EVP par an ou pour lesquels les données étaient nettement insuffisantes.

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

[d] Tout a été fait pour obtenir des données actualisées, mais les chiffres de l'année 2008 sont, dans certains cas, des estimations. Les ports tendent à ne dévoiler les chiffres relatifs au trafic portuaire que longtemps après la fin de l'année civile. Dans certains cas, cela tient à la publication des comptes annuels à la clôture de l'exercice financier. Les totaux de pays pourraient dissimuler le fait que de petits ports ne sont pas inclus; par conséquent, dans certains cas, les chiffres exacts pourraient être plus élevés que ceux qui sont communiqués. Les chiffres de l'année 2007 sont généralement considérés comme plus crédibles et, de ce fait, plus souvent cités dans les textes d'accompagnement.

Tableau 38
Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2006, 2007 et 2008
(En EVP et en pourcentage de variation)

Port	*2006*	*2007*	*2008*	*Pourcentage de variation 2007-2006*	*Pourcentage de variation 2008-2007*
Singapour[a]	24 792 400	27 935 500	29 918 200	12,68	7,10
Shanghai	21 710 000	26 150 000	27 980 000	20,45	7,00
Hong Kong (Chine)	23 538 580	23 998 449	24 248 000	1,95	1,04
Shenzhen	18 468 900	21 099 169	21 413 888	14,24	1,49
Busan	12 039 000	13 261 000	13 425 000	10,15	1,24
Doubaï	8 923 465	10 653 026	11 827 299	19,38	11,02
Ningbo	7 068 000	9 360 000	11 226 000	32,43	19,94
Guangzhou	6 600 000	9 200 000	11 001 300	39,39	19,58
Rotterdam	9 654 508	10 790 604	10 800 000	11,77	0,09
Qingdao	7 702 000	9 462 000	10 320 000	22,85	9,07
Hambourg	8 861 545	9 900 000	9 700 000	11,72	-2,02
Kaohsiung	9 774 670	10 256 829	9 676 554	4,93	-5,66
Anvers	7 018 911	8 175 952	8 663 736	16,48	5,97
Tianjin	5 950 000	7 103 000	8 500 000	19,38	19,67
Port Klang	6 326 294	7 118 714	7 970 000	12,53	11,96
Los Angeles	8 469 853	8 355 039	7 849 985	-1,36	-6,04
Long Beach	7 290 365	7 312 465	6 487 816	0,30	-11,28
Tanjung Pelepas	4 770 000	5 500 000	5 600 000	15,30	1,82
Brême/Bremerhaven	4 428 203	4 892 239	5 500 709	10,48	12,44
New York/New Jersey	5 092 806	5 299 105	5 265 053	4,05	-0,64
Total	208 479 500	235 823 091	247 373 540	13,12	4,90

Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de *Containerisation International Online*, juin 2009.
[a] Dans ce tableau, le port de Jurong n'est pas inclus dans Singapour.

poursuivi sa descente, perdant quatre places pour occuper la douzième. Anvers est monté d'un cran, terminant treizième. C'est Tianjin qui a le plus progressé, au terme d'un bond impressionnant de cinq places − sans aucun doute grâce à la proximité de Beijing, le site principal des Jeux olympiques de 2008. Port Klang est monté d'un cran pour s'installer au quinzième rang, alors que Los Angeles a reculé de trois places pour la deuxième année consécutive, terminant en seizième position. Long Beach est descendu de la quinzième à la dix-septième position après avoir accusé la baisse la plus importante des 20 premiers ports (11 %), à la suite de la réduction des importations en Asie. Tanjung Pelepas a conservé sa dix-huitième place, tandis que Brême/Bremerhaven et New York/New Jersey ont cédé du terrain pour finir dix-neuvième et vingtième respectivement. Globalement, ces 20 premiers ports sont intervenus pour 49 % à peu près dans le trafic des ports à conteneurs au niveau mondial en 2008.

Les perspectives du trafic portuaire mondial sont restées très médiocres pour 2009.

Les perspectives du trafic portuaire mondial sont restées très médiocres pour 2009. Les premières indications relatives à la Chine en 2009 auguraient mal de la situation dans le reste du monde car, comme il a été dit plus haut, les ports

chinois assurent presque un quart du trafic portuaire mondial. Globalement, le trafic des principaux ports à conteneurs de Chine a diminué de 11 % (à 21,8 millions d'EVP) pendant le premier trimestre de 2009, par rapport à l'année précédente. C'est Guangzhou qui a enregistré la plus forte diminution avec 24,3 %; Shanghai et Shenzhen ont perdu 15,1 % et 21,2 % respectivement.

B. Amélioration du rendement portuaire

Les améliorations les plus remarquables à cet égard, en 2008, se situent dans un certain nombre de ports qui se sont dotés d'une plus grande productivité des portiques. Au cours de ces dernières années, les grands navires ont accru la pression que le chargement et le déchargement font peser sur les ports, et un plus grand nombre de ports se sont dotés d'une partie de la technologie utilisée pour répondre à ces besoins. Les pays en développement peuvent bénéficier d'un meilleur réseau de liaisons avec les marchés du monde, faire progresser leurs échanges et faire baisser leurs coûts de transport en améliorant leurs installations portuaires. Dans certains cas, cela peut comporter des investissements d'infrastructure permettant un meilleur accès comme le dragage, l'extension et le renforcement des quais existants, ou la mise en place de brise-lames. Pour ce qui est des superstructures, ils peuvent avoir besoin de meilleures installations de manutention et de stockage. Pour être utilisées au mieux, les infrastructures et les superstructures doivent être associées au sein d'un système de fonctionnement efficace. Grâce à un système intégré dans les Émirats arabes unis, le Khor Fakkan Container Terminal (KCT), par exemple, a traité 220 conteneurs à l'heure pour le *Mayssan* de la United Arab Shipping Company (UASC) en avril 2009. Cela n'a pas permis de battre le record de 237 mouvements à l'heure (pour le *La Traviata* de la CMA-CGM en 2007), mais cela augurait bien de la suite. Plusieurs semaines plus tard, KCT a battu son record de 2007 en réalisant 279 déplacements de conteneurs à l'heure (pour le *Pelleas* de CMA-CGM). Ce n'est pas un record mondial, mais c'est impressionnant, et cela montre bien qu'on peut procéder à des améliorations progressives pour accroître l'efficacité des ports grâce aux progrès techniques. Le terminal à conteneurs d'Apapa (Nigéria), exploité par APM Terminals, a battu son propre record de productivité en réalisant 2 249 déplacements de conteneurs en 47,3 heures lors du déchargement du *Maersk Pembroke*, soit 47,26 mouvements à l'heure. Cette amélioration de la productivité était due à de nouveaux programmes de formation, à des améliorations des dépôts, et à la mise en service de nouvelles installations. Dans certains ports, la productivité des portiques est maintenant supérieure à 70 déplacements à l'heure, mais la plupart des grues qui fonctionnent à un rythme deux fois moindre sont considérées comme ayant un rendement correct. Le rendement des navires, grâce à l'utilisation de grues multiples pour le déchargement d'un seul bâtiment, comme dans l'exemple de KCT ci-dessus, a dépassé la barre des 400 déplacements il y a plusieurs années. L'arrivée, ces dernières années, des portiques à deux grues, à trois grues et même à quatre grues, a contribué à améliorer progressivement le rendement des ports, mais ces nouveaux portiques n'y ont pas provoqué une révolution. Ces portiques à grues multiples ne sont pas des panacées et ne sont pas utilisés partout. Pour en tirer le meilleur parti, il faut que les cargaisons soient chargées à bord dans la position correcte, aient la même destination et pèsent à peu près le même poids. La manutention des cargaisons dans les ports est toujours un point critique dans la chaîne de transport dont les gains d'efficacité pourraient être fort bénéfiques pour la circulation des marchandises au niveau international.

C. Développements portuaires récents

Dans cette section nous allons présenter un bref aperçu de certains développements portuaires intervenus dans le monde. Nous entendons informer sans vouloir être exhaustifs, et nous traiterons des pays en développement et des pays en transition. D'une manière générale, les ports ont continué à se développer de façon ininterrompue malgré la crise économique mondiale. Certains projets portuaires ont été mis en attente pour permettre d'analyser plus avant la conjoncture économique, alors que d'autres projets se sont poursuivis.

En Chine, les autorités du port de Dalian avaient annoncé des plans destinés à permettre de réduire les dépenses d'équipement de 36 % de manière à les limiter à 800 millions de yuan, en raison de la crise financière mondiale. Toutefois, elles ont annoncé par la suite des investissements d'un montant de 1,5 milliard de yuan pour 2010 et de 799 millions de yuan pour 2011, ce qui veut dire

que les effets de la crise financière sur le port n'ont pas été aussi mauvais qu'ils en avaient donné l'impression à l'origine. Les plans d'extension du port de Ningbo-Zhoushan, qui prévoient la construction de neuf terminaux à conteneurs, ont été mis en attente, selon les informations reçues, par PSA International de Singapour et Modern Terminals de Hong Kong, en raison des distorsions du commerce international. PSA s'est également dit intéressé par la construction de sept terminaux supplémentaires, portant ses investissements à 1,9 milliard de dollars. Les deux parties ont suspendu leurs projets jusqu'à ce que les difficultés économiques mondiales s'atténuent. Les autorités du port de Ningbo-Zhoushan, situé près de Shanghai, prévoient d'accroître leur trafic de conteneurs pour le porter à 30 millions d'EVP d'ici à 2020, alors qu'il était de 10,93 millions d'EVP en 2008. Le volume total de marchandises, qui est actuellement de 520 millions de tonnes métriques, devrait monter à 890 millions de tonnes métriques. Ailleurs en Chine, il a été fait état d'un projet de construction de trois ports polyvalents près de la frontière de la Fédération de Russie, à Tuntszyan, Jiamusi et Big Ussuri. En Chine toujours, une participation de 51 % dans le capital du port de Yichang, le port d'importation de phosphate le plus important du pays, a été vendu à PYI Corporation Ltd., société d'investissement dans les ports et les infrastructures cotée à la Bourse de Hong Kong.

En Inde, l'appel d'offres pour le projet d'extension de 330 mètres du poste d'amarrage du port de Jawaharlal Nehru est terminé. Ces installations supplémentaires, dont l'achèvement est prévu en 2010, devraient avoir une capacité annuelle de 600 000 EVP, ce qui portera la capacité totale de ce terminal étatique à 1,2 million d'EVP. En outre, la date limite pour l'appel d'offres concernant l'exécution du projet de son quatrième terminal à conteneurs (qui pourrait coûter 1,3 milliard de dollars) a été repoussée. L'arrangement de type «conception-construction-financement-exploitation-transfert» sur trente ans devrait porter sur un terminal de 1 000 mètres de long avec une zone d'appui technique et une capacité annuelle de 4 millions d'EVP. Actuellement, les opérateurs privés DP World exploitent le terminal à conteneurs de Nhava Sheva et APM Terminals le terminal d'accès dans le port, les administrateurs exploitant leur propre terminal.

À Colombo, l'extension du South Container Terminal a pris du retard à la suite d'une baisse des volumes de trafic. Les volumes de trafic national au port de Colombo se sont réduits de 24 %, et ceux de transbordement de 19 % en février 2009 par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

En République de Corée, Hanjin Shipping a fêté l'ouverture de son nouveau terminal à Busan New Port en février 2009. Cette compagnie a également des activités aux terminaux de Gamcheon et de Gamman dans un autre secteur de Busan, sans compter les terminaux des ports de Kyangyang et de Pyongtaek, en République de Corée. Au plan international, Hanjin exploite des terminaux à Long Beach, Oakland, Seattle, Rotterdam, Anvers, Osaka, Tokyo et Kaohsiung. Il est prévu que d'autres installations entrent en service à Algesiras (Espagne), Tan Can-Cai Mep (Viet Nam) et Jacksonville (États-Unis) en 2010, 2011 et 2012 respectivement.

À Brunéi, le Gouvernement a conclu un accord avec International Container Terminal Services Inc. pour exploiter le terminal à conteneurs de Muara pendant une période de quatre ans, avec deux options d'extension de un an.

Au Moyen-Orient, l'Arabie saoudite a affecté 12 milliards de riyals (3,2 milliards de dollars) de son budget à des projets d'infrastructure comprenant des routes et des ports. Une ligne de chemin de fer à grande vitesse de 450 kilomètres conçue pour relier la ville portuaire en mer Rouge de Djedda à La Mecque et à Médine devrait être achevée en 2012. De plus, une liaison ferroviaire de 2 400 kilomètres entre la Jordanie et Riyad est prévue pour être terminée en 2010. Elle reliera la mine de phosphate saoudienne d'Al-Jalamid et la mine de bauxite également saoudienne d'Al-Zabirah au Nord avec des complexes de fabrication d'aluminium et d'engrais situés à Ras al-Zour sur la côte du Golfe. En Jordanie également, la Aqaba Development Corporation a signé un accord de trente ans de type construction-exploitation d'une valeur de plus de 100 millions de dollars avec Jordan Phosphate Mines Company et l'Arab Potash Company pour remettre en état, développer et exploiter le terminal industriel actuel et créer et exploiter un nouveau terminal. En Afrique, cinq nouveaux ports doivent être construits au Nigéria, à Onitsha, Idah, Dekina, Lokoja et Baro, dans l'État

Tableau 39
Participation des exploitants de terminaux mondiaux au trafic mondial de conteneurs
(Pourcentage)

Exploitants de terminaux mondiaux	*2006*	*2007*	*2008*	*HHI*
PSA International	8,0	9,8	9,9	98,9
HPH	8,9	6,9	6,8	46,1
APM Terminals	6,5	6,4	6,7	45,0
DP World	6,0	4,9	5,5	29,9
Cosco Pacific		2,0	2,2	
Eurogate		1,5	1,5	
SSA Marine		1,0	0,9	
Total	29	33	33	219,8
Trafic mondial (en millions d'EVP)	434,3	487,1	506,9	

Source: Adaptation effectuée par le secrétariat de la CNUCED d'informations obtenues par Dynamar B.V.

Note: L'indice Herfindahl Hirschmann est un indicateur de concentration du marché. Si la somme des quatre principaux exploitants sur le marché est égale à 1 000, il s'agit d'un marché concentré. Au-dessus de 1 800 il s'agit d'un marché très concentré. Ce calcul est basé sur les actions détenues par l'exploitant du terminal.

du Niger, pour atténuer la congestion des terminaux existants de Lagos. En outre, le Niger doit être dragué sur quelque 570 kilomètres de Baro, dans l'État du Niger, à l'État de Bayelsa. APM Terminals participe à des projets portuaires à Apapa (Nigéria) et à Luanda (Angola), ainsi qu'à Pointe-Noire (Congo)[2].

En Amérique latine, on avance dans les dispositions permettant de confier à d'autres concessionnaires privés l'exploitation des terminaux dans les ports de San Antonio et Valparaíso. Il a été signalé que DP World, qui exploite le port nord de Callao, est intéressé par la concession qui s'annonce, ainsi que Hutchison Port Holdings et l'opérateur local Puerto de Lirquén. Au port colombien de Buenaventura, en dépit d'un tassement du trafic de plus de 5 % au premier trimestre de 2009, le programme d'investissement de 17,7 millions de dollars se poursuivra. En avril, ce port a enregistré un accroissement notable du nombre de vraquiers faisant escale. Au Brésil, le Département national des infrastructures de transport a fait état de plans destinés à transformer la décharge de la baie de Guanabara à Rio de Janeiro pour en faire le dernier en date des terminaux à conteneurs du pays. Selon les informations, plusieurs exploitants de terminaux internationaux s'intéressent à ce nouveau projet qui bénéficie d'un large appui local. Au Mexique, le développement du port de Punta Colonet a été suspendu car la crise financière mondiale a eu pour effet de réduire le nombre de compagnies privées désireuses ou en mesure de procéder aux investissements nécessaires dans les conditions stipulées par le Gouvernement fédéral. La construction d'installations destinées aux cargaisons de vrac minéral au port de Guaymas a subi le même sort, n'ayant pas suscité l'intérêt des investisseurs. La construction du premier terminal à automobiles du port de Lázaro Cárdenas a été interrompue en raison de la situation financière difficile dans laquelle se trouve l'industrie automobile. La concession du terminal polyvalent du port de Mazatlán a été frappée de nullité, les deux soumissionnaires ne répondant pas aux conditions économiques nécessaires imposées par l'offre.

Le tableau 39 fait apparaître la participation des principaux exploitants de terminaux mondiaux. Il s'agit d'un rapport entre le trafic du terminal et la participation que détient l'exploitant de terminaux mondial dans un projet donné. Ainsi, dans le cas d'un port fonctionnant dans le cadre d'une coentreprise à parts égales entre un exploitant de terminaux mondial et un partenaire local, chaque exploitant se voit affecter la moitié du trafic de ce port. Cela dit, il n'est pas rare que plusieurs exploitants de terminaux mondiaux participent aux activités d'un seul terminal. Dans ce cas, le partage sera proportionnel à la participation de chacun. Le tableau 39 montre clairement que, en 2008, PSA International était le numéro un du marché, avec une part de 9,9 % du trafic mondial de marchandises.

Les activités portuaires mondiales restent très fragmentées. L'Herfindahl Hirschmann Index, indicateur de concentration du marché présenté au tableau 39, équivaut à 219[3], 1 000 étant une indication de concentration et 1 800 de forte concentration. Cela pourrait indiquer qu'on peut s'attendre à d'autres regroupements dans le secteur de l'exploitation des terminaux portuaires. La dévaluation récente des prix des actions des ports provoquée par la baisse des bourses des valeurs au niveau mondial et des échanges internationaux pourrait bien annoncer de nouvelles fusions ou de nouvelles acquisitions par des institutions

financières, car les ports profiteront certainement de la reprise de l'économie mondiale. Le principal problème auquel se heurtent les soumissionnaires potentiels consiste à savoir où trouver le financement, car les lignes de crédit se resserrent.

Bilan financier des principaux exploitants de terminaux internationaux

Le bilan financier de certains des principaux exploitants de terminaux en 2008 a été très mitigé. Les ports qui ont enregistré une croissance des bénéfices de plus de 20 % en 2008 sont, par ordre décroissant, APM Terminals, DP World, le Shanghai International Port Group (SIPG), et Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), alors qu'à l'autre extrémité de l'éventail, avec des pertes d'exploitation de plus de 20 %, on trouve PSA et Cosco Pacific. La présente section propose une vue d'ensemble du bilan des exploitants en 2008. Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, y figurent la plupart des exploitants de terminaux mondiaux présents dans le tableau 39, avec en sus quelques autres compagnies qui sont en train de prendre de l'importance au niveau international[4].

Les recettes de Hutchison Port Holdings ont progressé de 4 % à 5,1 milliards de dollars en 2008. Le trafic total des 49 ports exploités par cette société en 2008 a augmenté de 2 % pour atteindre 67,6 millions d'EVP; les ports exploités par Hutchison Port Holdings qui ont enregistré la croissance la plus rapide, en 2008, ont été le terminal à conteneurs de Panama Ports (21 %), Westports à Klang en Malaisie (16 %) et International Ports Services en Arabie saoudite (16 % également). Les ports où les volumes ont diminué sont Xiamen en Chine (17 %), Busan et Gwangyang en République de Corée (5 %), Yantian en Chine (3 %) et Shanghai en Chine (2 %).

Les recettes de PSA International, au terme d'une augmentation, ont été de près de 4,4 milliards de dollars de Singapour (3 milliards de dollars É.-U.), alors qu'elles avaient été de 4,1 dollars de Singapour en 2007, puis son bénéfice net a chuté de 46 % pour s'établir à 1,04 milliard de dollars de Singapour en 2008. Les facteurs en cause étaient des rendements en baisse, des coûts de fonctionnement en hausse, la constitution de provisions en cas de nécessité et des gains de désinvestissement plus faibles. Le trafic total de ses terminaux de Singapour et de l'étranger s'est accru de 7,3 % à 63,2 millions d'EVP. Les terminaux de Singapour ont affiché une croissance de 7 % des volumes (qui ont été de 29 millions d'EVP), et ceux de l'étranger une augmentation de 7,7 % (à 34,2 millions d'EVP). Les bénéfices découlant de l'exploitation des ports ont diminué de 21,7 % après être passés de 1,8 millard à 1,4 milliard de dollars de Singapour[5].

DP World a fait état d'une augmentation de son chiffre d'affaires de 20 % en 2008, qui l'a fait monter à 3,23 milliards de dollars. Ses bénéfices pour 2008 ont été de 621 millions de dollars − ce qui représente une augmentation de 48 % pour cette année. La même société avait déjà enregistré une augmentation impressionnante de ses bénéfices de 52 % en 2007.

Cosco Pacific a accru son chiffre d'affaires de 13 % en 2008 par rapport à 2007, pour atteindre 338 millions de dollars. Le bénéfice d'exploitation, qui a été de 165 millions de dollars, toutefois, a diminué de 21 % en raison de la crise économique mondiale qui a fait baisser la demande de marchandises chinoises. Cosco Pacific exploite 19 ports en Chine et trois au niveau international.

APM Terminals a accru ses bénéfices qui sont passés de 106 à 161 millions de dollars, ses recettes ayant augmenté de 24 % pour atteindre 3,1 milliards de dollars en 2008, et son trafic de 8 % pour s'établir à 34 millions d'EVP. Les transports réalisés par des tiers sont passés à 38 % (contre 34 % en 2007), la société sœur Maersk Line ayant assuré le reste.

Eurogate a enregistré, en 2008, une augmentation de 8,4 % de ses recettes qui se sont montées à 715 millions d'euros, et a affiché un bénéfice record de 116,5 millions d'euros (en progression de 3,5 % par rapport à 2007). Il s'agit là du meilleur bilan d'exploitation depuis sa naissance il y a dix ans.

HHLA a enregistré une hausse de 23,4 % ses bénéfices d'exploitation, qui se sont élevés à 355 millions d'euros (472 millions de dollars) en 2008, et une augmentation de 12,4 % de son chiffre d'affaires, lequel a atteint 1,3 milliard d'euros. Le mouvement des conteneurs en 2008 (7,3 millions d'EVP) a accusé une légère progression de 1,2 % pour atteindre 7,3 millions d'EVP, compte tenu de l'activité de son terminal à conteneurs du port

d'Odessa dans la mer Noire, en Ukraine. Toutefois, au quatrième trimestre de 2008, les activités de manutention de conteneurs ont diminué de 9,7 % sous l'effet de la crise financière mondiale.

Shanghai International Port Group a vu ses bénéfices nets augmenter de 27 % en 2008, pour atteindre 4,6 milliards de yuan, et son chiffre d'affaires progresser de 11 % à 18,1 milliards de yuan. En 2007, cette société avait fait état d'un bénéfice net de 3,6 milliards de yuan sur des recettes de 16,3 milliards de yuan. Cependant, les bénéfices nets ont subi une baisse de 17,5 % au quatrième trimestre de 2008, par rapport à l'année précédente. Le trafic contrôlé par Shanghai International Port Group a été de 369 millions de tonnes métriques en 2008, dont 28 millions d'EVP (ce qui correspond à une hausse de 7 %), dont 15,4 millions d'EVP au terminal à conteneurs de Waigaoqiao et 8,2 millions d'EVP au port en eau profonde de Yangshan[6].

À la fin de 2008, les effets de la crise économique mondiale se faisaient sentir sur tous les modes de transports principaux…

China Merchants Holdings International a réalisé un bénéfice d'environ 3 706 millions de dollars de Hong Kong en 2008, au terme d'une progression de 4,5 %. Son portefeuille portuaire est essentiellement situé en Chine, à l'exception d'une petite participation dans un terminal de Zeebrugge et dans un projet imminent au Viet Nam. Le trafic de conteneurs contrôlé par ce groupe a été de 50,48 millions d'EVP, en progression d'environ 7,1 % par rapport à 2007. Il a assuré un trafic de 43,58 millions d'EVP sur le continent, ce qui correspond à une hausse de 8,6 % par rapport à 2007. Les terminaux dans lesquels il a investi et qu'il gère dans le port de l'ouest de Shenzhen ont enregistré un trafic total de conteneurs de 11,58 millions d'EVP, soit une augmentation de 5 % plus importante que le taux de croissance global du port de Shenzhen. Sa part de marché à Shenzhen s'est également accrue pour passer à 54 %.

International Container Terminal Services Inc. a fait état d'une perte de 13 % de ses bénéfices qui sont descendus de 3,29 milliards de pesos philippins en 2007 à 2,86 milliards en 2008. La principale cause évoquée de cette baisse a été une modification des pratiques de comptabilité.

D. Évolution des transports intérieurs

À la fin de 2008, les effets de la crise économique mondiale se faisaient sentir sur tous les modes de transports principaux: maritimes, routiers et ferroviaires. Les fluctuations de volumes les plus importantes se sont produites principalement au premier trimestre de 2009, le trafic ferroviaire, notamment, ayant subi de fortes réductions dans de nombreuses régions. Dans les sections ci-après sont brièvement présentées quelques-unes des principales péripéties relevées dans les secteurs des transports intérieurs fluviaux, ferroviaires et routiers.

Transport sur les voies navigables intérieures

Alors qu'autrefois le transport sur les voies navigables était peut-être le seul mode de transport efficace pour acheminer les marchandises de l'intérieur des terres aux zones côtières, il est considéré aujourd'hui comme un mode de repli pour permettre de pallier la congestion qui affecte les autres réseaux. Il est de plus en plus populaire pour le transport des marchandises dans de nombreuses parties du monde, comme le montre le nombre croissant de projets qui attirent les investissements. Pour autant, une petite partie seulement des marchandises transportées vers d'autres pays l'est par les voies navigables intérieures, surtout dans les régions où d'autres modes de transport sont bien développés. En Europe, par exemple, il ne représente que 5,6 % de l'ensemble des transports intérieurs, alors que les chemins de fer interviennent pour 17,9 % et le réseau routier pour 76,5 %. (Ces chiffres, pour 2007, sont basés sur Eurostat). Malgré tout, en comparaison avec d'autres régions, les voies navigables européennes servent à acheminer un pourcentage élevé de marchandises, ce qui laisse penser que ce ne sont peut-être pas d'autres modes de transport qui sont un facteur clef, mais plutôt le réseau de liaisons intermodales. Actuellement, 2 % seulement du fret de la Fédération de Russie est transporté sur les voies navigables, lesquelles, au Brésil, ne servent à convoyer que moins de 1 % du volume total de fret. En Chine, le pays qui dispose

du plus important réseau de voies navigables intérieures au monde, environ 1,3 milliard de tonnes de fret ont été transportées de cette manière en 2007, contre 152 millions de tonnes en Fédération de Russie, qui vient en deuxième position dans ce secteur, à l'issue d'une augmentation de 9,5 % d'une année sur l'autre. Le troisième réseau de voies navigables le plus important est en Europe, où 20 membres de l'Union européenne sur 27 y ont un accès direct, et environ 500 millions de tonnes de marchandises ont été ainsi transportées au fil des 37 000 kilomètres de ce réseau en 2007. Le tableau 40 rend compte du total du fret transporté sur certains des plus importants réseaux de voies navigables intérieures dans le monde.

Prenant conscience du potentiel des voies navigables intérieures, certains pays ont accru leurs investissements dans les infrastructures de ce secteur. Par exemple, le Gouvernement du Viet Nam a lancé l'idée d'un tel réseau à construire en vue de relier Hô Chi Minh-Ville aux zones voisines pour un coût estimé à 88,1 millions de dollars. Ce plan prévoit de relier cette ville à 88 voies de communication navigables d'une longueur totale de 574 km dont 138 km de voies nouvelles.

Tableau 40
Longueur totale des voies navigables et nombre de tonnes de marchandises qu'elles ont servi à transporter

Rang	*Pays/Région*	*km*	*Dates des informations*	*km 2007*
1	Chine	110 000	2008	1,3 bn
2	Fédération de Russie	102 000	2007	152 m[a]
3	Union européenne	52 332	2006	500 m[b]
4	Brésil	50 000	2008	n.d.
5	États-Unis	41 009	2008	800 m
6	Indonésie	21 579	2008	n.d.
7	Colombie	18 000	2008	3,8 m

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir de diverses sources.

Note: Les données sont celles de 2008, sauf indication contraire.

[a] Données de 2007.

[b] Données de 2006.

Transports ferroviaires

Dans certains pays, les chemins de fer sont un mode de transport essentiel des marchandises destinées aux marchés internationaux. À titre d'exemple, aux États-Unis, le trafic ferroviaire intervient à hauteur de 40 % dans le volume transporté. Dans d'autres pays, comme le Brésil, il ne concerne que 26 % du volume de fret; néanmoins, cela représente une augmentation de près de 80 % depuis la privatisation de 1996. Cette proportion devrait bientôt atteindre 28 %, auxquels 2 % supplémentaires devraient s'ajouter, selon les estimations, si le Gouvernement procède aux investissements nécessaires pour développer le réseau ferroviaire. Avec une part de trafic de 30 %, le système ferroviaire brésilien se rapprocherait du paramètre international de 40 %, que beaucoup considèrent comme la proportion idéale des chemins de fer dans la matrice transport des pays dont les caractéristiques industrielles et régionales sont similaires à celles du Brésil. L'International Union of Railways a fait savoir que le nombre de tonnes-kilomètres des chemins de fer européens a diminué de 5 % en 2008 par rapport à 2007. La fin de l'année 2008 a été particulièrement dramatique pour certains pays lorsque, au quatrième trimestre, les volumes de fret ferroviaire ont baissé de 14 % par rapport au trimestre précédent (voir le tableau 41). Cette tendance s'est poursuivie en 2009, avec une baisse de 34 % en janvier par rapport à la période correspondante de 2008. Dans l'ouest de l'Europe, des données similaires font apparaître une régression de 18 % en décembre 2008 et de 36 % en janvier 2009. Aux États-Unis, selon les informations disponibles, les volumes de fret ferroviaire avaient perdu 25 % en mai 2009 par rapport à mai 2008.

L'Asie, toutefois, a enregistré une croissance positive (en tonnes-kilomètres) du trafic ferroviaire en 2008, quoique moins importante que celle de l'année précédente. Le taux de croissance de la Chine en 2008, par exemple, a été à peu près inférieur de moitié à celui qu'elle a enregistré en 2007 (3,5 % contre 7,6 %). La croissance du trafic ferroviaire de fret s'est légèrement ralentie en Inde, passant de 9,4 % en 2007 à 8,4 % en 2008, au contraire de la Fédération de Russie qui, au terme d'une année qui a encore été bonne, a enregistré une

Tableau 41
Transports ferroviaires internationaux de marchandises pour divers pays
(En millions de tonnes-kilomètres)

	Q1	*Q2*	*Q3*	*Q4*	*Année 2008*
Autriche	3 627	3 882	3 577	3 656	14 742
Azerbaïdjan	1 986	2 266	2 046	1 996	8 294
Belgique	1 381	1 410	1 568	1 278	5 637
Bulgarie	340	377	365	275	1 357
Croatie	685	729	651	668	2 733
République tchèque	2 242	2 210	2 302	2 170	8 925
Danemark	450	474	422	399	1 745
Estonie	1 493	1 158	1 164	1 421	5 236
Finlande	729	836	884	740	3 189
France	4 217	3 925	3 367	2 932	14 441
Allemagne	15 921	16 296	16 507	13 666	62 390
Hongrie	1 912	2 258	2 272	2 055	8 497
Italie	2 142	2 173	1 886	1 790	7 991
Lettonie	4 593	4 259	3 942	4 576	17 370
Lituanie	3 195	2 790	2 569	2 539	11 093
Luxembourg	54	67	59	35	215
Norvège	219	235	229	222	905
Pologne	4 148	4 140	4 199	3 189	15 676
Portugal	65	58	51	34	208
République de Moldova	742	718	632	419	2 511
Roumanie	908	926	891	688	3 413
Serbie	973	1 072	1 008	837	3 890
Slovaquie	2 137	2 154	2 072	1 836	8 199
Slovénie	685	708	709	678	2 780
Suède	1 879	1 880	1 832	1 550	7 141
Suisse	2 602	2 649	2 376	2 139	9 766
Turquie	370	359	316	324	1 367
Ex-République fédérale de Macédoine	193	196	172	167	728
Ukraine	42 678	43 616	43 182	34 549	164 025
Total	**102 567**	**103 822**	**101 250**	**86 827**	**394 464**

Source: Forum international des transports.

croissance de 5 % en 2008, laquelle s'est ajoutée aux 7,2 % de 2007.

Selon les rapports relatifs aux premiers mois de 2009, les volumes de fret ferroviaire, aux États-Unis, ont accusé une diminution de 19,2 % par rapport à 2008, de 16,6 % en ce qui concerne les semi-remorques ou les conteneurs et de 18,1 % pour ce qui est du volume total estimé à 534,6 milliards de tonnes-milles. De même, les chemins de fer canadiens ont signalé une baisse de 22,9 % du trafic ferroviaire et de 14,3 % du volume transporté en semi-remorques ou en conteneurs depuis 2008.

La récession économique a des répercussions sur les entreprises de transport ferroviaire de fret, ce qui n'est pas surprenant. Des rapports récents, par exemple, font savoir que des plans d'amélioration du «Beijing-Hamburg Container Express» pourraient être revus à la lumière de la crise économique mondiale actuelle et de la diminution des volumes d'échanges[7].

Tableau 42
Pays et régions dotés d'un réseau ferroviaire total de 20 000 km et au-delà
(Chiffres de 2006, sauf indication contraire)

	km	*Pourcentage du total mondial*
Union européenne	236 436	17,25 %
États-Unis	226 612	16,53 %
Fédération de Russie[a]	87 157	6,36 %
Chine	75 438	5,50 %
Inde	63 221	4,61 %
Allemagne	48 215	3,52 %
Canada	48 068	3,51 %
Australie	38 550	2,81 %
Argentine	31 902	2,33 %
France	29 370	2,14 %
Brésil	29 295	2,14 %
Japon	23 474	1,71 %
Pologne	23 072	1,68 %
Ukraine	21 852	1,59 %
Afrique du Sud	20 872	1,52 %
Monde	1 370 782	100,00 %

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir des chiffres de CIA, *World Factbook*.
Note: Tous les chiffres sont relatifs à 2006, sauf indication contraire.
[a] Chiffres de 2005 (Fédération de Russie).

L'Union européenne, les États-Unis, la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde possèdent à peu près 50 % du réseau ferroviaire mondial actuel (tableau 42).

La coopération entre pays en développement pour des projets ferroviaires se renforce. Par exemple, une société de la République de Corée cherche à investir dans un projet de chemin de fer à double voie au Viet Nam, qui est destiné à relier Hô Chi Minh-Ville à Nha Trang, ville côtière du centre. Cette nouvelle ligne devrait coûter 7,8 milliards de dollars et fait partie d'un plan plus vaste visant à remplacer la voie actuelle et à créer une voie express traversant le pays. Longue de 369 kilomètres, elle permettrait aux trains de rouler à une vitesse de 200 km à l'heure, alors que la ligne actuelle, qui est déjà ancienne, n'autorise que des vitesses de l'ordre de 60 km à l'heure. Un projet de modernisation du réseau ferroviaire kényan vieillissant a été annoncé. Au terme de sa réalisation, susceptible de prendre seize ans, il permettra d'accroître la vitesse des trains qui pourront atteindre de 80 à 120 km à l'heure. Il permettra également d'étendre le réseau ferroviaire au-delà des frontières du Kenya, dans les pays voisins, Burundi, République démocratique du Congo et Rwanda, établissant ainsi dans toute la région de l'Afrique de l'Est un réseau de liaisons continues. Les frais de transport − qui, dans certains cas, peuvent atteindre 40 % de l'ensemble des coûts incombant aux entreprises locales pour faire transporter les marchandises par la route − peuvent être réduits si l'on met en place un service ferroviaire efficace. Ce projet vient à un moment où la possibilité de dérouter le fret du port de Mombasa vers d'autres ports voisins menace la position stratégique du Kenya dans la région. Le réseau ferroviaire de ce pays, construit entre 1895 et 1901, a plus de cent ans, et peu d'améliorations lui ont été apportées depuis l'origine. En 2008, il a permis d'acheminer un tout petit peu plus de 2 millions de tonnes de marchandises, contre le double de cette capacité dans les années 80.

Transports routiers

Les transports routiers constituent une liaison essentielle entre l'usine et le mode de transport principal, et ensuite pour la livraison des marchandises au consommateur. Lors d'un examen du transport moderne des marchandises sur ce qu'il est convenu d'appeler l'ancienne «route de la soie» pour une étude dirigée par la United States Chamber of Commerce, il a été constaté que c'était encore une option pratique et compétitive comparée à celles qui exigent des investissements supplémentaires pour les infrastructures. Pour maints pays en développement d'autres régions, le transport routier est encore le seul mode de transport des marchandises viable.

Le transport du fret routier dans l'Union européenne en 2006 a représenté à peu près 1 894 milliards de tonnes-kilomètres, soit 73 % du marché des transports intérieurs de fret. Les transports internationaux de fret routier ont compté pour environ un tiers (612 milliards de tonnes-kilomètres) dans le total des transports de fret routier au sein de l'Union européenne en 2006, les transports nationaux en ayant assuré les deux autres tiers (1 200 milliards de tonnes-kilomètres). Les transporteurs immatriculés dans cinq pays

(Allemagne, Pologne, Espagne, Pays-Bas et Italie) ont accaparé plus de 50 % du marché de transport international du fret routier au sein de l'Union européenne.

Transports routiers et crise économique

Diverses enquêtes effectuées en octobre 2008 ont montré que les sociétés de transport routier des États-Unis étaient très préoccupées par le coût du carburant et les incertitudes économiques. On a constaté que les entreprises tierces de logistique étaient fortement tributaires des secteurs du commerce de détail, de l'automobile et de l'électronique pour le transport de fret, or ces trois secteurs étaient en récession, les ventes d'automobiles étant tombées au plus bas depuis quinze ans, et les dépenses de consommation étant stationnaires. Les rapports indiquent également que, eu égard au ralentissement de la croissance des échanges, le secteur des transports routiers est voué à un ralentissement de sa propre croissance. Selon les estimations, après la période 2009-2013 sur laquelle portent les prévisions, le trafic des transports routiers, aux États-Unis, croîtra à un rythme annuel moyen tranquille légèrement supérieur à 1,2 % en millions de tonnes-kilomètres[8].

Les chiffres de la Fédération routière de l'Union européenne et de diverses autres associations de transporteurs de fret routier font apparaître une diminution des activités de transport de fret routier pouvant aller jusqu'à 50 % au dernier trimestre de 2008, et une augmentation des coûts d'au moins 3 à 4 %[9]. En 2009, les compagnies, les associations et les syndicats de transports routiers d'Europe ont demandé un appui financier pour mettre en œuvre des plans de relance axés sur les infrastructures routières pour aider à atténuer les conséquences du ralentissement économique.

Les entreprises de transport routier ne sont pas à l'abri de la crise financière et économique mondiale. Selon l'International Road Transport Union (IRU), les faillites se sont multipliées dans ce secteur depuis la fin de 2007. La Fédération nationale des transports routiers (FNTR) (France) indique que, sur 210 affaires d'insolvabilité enregistrées dans le secteur des transports routiers de marchandises en France en janvier 2009, 82 % concernaient de petites et de très petites entreprises. Par ailleurs, selon la FNTR, le nombre de ces affaires a triplé parmi les entreprises françaises de plus de 50 employés entre 2007 et la fin de 2008. Ce secteur, qui compte 50 % de travailleurs indépendants, sera, selon toute vraisemblance, durement touché par la crise. On estime qu'en janvier 2009, 10 000 personnes avaient perdu leur emploi en France à cause de la crise financière, auxquelles il faut en ajouter 16 000 en Espagne et 4 000 en Belgique à la suite de faillites dans le secteur des transports routiers. Il est également estimé qu'aux États-Unis 140 000 personnes travaillant dans ce même secteur risquent actuellement de se retrouver dans la même situation, ou s'y trouvent déjà depuis 2007[10]. Le nombre des pertes d'emploi n'est qu'un indicateur des effets de la crise sur l'emploi, laquelle pèse également sur les conditions de travail dans les emplois qui subsistent.

Les entreprises de transport routier ne sont pas à l'abri de la crise financière et économique mondiale.

Les perspectives pour la suite de 2009 ne sont pas favorables. En janvier 2009, l'IRU a publié ses indices annuels des transports routiers, selon lesquels la croissance du secteur des transports en Europe de l'Ouest est appelée à piétiner pendant le premier semestre de 2009. L'Association européenne des constructeurs automobiles confirme: en 2008, le nombre d'immatriculations de camions neufs (de plus de 3,5 tonnes) a diminué de 4 % dans l'Europe des Vingt-Sept et l'AELE (sans Chypre et Malte), surtout à cause de la diminution de 21,1 % dans l'Union européenne des Douze.

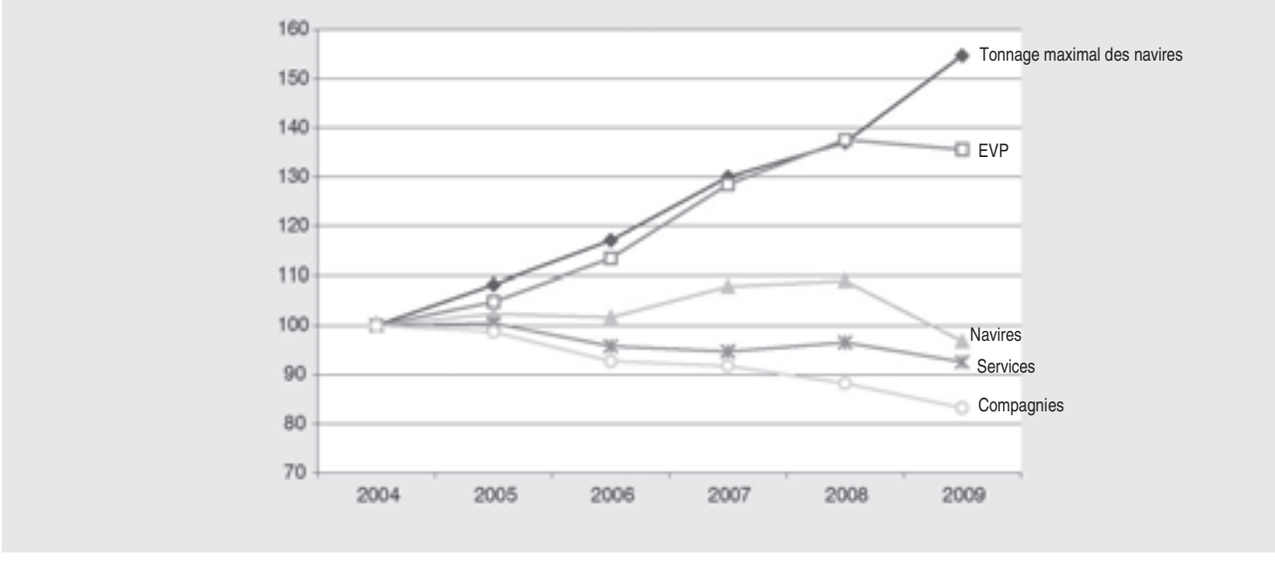
E. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers 2009 de la CNUCED

L'accès aux marchés mondiaux dépend fortement de l'existence de liaisons de transport régulières et efficaces, surtout en ce qui concerne les lignes maritimes régulières pour l'importation et l'exportation de marchandises manufacturées. *L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers* de la CNUCED vise à situer le niveau d'intégration d'un pays au réseau mondial existant de transports maritimes[11]. En 2009, c'était toujours la Chine qui s'attribuait le meilleur indice, devant Hong Kong (Chine), Singapour, les Pays-Bas et la République de Corée (annexe IV).

Entre 2008 et le début de 2009, la capacité de transport des plus grands porte-conteneurs a continué à croître. Avec 13 800 EVP, le *Daniela*, nouveau navire de MSC est plus volumineux que les bateaux de 12 508 EVP de Maersk, dont la capacité était la plus importante de la flotte au milieu de 2008. En ce qui concerne les autres éléments du LSCI, toutefois, ils ont déjà subi des effets mesurables de la crise économique mondiale: le nombre moyen de navires, la capacité exprimée en EVP mise en œuvre et le nombre de services par pays ont accusé une baisse pour la première fois depuis 2004, date à laquelle la CNUCED a démarré le suivi de ces chiffres. Depuis 2005 déjà nous observons une diminution du nombre de transporteurs, car les fusions et les prises de contrôle de compagnies maritimes ont un impact sur la concurrence qui s'exerce sur de nombreuses voies maritimes. Les données relatives à l'acheminement et à la répartition des porte-conteneurs donnent des indications supplémentaires sur les conséquences de la crise dans différentes régions. L'ensemble de la flotte mondiale de porte-conteneurs poursuit son expansion au rythme de l'accroissement des livraisons, mais les navires sont de plus en plus nombreux à être retirés du service et d'autres ont été affectés à de nouveaux itinéraires. Entre juillet 2008 et juillet 2009, on a assisté à une diminution du nombre de navires, de leur capacité totale de chargement exprimée en EVP, du nombre de services et de celui des compagnies. Seul a continué de croître le tonnage maximum des navires: malgré la crise économique, des navires neufs de plus grande taille sont livrés par les chantiers navals du monde, beaucoup d'entre eux remplaçant des unités plus petites, ce qui entraîne une réduction non négligeable du nombre moyen de navires par pays. Pour la première fois depuis que la CNUCED a commencé à collecter les données, la capacité moyenne du transport de conteneurs par pays exprimée en EVP a interrompu sa progression. En raison de la tendance continue aux fusions et aux rachats, le nombre moyen de compagnies offrant des services par pays a diminué de 17 % depuis 2004 (graphique 24).

Entre juillet 2008 et juillet 2009, on a assisté à une diminution du nombre de navires, … du nombre de services et de celui des compagnies.

Graphique 24
Évolution des indicateurs de connectivité
(Indice des moyennes des pays 2004 = 100)



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

Notes

1 http://www.lloydslist.com/ll/news/chinese-box-port-volumes-collapse/1236269165316.htm.

2 On trouvera des explications plus détaillées sur l'Afrique au chapitre 7, y compris en ce qui concerne l'évolution des ports sur le continent.

3 Ce calcul est basé sur la participation d'un exploitant de port. Par rapport à cela, un calcul reposant sur l'ensemble du marché donnerait un indice plus élevé.

4 SSA Marine est une compagnie privée dont les comptes ne sont pas accessibles au public.

5 *Lloyd's List* (2009), «PSA International net profit slumps 46 per cent», 30 mars 2009.

6 http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017635789.

7 Il faut habituellement jusqu'à trente jours pour aller de Tianjin à Hambourg par la mer, mais par chemin de fer, ce voyage peut être réduit à dix-sept jours environ.

8 Business Monitor International, «United-States Freight Transport Report», quatrième trimestre de 2009, 6 août 2009.

9 ERF, «Facing the crisis», 18 mars 2009.

10 Union internationale des transports routiers. http://www.iru.org.

11 La première version du LSCI a été présentée dans la *UNCTAD Transport Newsletter* n° 27 du premier semestre de 2005. La version actuelle provient de cinq éléments: a) le nombre de navires; b) la capacité de charge de conteneurs de ces navires; c) le tonnage maximal des navires; d) le nombre de services; et e) le nombre de compagnies qui exploitent des porte-conteneurs à partir et en direction des ports d'un pays. Les données, en l'occurrence, sont tirées de *Containerisation International Online*. Cet indice est obtenu de la manière suivante: pour chacun des cinq éléments, la valeur d'un pays est divisée par la valeur maximale de cet élément en 2004, et pour chaque pays on calcule la moyenne des cinq éléments. Cette moyenne, à son tour, est divisée par la moyenne maximale de 2004 et multipliée par 100. L'indice ainsi obtenu affecte la valeur 100 au pays qui affiche l'indice moyen des cinq éléments le plus élevé en 2004.

Chapitre 6

Questions juridiques et évolution de la réglementation

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 des principales conventions maritimes.

A. Éléments nouveaux importants en droit des transports

Adoption d'une nouvelle Convention des Nations Unies sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)

En 2008, après des années de délibérations, les travaux de préparation du texte d'un projet de convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer se sont terminés, et un projet de texte final approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a été adopté par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008. Cette nouvelle convention connue sous le nom de «Règles de Rotterdam»[1] (et désignée dans la suite de notre texte sous les vocables «la Convention» ou «les Règles de Rotterdam») a été ouverte à la signature lors d'une conférence spéciale qui s'est tenue à Rotterdam en septembre 2009. Après cela, les États vont examiner la question de savoir s'il convient qu'ils deviennent partie à cette nouvelle convention, sachant que 20 ratifications au moins sont nécessaires pour qu'elle prenne effet[2]. À cet égard, il est important de noter que la ratification de la Convention est subordonnée à la dénonciation de toute autre convention internationale dans le domaine du transport de marchandises par mer. Cela signifie que pour les États contractants à toute autre convention de ce type, la ratification des Règles de Rotterdam ne devient effective que si et quand la dénonciation des Règles de La Haye[3], des Règles de La Haye-Visby[4] ou des Règles de Hambourg[5], selon le cas, a pris effet[6]. Donc, l'observance des Règles de Rotterdam repose sur une décision claire selon laquelle, tout bien considéré, les intérêts nationaux sont mieux servis par la nouvelle convention que par l'un quelconque des régimes internationaux établis de responsabilité régissant le transport maritime des marchandises[7].

Cette nouvelle convention connue sous le nom de «Règles de Rotterdam» a été ouverte à la signature lors d'une conférence spéciale qui s'est tenue à Rotterdam en septembre 2009. Après cela, les États vont examiner la question de savoir s'il convient qu'ils deviennent partie à cette nouvelle convention, sachant que 20 ratifications au moins sont nécessaires pour qu'elle prenne effet.

Historique

À titre d'historique, il faut noter que la réglementation relative à la responsabilité liée au transport international de marchandises par mer, au cours de ces dernières décennies, est devenue de plus en plus hétérogène. De nombreux États sont contractants aux Règles de La Haye ou à celles de La Haye-Visby. La Convention des Nations Unies de 1978 sur le transport des marchandises par mer (les Règles de Hambourg), qui est entrée en vigueur en 1992, avait été conçue pour succéder, en étant modernisée, aux Règles de La Haye-Visby, mais elle n'a pas eu beaucoup de succès; les Règles de Hambourg sont maintenant en vigueur dans 34 États, mais aucune des principales nations maritimes n'a ratifié la Convention. En conséquence, trois régimes de responsabilité (les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg) en sont venus à coexister au niveau international. En même temps, la croissance exponentielle de la conteneurisation ainsi que les modifications des structures des transports internationaux et des prescriptions relatives à ces derniers qui en ont découlé ont rendu encore plus

nécessaires l'adoption d'une réglementation moderne appropriée. En ce qui concerne les transports multimodaux, il n'existe pas de régime de responsabilité international uniforme, et le cadre juridique international est particulièrement complexe, car la responsabilité continue d'être régie par des conventions de transport unimodal, et par des lois et des ententes contractuelles nationales, régionales et sous-régionales de plus en plus hétérogènes[8].

C'est dans ce cadre historique que les nouvelles Règles de Rotterdam ont été préparées, en vue d'établir un ensemble moderne de règles uniformes au niveau international, qui apporte aux parties commerciales des certitudes sur le plan juridique dont elles avaient grand besoin. Les États devront maintenant examiner attentivement les avantages de cette nouvelle convention et décider si les Règles de Rotterdam répondent à leurs attentes, tant pour ce qui est du dispositif de fond que des possibilités qu'elles recèlent de créer une uniformité juridique au niveau international en la matière.

Les États devront maintenant examiner attentivement les avantages de cette nouvelle convention et décider si les Règles de Rotterdam répondent à leurs attentes, tant pour ce qui est du dispositif de fond que des possibilités qu'elles recèlent de créer une uniformité juridique au niveau international en la matière.

L'essentiel du travail a été effectué par un groupe de travail de la CNUDCI mis en place par cette Commission[9]. Avec un certain nombre d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernées, le secrétariat de la CNUCED a participé, en tant qu'observateur, aux réunions du groupe de travail de la CNUDCI auquel il a fait part d'observations analytiques de fond pour qu'il les examine, et cela pendant tout le temps qu'a duré la rédaction de ce texte[10]. Il n'est pas possible de procéder à un véritable examen de chaque disposition de la Convention, ni à un résumé complet de sa teneur[11], mais nous présentons une analyse d'ensemble des principaux éléments en vue d'aider les responsables politiques à évaluer les avantages potentiels de la ratification de cette nouvelle convention. Comme on le verra, beaucoup de ces aspects risquent de poser des problèmes, notamment du point de vue des chargeurs de moindre et de moyenne importance des pays en développement[12].

Champ d'application matérielle

Les Règles de Rotterdam comportent 96 articles répartis dans 18 chapitres. Beaucoup des dispositions prévues sont filandreuses et extrêmement complexes, ce qui, malheureusement, laisse prévoir des différences entre les pays concernant leur interprétation et leur application, et peut donner lieu à de graves litiges[13]. La Convention couvre, dans une grande mesure, des questions qui sont traitées dans les régimes de responsabilité maritime existants, à savoir les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg, quoique avec d'importantes modifications en termes de structure, d'expression et de fond. En outre, plusieurs chapitres sont consacrés à des questions qui ne relèvent pas actuellement d'une législation internationale uniforme, comme les livraisons de marchandises[14] et le transfert du droit de contrôle et des droits d'action[15]. La nouvelle convention prévoit également la communication électronique et la question des substituts électroniques aux traditionnels documents papier, essentiellement en admettant la valeur des accords contractuels à cet égard et en accordant aux documents électroniques le même statut qu'aux documents papier[16]. Des règles complexes concernant les domaines de compétence et l'arbitrage sont présentées dans deux chapitres distincts[17]. Ces chapitres, toutefois, sont facultatifs, et ne seront contraignants que pour les États contractants qui auront déclaré leur intention d'être liés par eux − un état de choses qui est susceptible de donner lieu à des poursuites judiciaires parallèles dans différents États contractants, et, en fin de compte, à des jugements contradictoires.

Champ d'application[18]

Les Règles de Rotterdam s'appliquent également aux contrats de transport[19] dans lesquels les lieux de réception et de livraison sont situés dans des États différents, à condition que le contrat prévoie un parcours maritime international et que le lieu de réception, le port de chargement, le port de déchargement ou le lieu de livraison figurant dans le

contrat soit situé dans un État contractant (art. 5). Les Règles ne s'appliquent pas aux chartes-parties ni «aux autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire», ni aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière, sauf «en l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport» (art. 6). Pour autant, dans ces cas, les Règles de Rotterdam s'appliqueraient dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6 (art. 7).

Chose importante, et contrairement aux régimes maritimes internationaux existants, les Règles de Rotterdam ont un vaste champ d'application et couvrent des contrats de transport multimodal qui comportent un parcours maritime, quel que soit le mode de transport dominant.

Transports multimodaux[20]

Chose importante, et contrairement aux régimes maritimes internationaux existants, les Règles de Rotterdam ont un vaste champ d'application et couvrent des contrats de transport multimodal qui comportent un parcours maritime, quel que soit le mode de transport dominant[21]. Alors qu'il n'existe actuellement aucune convention internationale qui régisse le transport multimodal, l'extension du champ d'application de cette convention aux transports multimodaux comportant un parcours maritime a fait l'objet de graves controverses pendant toutes les négociations, tout comme le texte des dispositions pertinentes des Règles de Rotterdam[22]. Cela était dû en particulier: a) à des préoccupations concernant les possibilités d'incompatibilité avec les conventions de transport unimodal dans le secteur des transports routiers, ferroviaires, aériens et sur les voies navigables intérieures qui, dans de nombreux cas, s'appliquent aussi aux dommages pouvant intervenir à un stade donné du transport multimodal; b) au désir de certains États de continuer à appliquer la législation nationale existante au transport multimodal; c) à des préoccupations concernant une nouvelle fragmentation de la législation applicable aux transports internationaux multimodaux; et d) au fait que les règles de fond du régime de responsabilité sont fondées exclusivement sur des considérations et des principes applicables aux transports maritimes, plutôt qu'aux transports multimodaux[23].

Les lois nationales existantes relatives aux transports multimodaux n'ont aucun rôle à jouer en rapport avec les contrats qui relèvent de la nouvelle convention.

La question du double emploi ou de l'incompatibilité potentiels avec les conventions internationales existantes applicables aux transports routiers, ferroviaires, aériens et en navigation intérieure[24] a été traitée, dans une certaine mesure, dans une disposition séparée (art. 82), qui donne le pas à ces conventions dans la mesure où leur champ d'application dépasse le secteur des transports unimodaux routiers, ferroviaires, aériens et en navigation intérieure[25]. Cela étant dit, par ailleurs, les règles de fond relatives aux autres modes de transport sont appliquées seulement si la perte ou le dommage subi par les marchandises intervient «uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire» et seulement sous forme de dispositions qui «prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir» figurant dans toute convention internationale qui se serait appliquée pendant «l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage s'est … produit», si un contrat de transport unimodal distinct avait été conclu (art. 26). Ces dispositions impératives, en cas de demande d'indemnité pour perte ou avarie de marchandises, doivent être appliquées dans le contexte des autres dispositions des Règles de Rotterdam − tâche ardue pour les tribunaux de différents pays, qui est vraisemblablement promise à déboucher sur des jugements divergents au niveau international. Dans tous les autres cas, c'est-à-dire si aucune convention relative aux transports internationaux unimodaux n'est applicable à la plainte en question, ou si un dommage ne peut pas (de manière assez certaine) être considéré comme étant survenu à une étape particulière d'un transport multimodal, les dispositions des Règles de Rotterdam, c'est-à-dire

un régime de responsabilité essentiellement maritime, s'appliquent pour déterminer les droits des parties et l'étendue des responsabilités. Les lois nationales existantes relatives aux transports multimodaux n'ont aucun rôle à jouer en rapport avec les contrats qui relèvent de la nouvelle convention.

Responsabilité du transporteur[26]

Le transporteur (ainsi que toute partie exécutante maritime, comme un exploitant de terminal)[27] est tenu à un certain nombre d'obligations, dont le non-respect le rend susceptible d'être poursuivi pour dommage, perte ou retard dans la livraison des marchandises[28]. La responsabilité du transporteur, en vertu des Règles de Rotterdam, est limitée financièrement (art. 59)[29] à un niveau plus élevé que dans les Règles de La Haye-Visby ou les Règles de Hambourg[30] et est assujettie à un délai de prescription de deux ans (art. 62), qui peut être prorogé par une déclaration adressée à l'ayant droit (art. 63). Le transporteur peut perdre son droit à la limitation financière de la responsabilité s'il a commis un acte ou une omission personnels «soit dans l'intention de causer le préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement» (art. 61).

Les principales obligations du transporteur sont les suivantes: le transport des marchandises et leur livraison au destinataire (art. 11), leur prise en charge pendant la durée de responsabilité du transporteur, c'est-à-dire de la réception à la livraison des marchandises (art. 13 1) et 12), et «exercer une diligence raisonnable» pour mettre et maintenir le navire en état de navigabilité (art. 14)[31]; cela couvre a) le matériel navigant; b) l'équipage, l'approvisionnement et l'équipement; et c) la conformité du navire au type de cargaison. Contrairement aux Règles de La Haye-Visby, l'obligation relative à la navigabilité est une obligation continuelle qui s'applique pendant toute la durée du transport, et il n'est pas prévu de renversement de la charge de la preuve concernant l'exercice de la diligence raisonnable (cf. la première règle de l'article IV des Règles de La Haye-Visby). Au lieu de cela, la disposition centrale relative à la responsabilité du transporteur en cas de perte, d'endommagement ou de retard dans le cadre d'une réclamation relative aux marchandises (art. 17), dans laquelle figure une liste de dérogations à cette responsabilité, dont certaines diffèrent de celles énumérées dans la liste de l'article 2 des Règles de La Haye-Visby[32], comporte également des règles détaillées et complexes concernant la charge de la preuve.

Il convient à cet égard de relever un certain nombre de points particulièrement intéressants en ce qui concerne les contrats conclus aux conditions types du transporteur, soit un contrat d'adhésion. Premièrement, la durée de responsabilité du transporteur (de la réception à la livraison des marchandises) peut être définie contractuellement (c'est-à-dire limitée), pour ne couvrir que la période qui va du chargement initial des marchandises à leur déchargement final conformément au contrat (art. 12 3)). Deuxièmement, la responsabilité du transporteur concernant certaines fonctions, telles que le chargement, la manutention, l'arrimage et le déchargement, peut être dévolue par contrat au transporteur, au chargeur documentaire[33] ou au destinataire (art. 13 2)). Troisièmement, le contrat de transport peut limiter ou exclure la responsabilité du transporteur à l'égard de marchandises spéciales et d'animaux vivants (art. 81). Donc, la responsabilité du transporteur peut ne couvrir que la période allant du chargement au déchargement et seulement certaines de ses fonctions figurant dans la Convention.

En outre, les règles relatives à la charge de la preuve[34] dans le dispositif de la Convention semblent être très différentes de celles qui figurent dans les conventions existantes sur la responsabilité maritime, lesquelles favorisent le transporteur, notamment dans les cas où l'innavigabilité du navire a contribué à une perte de marchandises[35]. Les Règles de Rotterdam prévoient une répartition proportionnelle de la responsabilité dans ces cas, alors qu'en vertu des Règles de La Haye-Visby le transporteur est pleinement responsable, sauf à pouvoir prouver qu'une proportion des dommages n'est pas due à un non-respect de ses obligations en matière de navigabilité. Il s'agit là d'une modification importante de la répartition des risques commerciaux au détriment des chargeurs.

Responsabilité du chargeur[36]

Les obligations et la responsabilité du chargeur, qui sont plus larges que dans les Règles de La Haye-Visby, sont présentées de manière assez détaillée dans un chapitre distinct (chap. 7). Elles comportent la responsabilité pour faute relative à la préparation et à la livraison des marchandises pour le transport (art. 27) ainsi qu'aux prescriptions concernant les renseignements et les documents très complets à fournir (art. 29), ce qui peut être particulièrement pertinent dans le cadre des nouvelles exigences en matière de sécurité maritime[37]. Il faut ajouter à cela la responsabilité objective (voir l'article 30 2)) pour tout dommage dû à l'expédition de marchandises dangereuses (art. 32) et dans le cas où le chargeur n'a pas fourni en temps utile les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat (art. 31 2)).

Les obligations et la responsabilité du chargeur, qui sont plus larges que dans les Règles de La Haye-Visby, sont présentées de manière assez détaillée dans un chapitre distinct (chap. 7).

Chose importante, les règles relatives à la charge de la preuve[38] sont plus sévères que celles des régimes de responsabilité maritime existants, ce qui pourrait avoir d'importantes incidences pratiques en ce qui concerne la suite donnée aux plaintes déposées par les transporteurs contre les chargeurs, notamment dans le cas où l'innavigabilité du navire a pu contribuer à des dommages liés au transport de marchandises dangereuses. Ainsi, alors que, en vertu des Règles de La Haye-Visby, s'il peut être avéré que l'innavigabilité a contribué aux dommages, le chargeur serait dans la plupart des cas déclaré non responsable, en vertu des Règles de Rotterdam, il pourrait se voir imputer la responsabilité entière des dommages virtuellement importants subis par le transporteur (par exemple perte d'un navire, responsabilité civile). À cet égard, il convient de souligner que la responsabilité du chargeur, qui peut être très élevée, n'est assujettie à aucune limite financière[39].

… un chapitre distinct traite de la livraison des marchandises (chap. 10).

Un destinataire final qui dépose une plainte en vertu du contrat peut également être responsable de tout manquement du chargeur à ses obligations[40]. En outre, celui qu'il est convenu d'appeler «le chargeur documentaire», c'est-à-dire une personne qui n'est pas le chargeur contractant, mais qui «accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport» (art. 1 9)), comme un vendeur f.o.b., est également responsable de tout manquement aux obligations du chargeur en plus du chargeur lui-même (art. 33).

Livraison des marchandises

Il convient également de noter qu'un chapitre distinct traite de la livraison des marchandises (chap. 10), prévoyant une nouvelle obligation, incombant au destinataire, de prendre livraison des marchandises (art. 43) et comportant des règles détaillées sur ladite livraison effectuée conformément à différents types de documents de transport, électroniques ou non. Ce chapitre comporte aussi, ce qui n'est pas sans importance, de nouvelles règles complexes destinées à faire supporter le risque d'un retard par le destinataire, au lieu du transporteur comme précédemment: dans les cas où le destinataire ou l'endossataire final des marchandises chargées en vertu d'un document de transport négociable (soit un connaissement), généralement un acheteur c.a.f.[41] dans des contrats en chaîne, reçoit notification de l'arrivée des marchandises à destination, mais a) tarde à réclamer la livraison des marchandises par le transporteur pour une raison quelconque, ou bien b) n'est pas encore en possession du connaissement, le transporteur est autorisé, dans certaines circonstances, à livrer les marchandises sans que soit remis le connaissement (art. 47), ou bien invoquer un large éventail de droits qui lui permettent de prendre à l'égard des marchandises les mesures que les circonstances peuvent exiger (art. 48). Ainsi, un destinataire ou un endossataire final qui a payé le vendeur en vertu d'un contrat c.a.f. contre remise d'un document de transport négociable peut se retrouver sans marchandise et sans la possibilité d'engager des poursuites contre le transporteur pour livraison à une personne autre que le destinataire. Ces dispositions, apparemment prévues pour résoudre le problème pratique des connaissements négociables qui prennent du retard dans une chaîne de transactions internationales dans laquelle sont

impliqués différents acheteurs et différentes banques, sont susceptibles de porter gravement atteinte à la fonction «document titre» du connaissement négociable, qui est essentielle pour qu'il puisse être utilisé dans le commerce international[42].

Caractère contraignant de la responsabilité

À l'article 79 figure la règle générale relative à l'application obligatoire du régime de responsabilité. En conséquence, sauf disposition contraire de la Convention, toute clause contractuelle est frappée de nullité a) si elle écarte ou limite les obligations ou la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime, et b) si elle écarte ou accroît les obligations ou la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire (par exemple le vendeur f.o.b.). Ainsi, contrairement aux Règles de La Haye-Visby, le transporteur n'est pas le seul à être soumis aux normes obligatoires minimales de responsabilité en vertu de la Convention, mais elles s'appliquent également au chargeur (et potentiellement à toute personne responsable d'un manquement aux obligations du chargeur, telle que le destinataire et le chargeur documentaire). Alors que la responsabilité du transporteur, dont l'aspect financier est plafonné, peut être accrue aux termes du contrat, celle du chargeur ne le peut pas. Toutefois, il convient également de noter que la responsabilité impérative du chargeur conformément aux Règles de Rotterdam n'est, en tout état de cause, assujettie à aucune limite à caractère financier.

Contrats de volume[43]

Bien qu'en général des normes minimales de responsabilité s'appliquent aux contrats couverts par les Règles de Rotterdam, il y a une importante exception. Ce qu'il est convenu d'appeler «les contrats de volume», qui sont réglementés pour la première fois dans une convention internationale, sont assujettis à des règles spéciales qui prévoient une grande liberté en la matière. Il s'agit là d'une nouvelle caractéristique d'importance qui différencie les nouvelles Règles de Rotterdam par rapport aux conventions existantes dans ce secteur, et revêt donc un intérêt particulier. À titre d'historique, il paraît approprié de rappeler brièvement la raison d'être de la réglementation contraignante relative à la responsabilité dans un domaine où les parties passent un contrat, et où, normalement règne la liberté contractuelle. Tous les régimes internationaux existants (c'est-à-dire les Règles de La Haye, celles de La Haye-Visby et celles de Hambourg) attribuent au transporteur des niveaux minima de responsabilité, qui s'appliquent à titre obligatoire, autrement dit les règles de fond pertinentes visant la responsabilité du transporteur ne peuvent être modifiées par contrat au détriment du chargeur ou du destinataire[44]. Il est autorisé, par contre, d'accroître par contrat la responsabilité du transporteur[45]. Le champ d'application obligatoire des régimes considérés s'étend aux contrats de transports qui ne sont pas individuellement négociés entre les parties, mais qui sont exécutés conformément aux clauses standard du contrat du transporteur, lesquelles, en général, figurent ou sont attestées dans le connaissement ou tout autre document de transport délivré par le transporteur[46].

Ce qu'il est convenu d'appeler «les contrats de volume», qui sont réglementés pour la première fois dans une convention internationale, sont assujettis à des règles spéciales qui prévoient une grande liberté en la matière. Il s'agit là d'une nouvelle caractéristique d'importance qui différencie les nouvelles Règles de Rotterdam par rapport aux conventions existantes dans ce secteur, et revêt donc un intérêt particulier.

Le principal objectif de cette approche, commun à tous les régimes existants de responsabilité maritime, est de réduire les possibilités d'abus dans le cadre des contrats d'adhésion mises à profit lorsque des parties dotées de pouvoirs de négociation inégaux concluent un contrat. Dans le cas des transports de ligne, dont le marché mondial est dominé par quelques grandes compagnies[47], les marchandises étant généralement expédiées sous connaissement ou autres documents types − établis et signés par le transporteur et habituellement favorables à ce dernier, sans possibilité de négociation − ces possibilités d'abus provenant de l'inégalité des pouvoirs de négociation des parties sont particulièrement évidentes. En établissant des niveaux minima de responsabilité du transporteur, qui s'appliquent obligatoirement et ne peuvent pas être modifiés par contrat, les régimes de responsabilité existants s'efforcent de protéger les intérêts des chargeurs qui ont un pouvoir de

négociation réduit, à savoir les chargeurs de moindre importance et les destinataires tiers, contre des clauses contractuelles inéquitables introduites unilatéralement par le transporteur en tant que faisant partie de ses clauses types. Ainsi, il est une caractéristique fondamentale du cadre juridique international en vigueur, à savoir une limitation de la liberté contractuelle, l'intention du législateur étant d'assurer la protection des petits chargeurs et destinataires contre les clauses types inéquitables.

En établissant des niveaux minima de responsabilité du transporteur, qui s'appliquent obligatoirement et ne peuvent pas être modifiés par contrat, les régimes de responsabilité existants s'efforcent de protéger les intérêts des chargeurs qui ont un pouvoir de négociation réduit, à savoir les chargeurs de moindre importance et les destinataires tiers, contre des clauses contractuelles inéquitables introduites unilatéralement par le transporteur en tant que faisant partie de ses clauses types.

Dans ce contexte, la règle relative aux contrats de volume, dans les Règles de Rotterdam, qui accorde aux parties contractantes une grande liberté contractuelle, a donné lieu à force controverses pendant tout le processus de rédaction[48].

Le contrat de volume est défini de façon large comme étant «le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette» (art. 1 2)). Les parties à un contrat de volume peuvent déroger aux dispositions de la Convention (art. 80) à certaines conditions[49] et dans certaines limites réglementaires imposées au droit de dérogation[50].

Les parties à un contrat de volume peuvent déroger aux dispositions de la Convention (art. 80) à certaines conditions et dans certaines limites réglementaires imposées au droit de dérogation.

Il s'agit en l'occurrence − du côté du transporteur − de la perte du droit à une limitation financière de la responsabilité en cas d'actes ou d'omissions personnels accomplis dans l'intention de causer le préjudice ou témérairement (art. 61), et de l'obligation prévue à l'article 14 a) et b) de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité et d'armer, d'équiper et d'approvisionner convenablement le navire. Il n'est pas fait état, dans ce contexte, du troisième aspect de l'obligation du transporteur relative à la navigabilité, à savoir l'obligation d'approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui (voir l'article 14 c)); par conséquent, une dérogation contractuelle à cet égard serait autorisée, ce qui est tout à fait surprenant. Pour ce qui est des obligations et des responsabilités du chargeur, aucune dérogation n'est autorisée en ce qui concerne a) l'obligation de fournir des informations, instructions et documents en vertu de l'article 29, et b) les obligations et la responsabilité (objective) découlant du transport de marchandises dangereuses en vertu de l'article 32.

Il est important de noter que la responsabilité d'un chargeur découlant d'une infraction aux articles 29 et 32 − laquelle responsabilité risquant d'être élevée, comme dans le cas de la perte ou du retard d'un navire, et ne comportant aucun plafonnement financier − ne peut pas être écartée, limitée ni modifiée par contrat. Cela veut dire qu'un chargeur est toujours susceptible de devoir assumer une responsabilité potentiellement lourde (et illimitée) en vertu des Règles de Rotterdam relatives aux dommages dus au transport de marchandises dangereuses ou au manquement à l'obligation de fournir des renseignements, instructions et documents[51].

Les contrats de volume ne font pas partie du champ d'application obligatoire du régime de responsabilité en raison du fait que les contrats de ce type sont passés entre parties dotées d'un pouvoir de négociation virtuellement égal[52]. Il n'en reste pas moins que la définition du «contrat de volume» est extrêmement large et qu'aucune quantité minimale de marchandises n'est prescrite. Il en résulte que presque n'importe quel type de contrat relevant du trafic de ligne peut être conçu comme contrat de volume, bénéficiant d'une liberté contractuelle presque totale. Étant donné que les transports de lignes sont dominés par un petit nombre de compagnies mondiales, il est fait état de préoccupations concernant la situation des

chargeurs de moindre importance, qui pourraient être confrontés à des clauses contractuelles introduites unilatéralement par le transporteur. Dans ce contexte, la question fondamentale consiste à savoir si les sauvegardes prévues par les Règles de Rotterdam peuvent protéger efficacement les parties de moindre importance contre le recours aux contrats de volume en tant que dispositifs permettant de se soustraire au régime de responsabilité obligatoire.

Comme entre transporteur et chargeur, les dérogations à la Convention énoncées dans un contrat de volume[53] sont contraignantes, même si le contrat n'a pas fait l'objet d'une négociation individuelle[54]. Bien que le chargeur doive avoir la possibilité de passer un contrat selon les conditions de la Convention, sans dérogation[55], en pratique il peut subir des pressions commerciales pour accepter un contrat de volume, prévoyant par exemple un taux de fret beaucoup plus élevé applicable en cas d'accord. De même, alors que les tierces parties ne sont liées que par des contrats de volume si elles y consentent expressément[56], il n'est pas établi clairement que cela assurera une protection efficace des destinataires tiers de moindre importance qui, dans la pratique, peuvent constater qu'ils n'ont d'autre choix commercialement viable que de les accepter. Ainsi, selon l'approche choisie par les tribunaux dans l'application des dispositions pertinentes, il n'est pas certain que les sauvegardes réglementaires soient adaptées pour garantir qu'un accord de ce type ne puisse être utilisé comme dispositif contractuel pour tourner les règles de responsabilité obligatoires qui seraient autrement applicables, au détriment des petits chargeurs ou destinataires.

Les dispositions des contrats de volume peuvent, quand la Convention entrera en vigueur, si c'est le cas, avoir des répercussions importantes, tant sur la conclusion de contrats commerciaux que, plus généralement, sur les perspectives d'uniformisation de la législation internationale dans le secteur du transport de marchandises.

Les dispositions des contrats de volume peuvent, quand la Convention entrera en vigueur, si c'est le cas, avoir des répercussions importantes, tant sur la conclusion de contrats commerciaux que, plus généralement, sur les perspectives d'uniformisation de la législation internationale dans le secteur du transport de marchandises. Si, à l'avenir, l'utilisation de contrats de volume avec modification des dispositions de la Convention devient la norme, les avantages potentiels liés à un régime de responsabilité uniforme au niveau international, qui est prévisible, pourraient à la longue ne pas se matérialiser.

Conclusions

Comme cela se vérifie pour toute convention internationale nouvelle, beaucoup dépendra de l'interprétation que les tribunaux des différents pays feront des dispositions complexes de cette nouvelle convention, et de la manière dont ils les interpréteront et les appliqueront en pratique. Cependant, comme le montre l'analyse ci-dessus, il existe un certain nombre de domaines pouvant donner lieu à préoccupation, notamment du point de vue des moyens et petits chargeurs et destinataires des pays en développement.

Dans l'ensemble, il apparaît que les Règles de Rotterdam sont, d'une manière générale, plus favorables aux transporteurs que toutes les autres conventions internationales existantes dans ce domaine. Ainsi, les règles relatives à la charge de la preuve, par exemple, semblent être plus avantageuses pour les transporteurs que les Règles de La Haye-Visby ou celles de Hambourg, ce qui n'est pas sans conséquences non négligeables sur l'issue des différends juridiques entre transporteurs et chargeurs. De plus, les obligations et les responsabilités du chargeur, qui sont beaucoup plus larges et plus détaillées que dans le cadre des régimes de responsabilité maritime existants, sont impératives, et la responsabilité du chargeur − contrairement à celle du transporteur − ne fait l'objet d'aucune limitation financière. Pour ce qui est de la ligne de conduite à adopter, cette importante modification de la répartition des risques commerciaux au détriment des chargeurs peut inquiéter ceux qui représentent les intérêts des utilisateurs de transports[57].

Les dispositions du chapitre 10 qui autorisent, dans certaines circonstances, le transporteur à livrer les marchandises sans remise d'un document de transport négociable sont nouvelles et très susceptibles de poser des problèmes, car elles peuvent porter atteinte à la fonction «document titre» du connaissement négociable, qui est

essentielle pour qu'il puisse être utilisé dans le commerce international.

La Règle de Rotterdam relative aux contrats de volume, nouvelle elle aussi et non encore expérimentée, peut provoquer un état de choses dans lequel la liberté contractuelle devient la norme et la position de force dans les négociations compte plus que cela n'est le cas depuis l'avènement des Règles de La Haye en 1924. C'est là un sujet de préoccupation du point de vue des petits chargeurs et destinataires qui, sous l'effet des pressions commerciales, pourraient se retrouver liés par des clauses contractuelles effectivement introduites de façon unilatérale par l'une d'un petit nombre de grandes compagnies mondiales de transport de ligne. Les chargeurs plus importants, eux aussi, devraient prendre conscience du fait que leur responsabilité potentiellement lourde, en vertu des Règles de Rotterdam, en cas de dommages liés (au moins en partie) au transport de marchandises dangereuses, ne pourrait pas faire l'objet de négociations, même dans le cadre d'un contrat de volume. D'une manière plus générale, le large recours aux contrats de volume dans la pratique future des contrats commerciaux pourrait entraîner une diminution plutôt qu'un accroissement de l'uniformité des règles relatives à la responsabilité au niveau international.

… en raison de la complexité et de la marge considérable d'interprétation inhérente à la Convention, il faudra l'expérience de nombreux procès pour acquérir une bonne intelligence des nouvelles règles, les tribunaux de différents pays adoptant des approches potentiellement différentes en matière d'interprétation et d'application des dispositions.

Pour ce qui est de la règle relative à la responsabilité liée au transport multimodal comportant un parcours maritime, la nouvelle convention adopte une approche complexe et susceptible de causer des difficultés quant à son application en pratique. Les règles de fond en matière de responsabilité varient selon que des dommages peuvent être, ou non, imputés à une partie non maritime du transport multimodal, et que les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises par terre ou par air auraient été applicables si un contrat distinct avait été passé pour cette partie du transport. En résumé, la situation paraît être la suivante:

a) Si les dommages ne sont pas nettement imputables à une partie donnée du transport multimodal, comme c'est souvent le cas dans les transports conteneurisés, le régime de responsabilité essentiellement maritime des Règles de Rotterdam permettra de définir les droits et les responsabilités des parties contractantes, même si le transport s'est effectué surtout par terre;

b) La situation serait la même dans le cas où les dommages se produisent au cours d'un transport terrestre, mais où aucune convention internationale sur le transport unimodal n'est applicable, si un contrat distinct avait été passé pour la partie terrestre concernée;

c) Dans les cas où les dommages peuvent être imputés à un mode de transport autre que le parcours maritime et où l'une des conventions existantes sur le transport unimodal aurait été applicable (si un contrat distinct avait été conclu), les dispositions contraignantes relatives à la responsabilité du transporteur et à la limitation de la responsabilité ainsi que du délai imparti pour engager des poursuites énoncées dans la convention sur le transport unimodal concernée seraient applicables, avec le reste des Règles de Rotterdam. Le mélange de règles de fond de différentes conventions internationales que les tribunaux des différents pays devraient appliquer dans le contexte en question, dans ces cas, est extrêmement complexe et fort susceptible, à l'évidence, de donner des résultats différents selon les pays.

Plus généralement, en raison de la complexité et de la marge considérable d'interprétation inhérente à la Convention, il faudra l'expérience de nombreux procès pour acquérir une bonne intelligence des nouvelles règles, les tribunaux de différents pays adoptant des approches potentiellement différentes en matière d'interprétation et d'application des dispositions[58]. La probabilité de voir des procédures judiciaires contradictoires et, en fin de compte, des décisions de justice qui ne le seront pas moins au niveau international est renforcée par le fait que, comme nous l'avons déjà noté[59], les chapitres de la Convention où sont énoncées les règles relatives à la compétence et à l'arbitrage sont facultatifs pour les États contractants, ce qui a pour conséquence

que les clauses contractuelles concernant la compétence et l'arbitrage peuvent être valables dans les mêmes conditions dans certains États contractants seulement, mais pas dans tous. Il faudra donc beaucoup de procédures coûteuses pour qu'on puisse parvenir à un degré souhaitable de certitude juridique. Les perspectives semblent être particulièrement mauvaises en ce qui concerne une nouvelle convention internationale qui vise à mettre en place des règles uniformes au niveau international dans différents pays; cela peut également être préoccupant pour les parties commerciales dont les droits et responsabilités peuvent être régis à l'avenir par les Règles de Rotterdam.

B. Négociations sur la facilitation du commerce menées au sein de l'OMC

1. Facilitation du commerce et des transports: comment les disciplines de l'OMC peuvent-elles être utiles?

Les négociations sur la facilitation du commerce se poursuivent depuis 2004 dans le cadre du Cycle de Doha pour le développement de l'OMC. Les membres y visent à accélérer la mise en libre circulation, le dédouanement et le mouvement des marchandises, d'autres objectifs étant d'améliorer l'assistance technique et l'appui au renforcement des capacités et de mettre au point des dispositions favorisant une coopération efficace entre le service de la douane ou toutes autres autorités dans l'intérêt de la facilitation du commerce. Les prestataires de services d'appui au commerce, tout comme les importateurs et les exportateurs, ont tout à gagner à ces négociations, surtout grâce à la simplification et à l'harmonisation des procédures et des formalités lors du mouvement transfrontière des biens, et au renforcement de la transparence.

Le système de l'OMC est fondé sur des disciplines juridiques qui garantissent l'ouverture et la libéralisation du commerce. Depuis 1947, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) (initialement rédigé en 1947 et incorporé dans son intégralité dans l'accord de l'OMC en 1994), comporte, dans ses articles X, VIII et V, des disciplines relevant de l'administration et de la publication des règles commerciales (art. X), des droits et formalités liés à l'importation et à l'exportation (art. VIII) et de la liberté de transit (art. V). Dans le cadre des vastes réductions de droits de douane obtenues au cours du Cycle d'Uruguay, les actions menées pour lutter contre les obstacles non tarifaires se sont faites plus pressantes au cours de ces dernières années. L'utilisation accrue de l'informatique et de la transmission électronique des informations, alliée aux réseaux mondialisés de production avec des stocks réduits, a conduit les pays à vouloir faire revoir, clarifier et améliorer les disciplines concernées du GATT de façon à faire des disciplines de facilitation du commerce une autre pierre angulaire du système commercial multilatéral.

2. 2009: les négociations sur la facilitation du commerce s'accélèrent

Les négociations sur la facilitation du commerce font partie intégrante des négociations commerciales de Doha. C'est dire qu'elles dépendent des progrès accomplis dans les autres secteurs du Cycle de Doha. Le fait que les participants ne soient pas parvenus à un accord dans les principaux secteurs en juillet 2008 a eu également des répercussions sur les réunions du Groupe de négociation de l'OMC sur la facilitation des échanges. À la fin de 2008 et au début de 2009, notamment, le rythme d'ensemble des négociations s'est ralenti, le Groupe consacrant moins de temps à l'examen des propositions écrites et les observations des délégations étant limitées à des interventions orales. Cette situation a changé pendant le second semestre de 2009, avec l'apparition de signes permettant de penser qu'un compromis était possible sur les questions litigieuses du Cycle de Doha, et les délégués ont adopté un plan de travail ambitieux pour la période allant jusqu'à la conférence ministérielle programmée pour le début de décembre 2009. Les délégations visent maintenant à achever la mise au point du premier projet de texte d'un nouvel accord de l'OMC sur la facilitation des échanges pour cette date.

À la fin de 2006, les délégations avaient présenté plus de 70 mesures de facilitation pour examen dans ces négociations. Elles étaient groupées en 14 catégories, allant de la publication de règles liées au commerce, au dédouanement et au mouvement des marchandises et à l'échange transfrontalier d'informations douanières. En 2007

et 2008, ces dispositions ont fait l'objet d'une synthèse plus poussée, quand la chose était possible, de sorte que, au début de 2009, un ensemble de propositions de base a été réduit à 42 mesures réparties en 12 catégories. En outre, les mesures proposées sont maintenant rédigées en langue juridique, de sorte que les propositions rendent compte d'obligations juridiques concrètes. Les négociations de 2009 se sont concentrées sur l'examen et l'affinement du texte envisagé. À cette fin, le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges se réunit pour des séances informelles de rédaction au cours desquelles le texte de chacune des dispositions proposées est examiné, et les observations ou les suggestions de modifications présentées par les délégations sont incorporées.

3. Mesures proposées: améliorations à apporter en matière de transparence, de retards et de transit international

Lorsque le temps compte

La majeure partie des mesures de facilitation du commerce proposées concerne le temps nécessaire pour sortir et dédouaner les marchandises, en tenant compte non seulement de la perte de temps, mais aussi de ses conséquences en termes de dommages possibles, d'occasions manquées et d'accroissement des coûts, ce qui nuit à la compétitivité des produits. Pour remédier à cela, les membres proposent, par exemple, que les délais de sortie et de dédouanement aux postes frontière ou d'une manière plus générale soient enregistrés et publiés, ce qui permettrait aux négociants de prendre des décisions en connaissance de cause et d'évaluer les retards possibles. Voici d'autres propositions:

a) Examiner et simplifier les procédures, formalités et droits existants, ainsi que le paiement de ces droits;

b) Introduire une gestion des risques, associée à des procédures d'audit consécutives au dédouanement pour réduire la fréquence des contrôles physiques;

c) Accélérer le traitement des données et autoriser la sortie des marchandises sans attendre la détermination de la valeur en douane ni le paiement des droits de douane, afin de permettre une sortie plus rapide des marchandises à leur arrivée;

d) Mettre en place un guichet unique et faire en sorte que les autorités acceptent les documents et les copies commercialisés en vue de réduire à la fois le nombre de documents et celui des points de contrôle;

e) Prévoir la possibilité d'accorder des procédures simplifiées spéciales aux agents économiques ayant fait la preuve qu'ils respectaient les procédures et prescriptions, à ce qu'il est convenu d'appeler les agents économiques ou les négociants autorisés, ou à ceux qui ont des besoins particuliers, comme les transporteurs d'expéditions par exprès;

f) Éliminer les inspections avant expédition et le recours obligatoire aux commissionnaires en douane.

Quand la transparence compte

Un autre point important visé par les propositions est le renforcement de la transparence. Les dispositions relatives à cette dernière sont au cœur des travaux de l'OMC, car elles sont capitales pour améliorer la gouvernance et la confiance dans le système commercial. En plus du caractère actuel non sélectif des dispositions en matière de transparence figurant dans le GATT, les propositions présentées au Groupe de négociation sur la facilitation des échanges visent à permettre d'établir une liste de documents sélectifs que les pays devraient publier. Cette liste devrait également comprendre de nouvelles prescriptions relatives aux renseignements à fournir, comme une description sommaire des procédures en matière d'importation et d'exportation, et des formulaires nécessaires. En outre, les membres sont également préoccupés par l'accès aux informations publiées. Les propositions actuelles précisent les moyens à employer pour la publication; depuis peu elles indiquent Internet, ainsi que la diffusion aux points d'information. Cela permettrait à ces informations d'être plus conviviales et plus accessibles.

Dans l'esprit des dispositions figurant dans l'accord de l'OMC sur les règles d'origine, les membres cherchent à introduire des décisions anticipées juridiquement contraignantes applicables aux secteurs douaniers tels que la classification et les critères objectifs d'évaluation. Les décisions anticipées renforcent la prévisibilité et accroissent le degré de certitude dont les négociants ont besoin.

Quand la gouvernance compte

Enfin les membres ont également proposé de renforcer la gouvernance du commerce. À cet égard, les représentants des gouvernements devraient procéder à des concertations régulières avec les parties prenantes du secteur privé, à une coordination des responsabilités et des opérations des différents organismes publics présents aux frontières, et renforcer les systèmes de recours.

Quand le transit est essentiel

Les pays sans littoral ont accordé un degré élevé de priorité à l'examen de l'article V du GATT, qui traite de la liberté de transit. Au cours des négociations, des propositions relatives à cet article sont donc souvent présentées conjointement par plusieurs de ces pays. Les pays de transit continuent régulièrement d'en débattre et d'émettre des objections, notamment quand il s'agit de restrictions à la liberté de transit, qu'elles soient légitimes ou perçues comme étant illégitimes. Ces discussions sont lourdement grevées par le caractère limité des interprétations juridiques de cette liberté. On débat actuellement des droits et redevances de transit, ainsi que de l'administration des systèmes de garantie en matière de transit.

En outre, les membres discutent de la mesure dans laquelle les disciplines actuelles et celles qui viennent d'être proposées s'étendent aux marchandises transportées au moyen d'infrastructures fixes, comme les réseaux électriques et les pipelines. Plus de 6 % du volume des échanges franchit en fait les frontières dans des pipelines. Certaines délégations ont proposé que les disciplines spécialisées liées aux infrastructures fixes figurent dans un nouvel accord.

4. Flexibilité contre uniformité − le débat sur la mise en œuvre

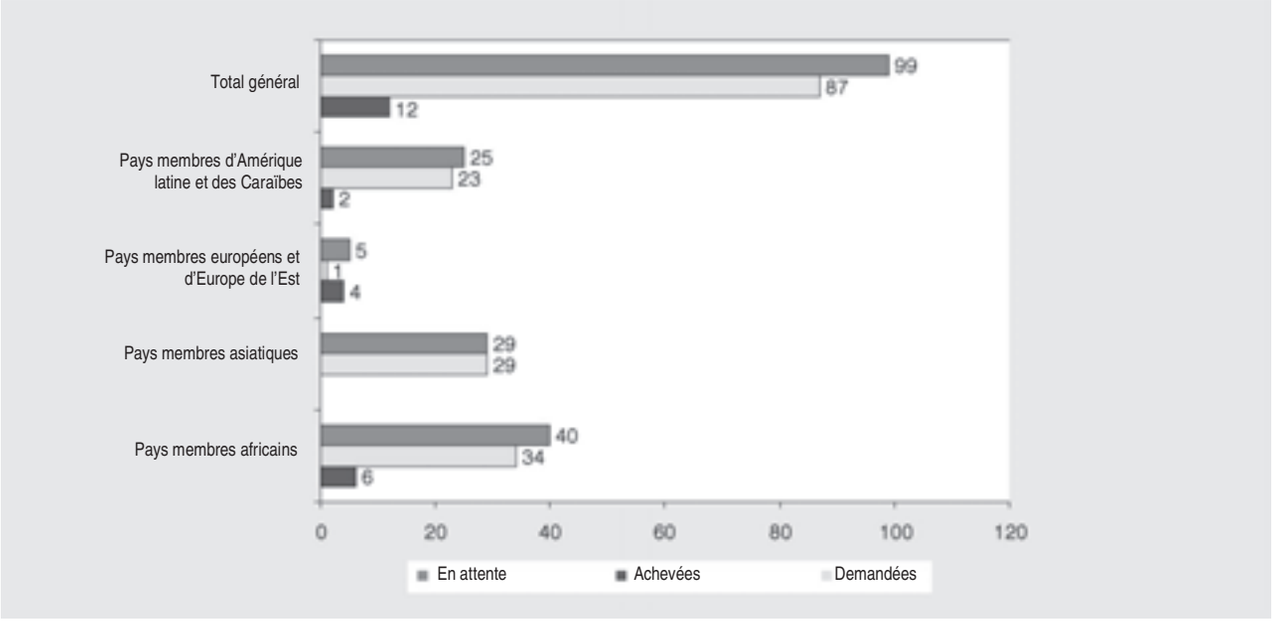
Dans les négociations sur le texte des mesures, les membres n'éludent pas les observations et les discussions au sujet de la mise en œuvre des disciplines.

D'une manière générale, les négociations de l'OMC visent à établir un ensemble de règles applicables et ayant force exécutoire au niveau mondial. Il faut, pour cela, que cet ensemble soit uniforme et, en même temps, que tous les pays soient dotés de la capacité de mise en œuvre qui convient. Mais c'est cette capacité qui différencie le plus les pays membres les uns des autres, et les accords de l'OMC déjà en vigueur ne sont pas tous complètement mis en œuvre, loin de là. Le problème pour les délégations au cours de ces négociations est donc d'établir un ensemble de règles pouvant être appliquées de façon uniforme par tous les membres, tout en autorisant une certaine flexibilité pour les pays en développement dans l'exécution des obligations. À cette fin, les délégations respectent deux principes essentiels: premièrement, dans leurs ambitions, ils doivent tenir compte de l'état de développement et des besoins des pays en développement; et deuxièmement, les dispositions relatives au traitement spécial et différencié (TSD) pour les pays en développement devraient leur garantir une flexibilité dans la mise en œuvre et lier le respect des obligations à l'acquisition de la capacité de mise en œuvre grâce à l'assistance technique et au renforcement des capacités assurés par la communauté des donateurs. Alors que les dispositions en matière de TSD des précédents accords de l'OMC n'autorisaient que des exemptions totales d'application, ou bien des périodes de transition, les délégations cherchent, au cours des négociations sur la facilitation des échanges, à faire en sorte que la capacité de mise en œuvre soit renforcée.

Les ambitions: besoins et priorités des pays en matière de facilitation du commerce

Le niveau d'ambition des pays dans les négociations et les résultats qu'ils visent varient selon la situation de chacun (du point de vue économique, financier, du développement ou des échanges), dont dépendent ses priorités et ses besoins. L'évaluation des besoins et des priorités est donc inscrite en tant qu'objectif distinct dans le mandat de négociation. Toutefois, quelques pays seulement ont effectué ces évaluations au stade initial des négociations − les plus actifs ayant été les pays en développement sans littoral. D'autres pays ont suivi à un stade ultérieur des négociations, mais en présentant un ensemble de mesures toutes prêtes, ils ont limité l'évaluation à la mise en œuvre, et notamment aux besoins et priorités en matière d'assistance technique.

Graphique 25
Besoins et priorités en vue de la facilitation du commerce prônée par l'OMC: état des auto-évaluations



Source: Secrétariat de la CNUCED.

Pour l'évaluation de ces besoins, les pays utilisent surtout le guide d'auto-évaluation pour la facilitation du commerce de l'OMC, qui est basé sur une méthode d'analyse des disparités et a été élaboré par la Banque mondiale en collaboration avec d'autres organisations figurant dans l'annexe D. Le programme d'assistance technique a été établi par les donateurs et le secrétariat de l'OMC au titre d'appui à l'auto-évaluation des besoins et priorités nationaux en vue de la facilitation du commerce et a été exécuté pendant une période de deux ans. En septembre 2009, 96 pays en développement avaient demandé de l'aide, dont 31 PMA, et à l'heure actuelle 69 de ces pays en ont bénéficié (graphique 25).

Flexibilité et acquisition des capacités: discussions sur le mécanisme de TSD

Les discussions sur les dispositions relatives au traitement spécial et différencié ont mis en lumière les différentes attentes des pays concernant la souplesse dans l'application des obligations récemment négociées. En 2009, les délégations ont désigné un collaborateur de la présidence pour mener des discussions informelles sur le mécanisme de TSD et faciliter l'obtention d'un consensus sur cette question parmi les membres.

Jusqu'à présent, les discussions laissent envisager plusieurs domaines de convergence. Les pays en développement voudraient avoir la possibilité de dissocier les disciplines négociées en fonction des délais et des conditions d'application. Les mesures qui ne peuvent pas être mises en application de façon viable doivent être signalées aux autres membres de l'OMC et différents modes de flexibilité seront envisagés à leur égard. Ces modes, qui font actuellement l'objet de discussions, sont les suivants: a) délais d'application; et b) délais d'application et assistance technique pour l'acquisition des capacités. Chaque pays en développement doit donc présenter un programme d'engagements reflétant la répartition des mesures par catégories correspondant à ces modes. Les détails du mécanisme de TSD, tels que les modalités et l'échelonnement dans le temps des mesures programmées, le suivi de la fourniture de l'assistance technique et la mise en œuvre des dispositions relatives au règlement des différends sont encore en discussion.

Alors que les négociations entrent dans une phase plus technique et devraient aboutir à un texte provisoire de l'accord, leur réussite dépend de la capacité des délégations à dégager un consensus concernant le mécanisme de TSD.

C. Autres faits nouveaux à caractère juridique et réglementaire ayant une incidence sur les transports

1. Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Le nombre important d'actes inquiétants de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, notamment au large des côtes de Somalie et dans le golfe d'Aden, est de plus en plus préoccupant non seulement pour le secteur des transports maritimes qui en souffre considérablement, mais également pour les organisations internationales, dont l'Organisation maritime internationale (OMI) et les Nations Unies. Les participants à divers forums conjuguent leurs efforts pour trouver des parades adéquates à la piraterie et faire en sorte que les pirates, après avoir été capturés, soient dûment poursuivis et traduits en justice.

Au niveau mondial, en 2008, 49 navires ont été interceptés, 889 membres des équipages pris en otage, et 46 autres navires ont essuyé des coups de feu.

Il convient de noter qu'en 1988 la Convention de l'OMI pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) a établi une base sur laquelle les États parties peuvent engager des poursuites contre les pirates. Cette convention ne donne pas une définition expresse des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires, mais dans le premier paragraphe de son article 3, il est stipulé que commet une infraction toute personne qui, illicitement et intentionnellement, «s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence». Conformément à la Convention, les États doivent prendre les mesures qui s'imposent pour rendre cette infraction, ainsi que d'autres infractions, passible de peines, afin d'établir leur compétence pour connaître de ces actes, et pour accepter que soient livrées les personnes coupables ou soupçonnées de s'être rendues coupables de ces délits[60].

Par ailleurs, les amendements apportés à la Convention SUA en 2005 ont permis d'introduire des dispositions concernant la coopération et les procédures que tout État partie doit suivre s'il désire prendre à l'abordage en haute mer un navire battant pavillon d'un autre État partie lorsque la partie requérante a de bonnes raisons de soupçonner que ce navire ou une personne à son bord a été impliqué ou va être impliqué dans la commission d'une infraction en vertu de la Convention SUA de 1998 (art. 8 *bis*). Il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'État du pavillon avant d'entreprendre cette opération[61].

Statistiques récentes sur les actes de piraterie

Les actes de piraterie font l'objet d'un suivi à la fois de la part de l'OMI, qui diffuse des rapports mensuels et trimestriels sur ces actes et sur les vols à main armée à l'encontre des navires[62], et du Bureau maritime international (BMI) − division spécialisée de la Chambre de commerce internationale − qui sert de coordonnateur dans la lutte contre tous les types de criminalité et d'irrégularités commises en mer[63]. Notons que l'OMI et le BMI utilisent différentes définitions de l'acte de piraterie et du vol à main armée commis contre les navires, ce qui explique certaines différences dans le nombre d'incidents enregistrés[64]. Selon le rapport annuel de 2008 du BMI de l'ICC intitulé «Piracy and armed robbery against ships», les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires se sont multipliés à un rythme sans précédent. Au total, 293 incidents ont été enregistrés par le BMI en 2008, ce qui représente une augmentation de 11 % par rapport aux chiffres de 2007. Cela dit, les attaques au large des côtes de la Somalie et dans le golfe d'Aden ont fait un bond de 200 % l'an dernier, selon le rapport. Au niveau mondial, en 2008, 49 navires ont été interceptés, 889 membres des équipages pris en otage, et 46 autres navires ont essuyé des coups de feu. Il s'agit là de la plus forte augmentation des détournements de navires et des prises d'otages enregistrée par le Centre d'information sur la piraterie du BMI. Quelque 32 membres d'équipage ont été blessés, 11 ont été tués et 21 ont été portés disparus ou sont présumés morts. Le nombre d'incidents au cours desquels des armes à feu ont été utilisées a été de 139, contre 72 en 2007[65].

La forte augmentation à la fois du nombre et de la gravité des attaques au large de la Somalie a été relevée avec préoccupation par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI à sa quatre-

vingt-cinquième session, en novembre 2008. Il a également été noté que la plupart des attaques dans le monde s'étaient produites ou avaient été tentées dans les eaux territoriales alors que les navires étaient ancrés ou à quai. Selon beaucoup des rapports reçus, les membres des équipages avaient été attaqués violemment par des groupes de 5 à 10 personnes armées de couteaux ou d'armes à feu[66]. Au cours de la quatre-vingt-quatrième session du MSC, un groupe de travail par correspondance a été mis sur pied pour examiner et actualiser les recommandations de l'OMI en vue de prévenir et d'éliminer les actes de piraterie et les vols à main armée commis à l'encontre les navires[67]. Après avoir étudié le rapport final du groupe de travail par correspondance[68], et avoir délibéré sur un certain nombre de questions fondamentales, le MSC, à sa quatre-vingt-sixième session, qui s'est tenue du 27 mai au 5 juin 2009[69], a convenu de réviser ses recommandations et, dans ce contexte, a approuvé des circulaires intitulées «Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships»[70] et «Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships»[71]. Les recommandations aux capitaines et aux membres des équipages comportent une nouvelle annexe destinée à ceux qui sont susceptibles d'être kidnappés ou pris en otage contre le versement d'une rançon; elle est basée sur les directives actuelles du Département de la sûreté et de la sécurité de l'ONU intitulées «Survivre si l'on est pris en otage», qui ont subi les modifications adéquates pour être applicables dans le contexte maritime.

La forte augmentation à la fois du nombre et de la gravité des attaques au large de la Somalie a été relevée avec préoccupation par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI à sa quatre-vingt-cinquième session, en novembre 2008.

Il a également été convenu qu'un «Guide sur la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires au large de la côte de Somalie» spécifique[72] devrait inclure les «Meilleures pratiques en matière de gestion pour prévenir les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes»; elles avaient été mises au point par les organisations du secteur des transports maritimes, dont l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), le Conseil maritime international et baltique (BIMCO), l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides (INTERCARGO) et le BMI, et ont été publiées par l'ICS en février 2009. En outre, le MSC, à sa quatre-vingt-sixième session, a adopté un projet de résolution comportant des amendements au «Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée commis à l'encontre des navires»[73], pour examen devant être effectué par l'Assemblée de l'OMI ultérieurement en 2009.

Coopération multilatérale pour lutter contre la piraterie

L'accroissement du nombre des actes de piraterie au cours de ces dernières années a poussé à renforcer la coopération aux niveaux international et régional. Par exemple, l'OMI, qui a continué à jouer un rôle de premier plan dans la coordination des actions internationales destinées à la lutte contre la piraterie, est passée à l'action pour faire mieux prendre conscience de ce problème et, en collaboration avec le secteur des transports maritimes, dispense des conseils sur les mesures pouvant être prises par les navires en cas d'attaque. De plus, dans le cadre de son programme de coopération technique, l'OMI aide les pays de diverses régions à renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent contribuer efficacement aux efforts d'ensemble déployés pour lutter contre la piraterie, y compris par le biais de la législation nationale pertinente.

L'accroissement du nombre des actes de piraterie au cours de ces dernières années a poussé à renforcer la coopération aux niveaux international et régional.

En réaction contre l'accroissement sans précédent du nombre d'actes et de tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires au large des côtes somaliennes et contre le détournement de navires et la prise en otage de marins pour le versement d'une rançon au cours de ces dernières années, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1002(25)[74] en novembre 2007. Dans cette résolution, sont énoncées, entre

autres, un certain nombre de mesures que les gouvernements et le secteur des transports maritimes devraient adopter en vue de réduire au maximum les risques d'être victimes de tels incidents. Il y est demandé au Gouvernement fédéral de transition de Somalie de prendre des mesures spécifiques, aux pays de la région de conclure, en coopération avec l'OMI, un accord régional pour prévenir, dissuader et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre les navires et le mettre en œuvre dès que possible, et au Secrétaire général de l'OMI de se concerter avec les gouvernements et les organisations disposées à apporter une assistance technique à la Somalie et aux États côtiers voisins de renforcer les capacités de ces États d'appliquer cette résolution comme il convient.

En janvier 2009, une réunion de haut niveau regroupant 17 États des régions de l'ouest de l'océan Indien, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, organisée par l'OMI à Djibouti, a adopté un «Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires dans la partie ouest de l'océan Indien et dans le golfe d'Aden». Les pays signataires de ce code ont pris tout un éventail d'engagements à coopérer en vue de la capture des pirates de la région, des enquêtes à mener et des poursuites à engager à leur encontre; ils se sont également engagés à revoir leur législation nationale pertinente. Le Code de conduite permet aussi aux fonctionnaires autorisés de monter à bord des patrouilleurs ou des avions d'un autre pays signataire. À la fin du premier trimestre de 2009, neuf pays avaient signé le Code de conduite, à savoir Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la Somalie, la République-Unie de Tanzanie et le Yémen[75].

L'ONU se préoccupe aussi activement de mettre au point des solutions adéquates pour relever le défi de la piraterie, essentiellement par le biais du Conseil de sécurité, mais également dans le cadre d'autres instances[76]. La question des actes de piraterie au large des côtes somaliennes a été portée à l'attention du Conseil de sécurité pour la première fois par l'OMI en 2005. En 2008, tout d'abord à la demande du Gouvernement fédéral de transition de Somalie, puis à la suite de l'accroissement du nombre d'incidents qui a entraîné une aggravation de la situation, le Conseil de sécurité a adopté, en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, les résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) et 1851 (2008). Elles sont destinées à permettre de résoudre le problème de la piraterie, y compris par l'apport d'aide humanitaire à la Somalie ainsi qu'en protégeant et en escortant les navires affrétés par le Programme alimentaire mondial. Il y est également envisagé un certain nombre de mesures devant être mises en place par les États pour leur permettre de maîtriser la situation[77]. Avec le consentement du Gouvernement fédéral de transition de Somalie, le personnel des forces armées en patrouille sera autorisé à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes en vue d'éliminer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, et à utiliser tous les moyens nécessaires pour y parvenir. Cela sera fait «d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable»[78].

L'ONU se préoccupe aussi activement de mettre au point des solutions adéquates pour relever le défi de la piraterie.

Conformément à la résolution 1851 du Conseil de sécurité, le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a été créé le 14 janvier 2009, lors d'une réunion organisée au Siège des Nations Unies à New York. Il a pour but de «faciliter les discussions et la coordination des actions entre les États et les organisations en vue de faire disparaître la piraterie au large des côtes somaliennes», et il adressera des rapports périodiques au Conseil de sécurité sur l'avancement de ses travaux. Ce groupe de contact a mis en place quatre groupes de travail pour traiter les différents problèmes liés à la piraterie. Le Groupe de travail 1 s'occupera des activités liées à la coordination militaire et opérationnelle, à la mise en commun des informations et à l'établissement du centre de coordination régional. Il sera réuni par le Royaume-Uni avec l'appui de l'OMI. Le Groupe de travail 2 sera réuni par le Danemark, en vue de s'occuper des aspects judiciaires de la piraterie, avec l'appui de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC). Les États-Unis réuniront le Groupe de travail 3 en vue de renforcer la sensibilisation des armateurs et des équipages des navires marchands, ainsi que d'autres capacités, avec l'appui de l'OMI. L'Égypte réunira le Groupe de travail 4 en vue d'intensifier les initiatives

diplomatiques concernant tous les aspects de la piraterie[79].

Par ailleurs, à la suite de la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, dans laquelle ce dernier avait fait état de ses préoccupations au sujet du manque de capacités, de législation nationale et de clarté concernant le traitement des pirates après leur capture, le Comité juridique de l'OMI, à sa quatre-vingt-quinzième session qui s'est tenue du 30 mars au 3 avril 2009, a informé les États que son secrétariat avait l'intention d'examiner les législations nationales existantes en vue de prévenir et de punir les délits de piraterie et de vols à main armée commis à l'encontre des navires dans le cadre de sa stratégie antipiraterie. Dans ce contexte, il a été demandé instamment aux États membres de présenter les informations et les textes relatifs aux lois nationales concernant la piraterie[80].

Parmi les autres mesures internationales destinées à la coordination des opérations de lutte contre la piraterie, on note la création du Centre de sécurité maritime (corne de l'Afrique) par l'Union européenne (UE) dans le cadre de la European Security and Defence Policy Initiative, qui vise à mettre un service à la disposition des marins dans la région pour faire suite aux résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, et la mission navale EU-NAVFOR Somalia (Opération Atlanta), montée en novembre 2008 par le Conseil de l'Union européenne pour renforcer la sécurité maritime au large des côtes de Somalie en prévenant les attaques des pirates et en contribuant à assurer la sécurité de la marine marchande dans la région[81]. Une autre force navale multinationale, à savoir la Force multinationale 151 des Forces maritimes combinées composée d'escadres mises à disposition par les États-Unis, le Royaume-Uni, le Danemark et la Turquie, a été mise sur pied pour lutter contre les actes de piraterie à l'intérieur et autour du golfe d'Aden, de la mer d'Arabie, de l'océan Indien et de la mer Rouge. En outre, des navires de guerre chinois et japonais se sont joints récemment aux patrouilles antipirates dans le golfe d'Aden. L'Afrique du Sud envisageait aussi de faire escorter les navires marchands entre son territoire et la Somalie[82]. D'autres États et organisations régionales et internationales, telles que l'OTAN, contribuent également, avec leurs forces navales, aux actions menées pour prévenir les actes de piraterie et dissuader les pirates au large des côtes somaliennes[83].

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a plaidé en faveur d'une stratégie multidimensionnelle de lutte contre la piraterie.

Conscient du contexte général, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a plaidé en faveur d'une stratégie multidimensionnelle de lutte contre la piraterie «pour faire en sorte que soient conjugués le processus politique et les actions menées par l'Union africaine pour le maintien de la paix d'une part, et le renforcement des institutions d'autre part»[84].

2. 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 (OMD), visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

L'Organisation mondiale des douanes (OMD), seule organisation intergouvernementale regroupant de nombreux pays de par le monde qui se consacre exclusivement aux questions douanières, se caractérise par son travail pour l'élaboration de normes mondiales, y compris dans les domaines de la simplification et de l'harmonisation des procédures douanières, de la sécurité de la chaîne logistique commerciale, de la facilitation des échanges internationaux et des programmes de renforcement des capacités douanières au niveau mondial, notamment en ce qui concerne les pays en développement. En 2005, le Conseil de l'OMD a adopté le cadre de normes visant à faciliter et à sécuriser le commerce mondial (SAFE), dont il a été rapidement et largement admis dans le monde qu'il était le principal cadre de référence en matière de sécurité de la chaîne logistique au niveau mondial. En mai 2009, 156 pays avaient fait état de leur intention de la mettre en pratique[85]. Ses caractéristiques essentielles ont été présentées dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*. Parmi les concepts faisant partie intégrante des arrangements prévus par le cadre SAFE pour le réseau de relations entre les douanes et les entreprises, on note celui de l'opérateur économique agréé (OEA) défini 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 opérateurs économiques agréés 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 ou de terminaux, des opérateurs de transports intégrés, des exploitants d'entrepôts ou des distributeurs»[86]. Les directives détaillées à son sujet ont été intégrées dans une version révisée de ce cadre en juin 2007. Les prescriptions pour son agrément, applicables aux agents économiques agréés ou aux services des douanes, ou aux deux, figurent dans l'*Étude sur les transports maritimes 2008*, mais nous les répétons ici à toutes fins utiles. Cette liste comporte un certain nombre de points auxquels il convient de satisfaire, chacun étant accompagné de prescriptions particulières détaillées applicables aux OEA, aux douanes, ou aux deux[87]. Les voici:

a) Respect vérifiable des prescriptions douanières;

b) Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux;

c) Viabilité financière;

d) Consultation, coopération et communication;

e) Éducation, formation et information;

f) Échange de renseignements, accès et confidentialité;

g) Sécurité du fret;

h) Sécurité des moyens de transport;

i) Sécurité des installations;

j) Sécurité relative au personnel;

k) Sécurité liée aux partenaires commerciaux;

l) Gestions des crises et reprise des activités suite à un incident;

m) Évaluation, analyses et améliorations à apporter.

Il convient de noter que la mise en œuvre au plan national du système des opérateurs économiques agréés 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. Par exemple, les pays situés dans l'océan Pacifique − dont beaucoup sont des pays en développement − se sont groupés au sein du Conseil de coopération économique Asie-Pacifique (APEC)[88], instance où sont débattues les questions qui concernent l'économie, la coopération, le commerce et l'investissement régionaux. L'APEC organise ce qu'il est convenu d'appeler les «STAR conferences» (Secure Trade in the APEC Region) depuis 2003, pour qu'y soient discutées les questions relatives à la sécurité des transports et des voyages. Les États membres de l'APEC ont adopté, dans le cadre de STAR, un plan d'action prévoyant que les compagnies soient censées, en fonction de leurs propres besoins, respecter les mesures de sécurité et les normes et prescriptions internationales élaborées par l'OMD, l'OMI, l'Organisation internationale de normalisation (ISO), etc. Plusieurs pays de l'APEC, principalement des pays développés, ont déjà mis au point leurs propres programmes de collaboration commerciale (concernant les OEA et autres aspects similaires), conformément au Cadre SAFE[89]. Toutefois, à la différence de l'Union européenne, par exemple, qui délivre déjà des certificats pour ses agents économiques agréés, il apparaît qu'aucune procédure de certification similaire ne soit encore en cours d'élaboration dans le cadre de l'APEC ou de toute autre organisation régionale pour l'instant.

La mise en œuvre au plan national du système des opérateurs économiques agréés 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 renseignements donnés par l'OMD, au 30 septembre 2009, en plus des 27 États membres de l'Union européenne[90], 11 nouveaux pays étaient dotés de programmes opérationnels concernant les agents économiques agréés[91], et des programmes seront bientôt lancés dans six autres États[92]. Jusqu'à présent, sept accords de reconnaissance mutuelle de programmes relatifs aux OEA ont été conclus au niveau mondial[93], 12 étant

en cours de négociation et 11 étant à l'étude ou faisant l'objet de concertations. Des programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés devaient devenir opérationnels dans deux pays de plus, et la conclusion de contrats de ce type avec l'Union européenne était programmée pour l'hiver 2010[94].

Pour aider les pays, l'OMD est en train de mettre au point un recueil des programmes existants concernant les opérateurs économiques agréés et des directives de mise en œuvre des normes relatives à ces personnes[95].

«Networked Customs», comprenant la création d'un réseau international de communication électronique, «e-Customs», est considéré comme essentiel pour le modèle du XXIe siècle de gestion de la chaîne logistique internationale d'un bout à l'autre.

Au vu de la dimension mondiale du Cadre de normes SAFE, la question se pose de savoir si les services des douanes de tous les membres de l'OMD pourront l'appliquer dans son intégralité. Le risque existe que les pays en développement qui n'ont pas les infrastructures ni les capacités administratives nécessaires ne soient pas en mesure de respecter toutes les prescriptions concernant les mesures de sécurité, et que leur accès aux marchés mondiaux en souffre. Dans ce contexte, et comme il a été indiqué dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, l'OMD a lancé un certain nombre de programmes de renforcement des capacités, et notamment le Columbus Programme: Aid for SAFE trade[96]. Ce programme continue d'apporter sa contribution à la modernisation de l'administration des douanes des pays membres et à l'application du Cadre de normes SAFE, ainsi que de préparer les pays à l'issue possible des négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges. Dans le cadre du Programme Columbus, un accord de coopération technique en matière de renforcement des capacités de trois ans (2009-2011) a été signé par l'Administration des douanes de Mongolie, l'Administration fiscale et douanière des Pays-Bas et l'OMD le 4 décembre 2008. La coopération convenue concerne un certain nombre de séminaires sur un éventail de sujets. Dans le cadre de la mise en œuvre actuellement en cours de sa stratégie de renforcement des capacités, l'OMD organise également des ateliers de formation régionaux à l'intention du secteur privé, qui, entre autres, visent à consolider les liens entre les douaniers de pays voisins et à assurer un meilleur suivi. À l'heure actuelle, 16 protocoles d'accord instaurant des centres de formation régionaux ont été conclus par l'OMD et les administrations douanières de pays membres, surtout des pays en développement[97]. En outre, un certain nombre de séminaires sur les AEO ont été organisés dans diverses régions, dont l'Afrique de l'Est, l'Afrique australe et l'Amérique centrale[98].

Un nouveau rapport de l'OMD intitulé «Customs in the twenty-first century: Enhancing growth and development through trade facilitation and border security»[99] a été publié en juin 2008, qui insiste sur l'importance de la reconnaissance mutuelle tant des contrôles douaniers que des programmes relatifs aux OEA. Dans le cadre d'une nouvelle orientation stratégique des douanes, «Networked Customs» (un maillage douanier), comprenant la création d'un réseau international de communication électronique, «e-Customs», est considéré comme essentiel pour le modèle du XXIe siècle de gestion de la chaîne logistique internationale d'un bout à l'autre. Cela repose sur l'échange sécurisé en temps réel de renseignements entre les entreprises et les douanes, et entre les services des douanes dans une chaîne logistique. Selon le rapport, pour y parvenir, il faudra:

a) Une normalisation au niveau international des données nécessaires pour l'exportation, le transit et l'importation, et l'utilisation du numéro de référence unique de l'expédition de l'OMC pour le modèle transfrontalier de données de référence;

b) Des systèmes interconnectés et des bases de données douanières harmonisées pour permettre la mise en commun électronique des données entre les administrations douanières dès que possible pour le mouvement international des marchandises;

c) Des protocoles de reconnaissance mutuelle et de coordination entre les administrations responsables de l'exportation, du transit et de l'importation afin d'éliminer les doublonnages inutiles dans les contrôles de la chaîne logistique internationale;

d) Des normes pour permettre de mettre au point un système de reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés; et

e) Un ensemble de règles régissant l'échange d'informations entre les administrations douanières, dont des règles en matière de protection des données[100].

La simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures et des pratiques sont indispensables pour la reconnaissance mutuelle, et pour éviter des approches nationales contradictoires et redondantes, s'agissant des opérateurs économiques agréés.

Il convient également d'attirer l'attention sur la soixantième session de la Commission des politiques de l'OMC, qui s'est tenue à Buenos Aires en décembre 2008. Dans le cadre des discussions relatives à la crise financière mondiale, cette commission a insisté sur la nécessité de se focaliser sur la facilitation du commerce dans le climat actuel, en prenant soin de ne pas introduire de nouveaux obstacles aux échanges ni de provoquer des retards supplémentaires. Elle a également considéré qu'il était important que les travaux sur les opérateurs économiques agréés et les accords de reconnaissance mutuelle se poursuivent, et que, dans la mesure du possible, ces accords soient appliqués selon des normes qui soient en gros similaires dans l'ensemble du monde. Un autre facteur important était la nécessité d'adapter les coûts et avantages de ces accords pour tenir compte du climat actuel, et également de mesurer l'importance de la sécurité budgétaire, en particulier dans les pays en développement[101].

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 est récemment devenue accessible sur le site Web de la Commission européenne.

b) L'Union européenne

Comme il a été indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2008*, au niveau de l'Union européenne, le règlement (CE) n° 1875/2006[102] a été adopté en décembre 2006 en vue d'introduire un certain nombre de mesures destinées à renforcer la sécurité des expéditions entrant dans l'Union européenne ou en sortant, et de mettre en œuvre le règlement (CE) n° 648/2005 par lequel le concept de l'opérateur économique agréé avait été introduit dans le Code des douanes communautaire. Le règlement (CE) n° 1875/2006 comporte des règles détaillées concernant la mise en œuvre du programme relatif aux opérateurs économiques agréés, et prévoit que les opérateurs économiques dignes de confiance qui remplissent les conditions et répondent aux critères requis pour la reconnaissance du statut d'OEA peuvent se voir délivrer un certificat adéquat à partir du 1er janvier 2008[103]. Il convient de noter qu'un «opérateur économique» est «une personne qui, dans le cadre de ses activités professionnelles, exerce des activités couvertes par la législation douanière» [104]. Cela couvrirait, par exemple, un fabricant produisant des biens pour l'exportation, mais non un fournisseur de matières premières déjà en circulation libre, ni un entrepreneur de transport qui ne transporte que des biens en libre circulation sur le territoire douanier de la Communauté européenne[105].

Les compagnies qui cherchent à obtenir le statut d'OEA doivent répondre à certains critères dont l'utilisation d'un système de gestion automatique des données relatives au commerce et au transport, 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:

a) Simplifications douanières (OEA-C) − les OEA bénéficient de certaines simplifications prévues dans les règles douanières;

b) Sûreté et sécurité (OEA-S) − les OEA bénéficient d'une facilitation des contrôles douaniers liés à la sûreté et à la sécurité à l'entrée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté ou leur sortie dudit territoire;

c) Simplifications douanières + sûreté et sécurité (OEA-F) − les OEA bénéficient de l'ensemble.

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 est récemment devenue accessible sur le site Web de la Commission européenne[106]. Est

également accessible sur ce site Web une liste d'autorités douanières compétentes pour la délivrance des certificats d'OEA. Selon les statistiques de l'UE, au 14 octobre 2009, 3 433 candidatures avaient été présentées, et 1 643 certificats accordés; 1 972 candidatures ont été examinées entre le 15 octobre 2008 et le 15 octobre 2009. Selon les rapports, la répartition par type de certificat était la suivante: 78 % d'OEA-F, 19 % d'OEA-C et 3 % d'OEA-S[107].

Par ailleurs, comme le stipule le règlement (CE) n° 312/2009[108], et en vue d'instaurer un système unique d'enregistrement et d'identification pour les opérateurs économiques dans l'Union européenne, tout opérateur économique installé dans l'Union européenne est tenu, à partir du 1er juillet 2009, d'avoir un numéro d'enregistrement et d'identification (EORI) valide utilisé par l'un des États membres[109]. Les opérateurs économiques installés hors de l'UE se verront attribuer un numéro EORI s'ils déposent une déclaration en douane, ou une déclaration sommaire d'entrée ou de sortie, ou bien une déclaration sommaire. De nombreux États membres utiliseront leur système d'identification actuel. Ainsi, seuls les nouveaux opérateurs devraient se faire enregistrer, et la demande doit être envoyée à l'autorité concernée de l'État membre dans lequel l'opérateur économique est installé[110].

L'UE est en train 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 commerciaux[111], dont les États-Unis en particulier. À cette fin, en 2007, l'Union européenne et les États-Unis ont engagé des négociations en vue d'une reconnaissance mutuelle des programmes logistiques du C-TPAT des seconds et des OEA de la première. Cet accord concernerait environ 40 % des échanges mondiaux, et peut créer un précédent susceptible de contribuer à renforcer la sécurité de la chaîne logistique et la facilitation des échanges au niveau mondial[112]. En dépit des différences non négligeables qui existent entre les deux programmes de partenariat douanes-entreprises, le service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis et la Commission européenne ont adopté, en mars 2008, «une feuille de route commune pour parvenir à une reconnaissance mutuelle des programmes de partenariat commercial»[113]. Cette feuille de route couvre six domaines dans lesquels il faut parvenir à une reconnaissance mutuelle: politique, administratif, juridique, stratégique, technique/opérationnel, et celui des évaluations. Il a été prévu que les États-Unis et l'Union européenne entreprennent les tâches ci-après en vue d'y parvenir en 2009:

a) Mettre au point des consignes concernant l'échange d'informations, y compris les résultats des certifications et des audits et les problèmes juridiques liés à la divulgation des renseignements sur les membres;

b) Effectuer des vérifications communes pour repérer les différences qui demeurent entre OAE/C et TPAT;

c) Étudier et expérimenter un volet exportation pour le C-TPAT;

d) Échanger les meilleures pratiques grâce à des visites et des conférences communes;

e) Poursuivre le dialogue sur l'évolution juridique et politique dans les administrations respectives;

f) Adopter et signer un accord de reconnaissance mutuelle; et

g) Évaluer les avantages d'une reconnaissance mutuelle pour les OEA et les membres du C-TPAT[114].

L'UE est en train 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 commerciaux.

Afin de bénéficier d'un retour d'informations de la part des entreprises et de l'intégrer dans la feuille de route comme il convient, une version abrégée pour les partenaires extérieurs a été mise à disposition en janvier 2009[115], qui comporte une courte description et un résumé de l'état de la question et des progrès réalisés dans trois domaines, à savoir les domaines opérationnel et technique, juridique et celui des évaluations.

La Chambre de commerce internationale (CCI), l'une des instances représentatives essentielles des milieux d'affaires mondiaux, a publié un document de travail qui donne lieu à quelques préoccupations concernant les programmes de reconnaissance mutuelle des États-Unis et de l'Union européenne, et fournit un certain nombre de recommandations[116]. Entre autres choses, ce document de la CCI fait état de préoccupations sur l'absence d'un véritable dialogue entre les concepteurs du programme de reconnaissance mutuelle et les milieux d'affaires, et note que les avantages dont peuvent bénéficier les sociétés qui participent au programme d'OEA de l'Union européenne et au C-TPAT des États-Unis n'ont pas encore été quantifiés ni cernés de manière précise, ce qui fait que toutes les présomptions concernant les conséquences en termes de rapport coûts-avantages pour le secteur des transports ne sont que pures conjectures. Le document de travail de la CCI fait état de graves inquiétudes au sujet de l'impact potentiel de ces programmes sur les petites et moyennes entreprises (PME) et souligne la nécessité que ces programmes conviennent à toutes les entités de la chaîne logistique, et en particulier que «les coûts de mise en œuvre et d'application peuvent être si élevés que beaucoup de PME ne seront pas en mesure de participer, ce qui est susceptible de nuire à leur compétitivité». Il ne fait de doute que cela vaut pour les PME des pays en développement. Un autre sujet de préoccupation est que le programme d'OEA, tout comme le C-TPAT ne présentent pas d'avantages substantiels pour les sociétés participantes. La baisse de la cote de risque, entraînant une diminution du nombre des contrôles et des inspections, inhérente aux deux programmes, n'a pas été considérée comme un avantage suffisant par rapport au degré élevé de sécurité dont les compagnies ont fait preuve pendant la procédure d'application et de validation. D'une manière plus générale, la CCI souligne que l'harmonisation, la normalisation et la simplification des procédures et des pratiques sont indispensables pour parvenir à une reconnaissance mutuelle, indiquant que «le fait de ne pas pouvoir instaurer une uniformité raisonnable aurait également des effets contreproductifs coûteux et inutiles, en soumettant les OEA à des systèmes nationaux différents et contradictoires ou redondants».

La Chambre de commerce internationale (CCI), l'une des instances représentatives essentielles des milieux d'affaires mondiaux soulève quelques préoccupations concernant les programmes de reconnaissance mutuelle des États-Unis et de l'Union européenne, et fournit un certain nombre de recommandations.

Ce document de travail met également en évidence un certain nombre de problèmes particuliers pouvant faire obstacle à la reconnaissance mutuelle entre l'Union européenne et les États-Unis, et qu'il convient de résoudre en procédant à des ajustements pendant une période de temps raisonnable. À ce propos, on note des asymétries structurelles entre le programme des OEA de l'Union européenne et le C-TPAT, comme la nécessité d'une interopérabilité concernant les logiciels et la messagerie électronique entre les États-Unis et l'Union européenne et entre les membres de l'Union européenne, associée à une facilitation reposant sur un guichet unique, de sorte que les éléments électroniques des données n'aient à être présentés qu'une seule fois. L'accent est également mis sur la nécessité de suivre les lignes directrices de l'OMD afin de «garantir la confidentialité des renseignements commerciaux et des informations sensibles sur le plan de la sécurité, et que les renseignements fournis soient utilisés aux seules fins pour lesquelles ils l'ont été»[117].

Prescriptions relatives à la déclaration électronique préalable des marchandises

Il est une autre mesure imposée par le règlement (CE) n° 1875/2006, à savoir la déclaration préalable en douane des marchandises qui entrent sur le territoire douanier de l'Union européenne ou qui en sortent. Connu également sous le vocable «programme de déclaration préalable des marchandises», ce système, qui correspond en partie à la «règle des vingt-quatre heures» des États-Unis[118] adoptée en octobre 2002 en vue de permettre aux autorités douanières de ce pays d'évaluer le risque, en matière de terrorisme, couru par les conteneurs chargés dans les ports étrangers, obligerait les opérateurs économiques à communiquer des informations détaillées aux autorités nationales vingt-quatre heures avant le chargement. Il avait été prévu que cette prescription deviendrait obligatoire le 1er juillet 2009; mais avril 2009 a vu l'adoption du règlement (CE)

n° 273/2009, lequel introduit une dérogation 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. Il est dit dans le préambule que: «Du fait de la complexité des procédures d'introduction des déclarations sommaires d'entrée et de sortie par voie électronique, des retards imprévus ont été enregistrés dans la mise en œuvre; tous les opérateurs économiques ne seront donc pas en mesure d'utiliser les technologies de l'information et les réseaux informatiques prévus à ces fins d'ici au 1er juillet 2009. Si les technologies de l'information et les réseaux informatiques facilitent les échanges internationaux, ils nécessitent toutefois des investissements dans des systèmes de transmission automatique de données, lesquels risquent de poser des problèmes à court terme aux opérateurs économiques. Afin de tenir compte de ce type de situations, il y a lieu de prévoir une période de transition pendant laquelle les opérateurs économiques auront la possibilité, et non l'obligation, de déposer des déclarations sommaires d'entrée et de sortie par voie électronique, et ce afin de leur permettre d'adapter leurs systèmes aux nouvelles dispositions légales.»[119]. Bien entendu, en raison de la complexité de ces procédures, du niveau de technologie et des réseaux informatiques nécessaires, ainsi que des coûts inhérents au système, de nombreux exportateurs des pays en développement sont confrontés à des problèmes pour satisfaire à ces prescriptions[120].

Notons au passage que les prescriptions supplémentaires relatives à la déclaration préalable des marchandises ont également été introduites aux États-Unis à la fin de 2008, lors de la publication de la règle provisoire sur les fiches de sécurité pour les importateurs, dite règle «10 + 2»[121]. En vertu de cette règle, les importateurs sont tenus de communiquer au Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, au moins 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'empotage des conteneurs; f) le nom et l'adresse de la personne qui procède à l'empotage; g) le numéro d'enregistrement de l'importateur; h) le ou les numéro(s) 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 systèmes[122].

Les prescriptions supplémentaires relatives à la déclaration préalable des marchandises ont également été introduites aux États-Unis à la fin de 2008, lors de la publication de la règle provisoire sur les fiches de sécurité pour les importateurs.

Il apparaît que la Chine a, elle aussi, assoupli de façon officieuse, la mise en œuvre de ses prescriptions relatives à la déclaration préalable des marchandises, vingt-quatre heures à l'avance, dont l'application devait devenir obligatoire le 1er janvier 2009. Selon des rapports de presse, une période de grâce «officieuse» de trois à six mois sans pénalité a été accordée, qui rend également possible d'expérimenter les systèmes permettant de respecter effectivement ces prescriptions[123].

c) L'Organisation maritime internationale

L'OMI participe activement aux activités liées à la sécurité maritime; elle est un élément essentiel dans la lutte mondiale contre le terrorisme et le maintien de la sécurité des transports maritimes de la chaîne logistique au niveau mondial d'une manière générale.

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) a tenu sa quatre-vingt-cinquième session du 26 novembre au 5 décembre 2008. À la suite de la cinquième réunion spéciale du Comité contre le terrorisme, qui a eu lieu à Nairobi du 29 au 31 octobre 2007[124], et sur fond de mesures destinées à poursuivre le renforcement de la sécurité des installations portuaires, plusieurs missions d'évaluation des besoins en matière de sécurité maritime ont été effectuées dans le cadre du programme intégré de coopération technique de l'OMI. De plus, le Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies a fait

plusieurs visites sur site, conformément à la résolution du Conseil de sécurité 1373 (2001). Il a été observé qu'elles avaient permis de constater que dans un nombre important de cas, les lois nationales nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (le Code ISPS) étaient soit inexistantes, soit inadéquates, ou étaient basées sur des lois nationales (ou en dépendaient) qui, dans certains cas, avaient été promulguées au début des années 90. Ainsi, la mise au point d'une législation modèle serait très utile en vue d'aider les gouvernements qui adhèrent au Code SOLAS à améliorer leur situation. Au titre de l'article III c) de SOLAS, lesdits gouvernements ont l'obligation de communiquer au Secrétaire général de l'OMI et de déposer dans son service, entre autres, le texte des lois, décrets, ordonnances et règlements promulgués sur divers sujets et qui relèvent du champ d'application de SOLAS. On leur a donc instamment demandé de s'y plier afin de pouvoir élaborer une législation modèle[125].

Le MSC, ayant reçu et adopté le rapport du Groupe de travail ad hoc sur la sécurité maritime[126] (MSC 85/WP.6), a également adopté le texte MSC.1/Circ.1283 intitulé «Guidelines on security aspects of the operation of vessels which do not fall within the scope of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code». Ces lignes directrices ont seulement valeur de recommandation, et ne sont pas destinées à constituer le fondement d'un instrument contraignant. Il ne faut donc en aucune manière les interpréter comme devant servir de base à un règlement concernant les navires et installations connexes ne relevant pas de SOLAS.

À sa quatre-vingt-cinquième session, le MSC a également étudié des questions relatives à la mise en œuvre du système dit LRIT. Comme il a été indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2008*, la règle SOLAS V/19-1 concernant un système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT), qui avait été adopté en 2006, est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Elle s'applique aux navires de plus de 500 tjb construits à la date du 31 décembre 2008 ou après, avec un programme de mise en application progressive pour les navires construits avant le 31 décembre 2008. Le système LRIT devait être opérationnel à partir du 31 décembre 2008[127], mais le groupe de travail ad hoc a signalé des retards pris dans la mise en place d'un certain nombre de centres de données. C'est pourquoi l'établissement de l'intégralité du système LRIT s'est poursuivi après le 31 décembre 2008, et il était possible que cela continue pendant plusieurs mois en 2009. Les représentants du secteur des transports maritimes ont observé que certains États du pavillon avaient satisfait avec zèle aux exigences du système LRIT. Pour ce qui est des tests de conformité du matériel, les mêmes équipements avaient bien fonctionné sur certains navires et pas sur d'autres. Dans l'ensemble, le taux d'échec a été de 25 %. Deuxièmement, on craignait que les gouvernements contractants de l'UE ne soient pas prêts avant le milieu de 2009[128]. Toutefois, on a accueilli avec gratitude une lettre des États-Unis indiquant clairement que, pour le moment, seules seraient contraignantes les exigences en matière de transport pour les navires jusqu'à ce qu'un degré raisonnable de capacité opérationnelle soit atteint[129].

Bien qu'il fût clair que ce système ne serait pas pleinement opérationnel et qu'il fallait pratiquer une approche pragmatique, le MSC a souligné à quel point il était important de se plier aux exigences de la règle V/19-1 et de faire en sorte que l'équipement nécessaire, notamment pour les navires construits avant le 31 décembre 2008, soit installé et conforme aux prescriptions. Le MSC a convenu que la date à partir de laquelle les navires devaient respecter les prescriptions relatives à la transmission des renseignements dans le cadre du système LRIT ne pouvait pas être repoussée, et que la règle V/19-1 ne comportait aucune disposition sur la base de laquelle un tel report pouvait être accordé.

Après avoir étudié les diverses questions relatives au LRIT, les participants à la quatre-vingt-cinquième session de la MSC ont mis sur pied un groupe de travail chargé de s'occuper des problèmes liés au LRIT, adopté son mandat et donné des instructions détaillées sur les travaux à accomplir, y compris la future élaboration d'un projet de résolution sur la nomination des membres de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO)[130] en tant qu'instance de coordination du LRIT dans le cadre de la règle V/19-1.14[131]. À sa quatre-vingt-sixième session qui s'est tenue du 27 mai au 5 juin 2009, après avoir étudié le rapport du groupe de travail du LRIT, le MSC a adopté les documents intitulés «Guidance on the survey and certification

of compliance of ships with the requirement to transmit LRIT information»[132], «Guidance to search and rescue services in relation to requesting and receiving LRIT information»[133], et la «Circular on information communicated to the IMO in relation to the establishment of LRIT data centres and their position in relation to developmental testing in the production of the LRIT system»[134].

d) L'Organisation internationale de normalisation

La série ISO/PAS 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 impliquées dans la fabrication, le service, le stockage ou le transport, par tous les modes de transport et à toutes les étapes du processus de production ou d'approvisionnement. L'année 2008 a vu la poursuite des travaux relatifs à l'élaboration de la série de normes ISO/PAS 28000, dont l'objectif est de faciliter et d'améliorer les contrôles pratiqués sur les flux de transport, afin de lutter contre la contrebande, de parer aux menaces d'actes de piraterie et de terrorisme, et permettre une gestion sûre des chaînes logistiques.

Dans l'*Étude sur les transports maritimes 2008*, figure une courte description de chacune des cinq dernières normes publiées en matière de transport maritime et de chaîne logistique, à savoir ISO 28000, ISO 28001, ISO 28003, ISO 28004 et ISO 20858, et d'une seule norme en cours d'élaboration − ISO 28005.

Les travaux se sont poursuivis sur ISO 28005 qui, pour accélérer la mise au point, a été divisée en deux parties: ISO 28005-1: Dédouanement portuaire électronique − Principe du guichet unique, et ISO 28005-2: Dédouanement portuaire électronique − Technologie et répertoire des données.

En outre, les travaux se poursuivent sur la modification apportée à ISO 28004 dont l'objectif est le suivant:

a) Fournir des directives spécifiques supplémentaires pour les ports de faible et de moyenne importance qui appliquent la norme ISO 28000, afin de leur permettre d'élaborer des processus qui satisfassent à la fois à ses exigences et aux directives générales figurant dans la norme existante ISO 28004;

b) Fournir des directives spécifiques supplémentaires pour les petites et les moyennes entreprises (autres que les ports de mer) qui appliquent la norme ISO 28000, afin de leur permettre d'élaborer des processus qui satisfassent à la fois à ses exigences et aux directives générales figurant dans la norme existante ISO 28004;

c) Fournir des directives spécifiques supplémentaires pour les organisations qui cherchent à intégrer dans leur mise en œuvre de ISO 28001 les exigences en matière de sécurité figurant dans la norme ISO 28000 (pour les opérateurs économiques agréés). Les meilleures pratiques énoncées dans l'ISO 28001 ont été mises au point soigneusement en liaison avec l'OMD, et ont été conçues pour être intégrées dans les systèmes de gestion existants.

L'année 2008 a vu la poursuite des travaux relatifs à l'élaboration de la série de normes ISO/PAS 28000, dont l'objectif est de faciliter et d'améliorer les contrôles pratiqués sur les flux de transport, afin de lutter contre la contrebande, de parer aux menaces d'actes de piraterie et de terrorisme, et permettre une gestion sûre des chaînes logistiques.

Une autre norme est en cours d'élaboration: ISO/AWI 28002: Spécifications pour la gestion de la sécurité de la chaîne logistique − capacités d'adaptation de la sécurité dans la chaîne logistique. Cette norme vise à faire en sorte que les fournisseurs et la chaîne logistique étendue prennent des mesures pour prévenir et atténuer les menaces et les dangers auxquels ils sont exposés.

L'ISO, grâce à l'assistance technique et aux activités de formation tirées du Plan d'action de l'ISO pour les pays en développement, aide ceux-ci à participer aux activités internationales de normalisation. Elle répond à une grande diversité de besoins et de demandes de ses membres dans les pays en développement et de leurs parties prenantes en organisant des séminaires, des ateliers, des stages de formation, l'apprentissage en ligne, des parrainages, etc.[135]

e) Les Nations Unies

Il faut également signaler que, conformément aux résolutions de l'Assemblée générale 61/222 et 62/215, les débats de la neuvième réunion du Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, qui s'est tenue à New York en juin 2008, ont été centrés sur la sûreté et la sécurité maritimes.

Les participants ont convenu qu'il s'agissait de principes essentiels pour que les océans et les mers puissent jouer leur rôle en renforçant les piliers économique, social et environnemental du développement durable, comme il est prévu dans le chapitre 17 du programme 21, adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, par le biais, entre autres, du commerce international, du développement économique, de l'atténuation de la pauvreté et de la protection de l'environnement.

Ils ont également convenu qu'on ne pouvait faire face efficacement à la dimension mondiale des menaces et des problèmes concernant la sécurité et la sûreté des océans qu'en prévoyant une coopération et une coordination au niveau international.

Ils ont également convenu de communiquer à l'Assemblée générale un certain nombre d'éléments consensuels que la réunion a permis de dégager, pour examen, sous la rubrique de l'ordre du jour «l'océan et le droit de la mer». En rapport avec la sécurité maritime, il a été proposé que l'Assemblée générale:

a) «Rappelle que toutes les actions entreprises pour faire face aux menaces à l'égard de la sécurité maritime doivent être conformes au droit international, y compris à la Convention et à d'autres instruments juridiques internationaux pertinents tout en respectant la juridiction maritime, et réaffirme qu'il convient de respecter la souveraineté, l'intégrité territoriale et l'indépendance politique des États, ainsi que les principes de non-recours à la force ou à la menace de l'employer, d'égalité souveraine des États et de liberté de navigation»; et

b) «Reconnaisse le rôle capital de la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral pour faire face aux menaces qui pèsent sur la sécurité maritime conformément au droit international, y compris en améliorant l'échange entre les États d'informations utiles pour la détection, la prévention et la suppression de ces menaces, et l'engagement de poursuites à l'encontre des délinquants en respectant comme il se doit la législation nationale, et reconnaisse aussi la nécessité de renforcer durablement les capacités nécessaires pour réaliser ces objectifs.»[136].

3. Instruments juridiques et autres éléments nouveaux concernant l'environnement

L'OMI poursuit l'exécution de son plan d'action ambitieux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux, et l'établissement d'un régime permettant de régir cela au niveau mondial, afin de ralentir les changements climatiques. À sa cinquante-huitième session, le Comité de protection du milieu marin de l'OMI (MEPC) a adopté les règles révisées de l'annexe VI de MARPOL[137] et le Code technique sur les NO_x, qui visent à réduire la pollution de l'air imputable aux navires. Il a convenu de créer un groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, qui a été chargé de travailler sur tout un ensemble de mesures techniques et opérationnelles. Le MEPC a également mis la dernière main au texte de la Convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui a été adopté lors d'une conférence diplomatique le 11 mai 2009, et il a poursuivi ses travaux sur la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast. En outre, un projet de 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 a été adopté par le Comité juridique de l'OMI à sa quatre-vingt-quinzième session, et le Conseil de l'OMI, à sa cent deuxième session, a approuvé la tenue d'une conférence diplomatique en

L'OMI poursuit l'exécution de son plan d'action ambitieux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes internationaux, et l'établissement d'un régime permettant de régir cela au niveau mondial, afin de ralentir les changements climatiques.

avril 2010 au cours de laquelle le projet de protocole sera examiné pour adoption.

Eu égard à l'attention particulière que l'OMI accorde aux changements climatiques, elle a choisi «Climate change − a challenge for IMO too» («Les changements climatiques − un défi pour l'OMI, elle aussi») comme thème pour la Journée mondiale de la mer 2009, qui a été célébrée le 24 septembre 2009.

a) Recyclage des navires

La Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée, sous les auspices de l'OMI, à une conférence diplomatique qui s'est tenue à Hong Kong (Chine) du 11 au 15 mai 2009, et à laquelle ont participé les délégués de 63 pays[138].

La Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée, sous les auspices de l'OMI.

Comme il a été expliqué dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, l'élaboration d'une convention sur le recyclage des navires se poursuit depuis plusieurs années à l'OMI, en coopération avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) et les organismes concernés de la Convention de Bâle. La Convention sur le recyclage des navires est destinée à mettre en place, à cette fin, des règles applicables au niveau mondial, au secteur des transports maritimes internationaux et aux activités de recyclage. Elle vise à faire en sorte que les navires en cours de recyclage après avoir été retirés du service ne fassent pas courir de risques inutiles à la santé et à la sécurité des personnes ou à l'environnement.

La Convention sera ouverte à la signature du 1er septembre 2009 au 31 août 2010.

La nouvelle convention prévoit des règles relatives à la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires afin de faciliter un recyclage sûr et écologiquement rationnel sans compromettre leur sécurité et leur efficacité opérationnelle; au fonctionnement sûr et écologiquement rationnel des installations de recyclage; et à la mise en place d'un mécanisme approprié de mise en œuvre comportant des prescriptions en matière de certification et d'établissement de rapports.

Chaque navire envoyé au recyclage devra être accompagné d'un inventaire spécifique des matériaux dangereux. Dans une annexe à la Convention figurera une liste des matériaux dangereux dont l'installation ou l'utilisation est interdite ou limitée aux chantiers navals, aux chantiers de radoub et aux navires des pays parties à la Convention. Les navires devront subir un examen initial pour permettre de vérifier l'inventaire des matériaux dangereux, des examens supplémentaires au cours de leur carrière, et un examen final avant le recyclage. Les chantiers de recyclage des navires seront tenus de présenter un «plan de recyclage du navire» précisant la manière dont chaque bâtiment sera recyclé, en fonction de ses caractéristiques et de l'inventaire qui en aura été fait. Les pays parties devront prendre des mesures pour garantir que les installations de recyclage des navires relevant de leur compétence sont conformes aux règles de la Convention. Une série de directives est en cours d'élaboration pour aider à la mise en œuvre de la Convention[139].

La Convention sera ouverte à la signature du 1er septembre 2009 au 31 août 2010, et elle restera ensuite ouverte à l'adhésion par n'importe quel État. Elle entrera en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle au moins15 États − représentant au moins 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce − l'auront signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou auront déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI. Par ailleurs, le volume de recyclage annuel maximal combiné des navires de ces États au cours des dix précédentes années ne doit pas équivaloir à moins de 3 % du tonnage brut de la flotte combinée des navires de commerce des mêmes États[140].

b) Pollution atmosphérique imputable aux navires

Les transports maritimes constituent le moyen de transport des marchandises le plus économique en termes de consommation de carburant, mais ils sont également fortement tributaires des combustibles fossiles, dont la combustion provoque d'importantes émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et d'oxydes de soufre (SO_x) qui ont des effets

préjudiciables en termes de santé publique[141], sans parler du dioxyde de carbone (CO_2) qui est responsable du réchauffement de la planète. Il convient de noter, toutefois, que les émissions du combustible de soute provenant des transports maritimes internationaux ne sont pas couvertes par le cadre réglementaire international établi par le Protocole de Kyoto[142].

MARPOL 1973/1978, principale Convention internationale traitant de la pollution imputable aux navires et couvrant différents types de pollution (par le pétrole, les produits chimiques, les polluants sous forme emballée, les eaux usées et les ordures) ne couvrait pas la pollution atmosphérique jusqu'en 1997, année où la nouvelle annexe VI intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires» a été adoptée à une conférence spéciale. L'annexe VI de MARPOL est entrée en vigueur en mai 2005 et, au 2 octobre 2009, avait été ratifiée par 56 pays représentant à peu près 83,46 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale[143]. L'annexe VI traite des émissions de SO_x et de NO_x et de particules, mais ne couvre pas les émissions de CO_2, qui font l'objet de discussions distinctes au sein de l'OMI.

La seconde phase de l'étude est consacrée aux émissions de gaz à effet de serre autres que le CO_2 et les substances concernées émises par les navires employés dans le transport international.

Une version révisée de l'annexe VI de MARPOL et le Code technique sur les NO_x de 2008 ont été adoptés à l'unanimité par le MEPC à sa cinquante-huitième session, en octobre 2008 (résolutions MEPC 176(58) et MEPC 177(58))[144]. Ces deux instruments juridiques prendront effet le 1er juillet 2010, et non le 1er mars 2010 comme il avait été indiqué, pour donner aux États le temps de mettre à jour les directives existantes et d'élaborer les nouvelles directives requises par la révision. Le MEPC a également convenu qu'une définition du soufre n'était pas nécessaire dans le texte révisé de l'annexe VI, car elle figure dans la méthode de test d'ISO 8754: 2003. En ce qui concerne les émissions de NO_x provenant des navires, le MEPC a convenu que la définition du moteur diesel pour les navires de la règle 2(14) de l'annexe VI de MARPOL et du paragraphe 1.3.10 du Code technique sur les NO_x ne devrait pas concerner les moteurs qui, dans des conditions de service normales, ne consomment que du carburant gazeux[145].

En outre, le MEPC, à sa cinquante-huitième session, a salué les principales conclusions de la première phase d'une étude actualisée de 2000 de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre imputables aux navires[146], concernant un inventaire des émissions de CO_2 provenant des transports maritimes internationaux et des scénarios des émissions futures. La seconde phase de cette étude est consacrée aux émissions de gaz à effet de serre autres que le CO_2 et les substances concernées émises par les navires employés dans le transport international, selon la méthode adoptée par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, ainsi qu'à une réflexion sur les possibilités de réductions envisageables à l'avenir grâce à des mesures techniques et opérationnelles axées sur le marché. Le rapport final[147] sur les deux phases de cette étude ainsi qu'un résumé analytique[148] ont été mis à la disposition du MEPC pour examen à sa cinquante-neuvième session de juillet 2009. Les principales conclusions du rapport sont présentées dans le résumé comme suit:

a) Selon les estimations, les transports maritimes ont émis 1 046 millions de tonnes de CO_2 en 2007, ce qui correspond à 3,3 % des émissions mondiales pendant la même année. Les transports maritimes internationaux, toujours selon les estimations, ont émis 870 millions de tonnes de CO_2 en 2007, soit environ 2,7 % des émissions mondiales;

b) Les gaz d'échappement sont la principale source de ces émissions par les navires. Le dioxyde de carbone est le plus important des gaz à effet de serre émis par les navires. En termes de quantité et de potentiel de réchauffement de la planète, les autres émissions de gaz à effet de serre par les navires sont moins importantes;

c) Les scénarios d'émissions à moyen terme montrent que, d'ici à 2050, en l'absence de politiques adéquates, ces émissions pourront s'accroître de 150 à 250 % (par rapport aux chiffres de 2007) compte tenu de la croissance de l'industrie des transports maritimes;

d) Le rapport a, par ailleurs, révélé que des mesures techniques et opérationnelles pouvaient fortement réduire les émissions de gaz à effet de serre et pourraient, si elles sont mises en œuvre, renforcer l'efficacité et réduire le taux des émissions de 25 % à 75 % par rapport aux niveaux actuels. Beaucoup de ces mesures semblent être rentables, mais des obstacles non financiers pourraient en décourager la mise en œuvre, comme nous l'indiquons au chapitre 5;

e) Un certain nombre de stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont envisageables. Ce rapport présente une analyse des options pertinentes dans le cadre du débat actuel au sein de l'OMI, la conclusion étant que les instruments axés sur le marché sont des moyens d'action rentables et très efficaces en ce qui concerne l'environnement. Ils permettent les plus importantes réductions envisagées dans le cadre de cette étude, autorisent le recours à des mesures techniques et opérationnelles dans le secteur des transports maritimes et peuvent contrebalancer les émissions imputables à d'autres secteurs. La limitation de l'indice nominal d'efficacité énergétique pour les nouveaux navires est une solution rentable pouvant inciter à améliorer leur efficacité théorique. Toutefois, son effet sur l'environnement est limité parce qu'elle ne concerne que les nouveaux navires, et ne pousse qu'à des améliorations de conception et non de fonctionnement;

Un certain nombre de stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont envisageables.

f) On a constaté que, d'une manière générale, les transports maritimes étaient un mode de transport économe en énergie par rapport à d'autres. Cela dit, ce n'est pas vrai de toutes leurs variantes;

g) Les émissions de CO_2 provenant des transports maritimes provoquent un «forçage radiatif» positif (qui est un critère de changement climatique) et un réchauffement de la planète à long terme. À plus court terme, le forçage radiatif moyen dû à ces transports est négatif et provoque un refroidissement; toutefois, des réactions thermiques régionales et d'autres manifestations de changement climatique peuvent néanmoins se produire. À plus long terme, les émissions imputables aux transports maritimes entraîneront un réchauffement, lorsque les effets durables du CO_2 dépasseront les effets de refroidissement à court terme;

h) Si le climat doit se stabiliser à un niveau de réchauffement ne dépassant pas 2 °C par rapport aux niveaux de la période préindustrielle d'ici à 2100 et que les émissions dues aux transports maritimes se poursuivent comme prévu dans les scénarios présentés dans notre rapport, elles représenteront entre 12 % et 18 % du total mondial des émissions de CO_2 en 2050, ce qui est nécessaire pour parvenir à une stabilisation (d'ici à 2100), avec une probabilité de réussite de 50 %.

Notons également que le MEPC, à sa cinquante-huitième session, a convenu de rétablir le Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes, et de travailler sur tout un ensemble de mesures techniques et opérationnelles, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. Ces réductions doivent être obtenues, pour les nouveaux navires, grâce à des améliorations de la conception et des technologies de propulsion et, pour tous les navires, neufs et non neufs, surtout grâce à une amélioration des pratiques opérationnelles. Cet ensemble de mesures, axé sur l'efficacité énergétique, a été définitivement arrêté à la cinquante-neuvième session du MEPC en juillet 2009 et devait être mis en œuvre à titre expérimental seulement jusqu'à la soixantième session, en mars 2010, en vue de l'affiner davantage et de l'améliorer, en tenant également compte des conclusions de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui doit se tenir à Copenhague en décembre 2009[149]. Ces mesures sont les suivantes:

a) Des directives provisoires sur la méthode de calcul de l'indice nominal d'efficacité énergétique;

b) Des directives provisoires pour la vérification libre de l'indice nominal d'efficacité énergétique;

c) Des indications pour l'élaboration d'un plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP);

d) Des directives pour l'utilisation libre de l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique[150].

Toutefois, le MEPC a reconnu qu'au vu de la croissance escomptée du commerce mondial, les seules mesures techniques et opérationnelles ne sauraient suffire pour réduire de façon satisfaisante les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports maritimes internationaux. C'est pourquoi il a été jugé nécessaire de mettre aussi en place des mécanismes de réduction axés sur le marché pouvant servir à deux fins: compenser l'accroissement des émissions des navires dans d'autres secteurs, et proposer au secteur des transports maritimes des incitations à investir dans des navires plus économes en carburant et d'exploiter les navires en consommant moins d'énergie.

Il a également été considéré que les mécanismes axés sur le marché proposés, comme le système mondial de contribution (taxe) et un système d'échange de droits d'émission pour les navires, pourraient générer des fonds considérables susceptibles d'être utilisés à différentes fins liées au climat, telles que l'atténuation et l'adaptation des activités dans les pays en développement. Plusieurs délégations ont rappelé qu'il conviendrait d'examiner sérieusement le principe des «responsabilités communes mais différenciées» et de l'intégrer dans tout système de réglementation, afin d'étendre sa portée et de le rendre applicable au niveau mondial. Certaines délégations se sont dites préoccupées par le fait que les mesures axées sur le marché désavantageraient les pays en développement, en provoquant une augmentation des coûts de transport, et ont mis en garde contre la nécessité de prévoir, dans ce cas, des services publics importants pour assurer le respect des prescriptions et prévenir des fraudes possibles[151].

Le Comité juridique de l'OMI, a adopté, à sa quatre-vingt-quinzième session qui s'est tenue du 30 mars au 3 avril 2009, un projet de 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 SNPD).

Après une discussion approfondie, le MEPC a adopté un plan de travail en vue de la poursuite de l'examen des mesures axées sur le marché[152]. Par ailleurs, il a convenu que tout système de réglementation relatif aux émissions de gaz à effet de serre concernant le secteur des transports maritimes internationaux serait élaboré et mis en œuvre par l'OMI, qui est l'organisme international le plus compétent en l'occurrence[153].

Notons également que, dans le cadre des travaux du MEPC, un document a été publié avant sa cinquante-neuvième session, contenant des extraits du premier projet de texte de négociation que les parties devaient examiner lors des débats sur le climat de l'UNFCCC de juin 2009, préparatoires à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de décembre 2009, car il y est question des transports maritimes internationaux[154]. Ce document comporte des propositions faites par des parties de l'OMI sur une action à long terme menée en coopération en vertu de la Convention, accompagnées de propositions et d'avis sur les sources de financement possibles, et sur les émissions provenant de secteurs particuliers[155].

c) Autres conventions de l'OMI dans le domaine de l'environnement

Le Comité juridique de l'OMI, a adopté, à sa quatre-vingt-quinzième session qui s'est tenue du 30 mars au 3 avril 2009, un projet de 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 SNPD). Ce projet de protocole a été conçu pour permettre de traiter les problèmes pratiques qui ont empêché de nombreux États de ratifier la Convention originale. Cette convention vise à mettre en place un système d'indemnisation à deux niveaux en cas de pollution avec des substances dangereuses et nocives, comme des produits chimiques. Alors qu'un tel système d'indemnisation fonctionne très bien depuis de nombreuses années en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures causée par les pétroliers, la Convention SNDP n'est pas encore entrée en vigueur. L'un des principaux obstacles à sa ratification, jusqu'à présent, semble être des difficultés liées à l'obligation faite aux États de signaler les quantités qu'ils reçoivent d'un éventail

varié de substances dangereuses et nocives régi par la Convention.

Le Conseil de l'OMI a approuvé, à sa cent deuxième session qui s'est tenue du 29 juin au 3 juillet 2009, l'organisation d'une conférence diplomatique en avril 2010 à laquelle doit être examiné et adopté le projet de protocole[156].

À sa cinquante-cinquième session, le MEPC a rappelé que, depuis le 31 mai 2005, la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), qui traite des organismes aquatiques nocifs présents dans l'eau de ballast, est ouverte à l'accession. On a signalé que trois nouveaux États ont adhéré à cette convention depuis la dernière session, et ont demandé instamment aux autres États membres de faire de même dès que possible. Elle entrera en vigueur douze mois après avoir obtenu la ratification d'au moins 30 États représentant au moins 35 % du tonnage mondial des navires de commerce[157].

Le MEPC, à sa cinquante-sixième session, était parvenu à la conclusion qu'un nombre limité seulement de technologies de traitement de l'eau de ballast pourraient être utilisées à la date de mise en œuvre de la Convention BWM, et l'on craignait que tous les navires soumis à la règle B-3.3 ne puissent satisfaire à la norme D-2 en 2009 en raison de problèmes de procédure et de logistique. À la suite d'une initiative prise par le Secrétaire général de l'OMI pour répondre à ces préoccupations, l'Assemblée de l'OMI a adopté, à sa vingt-cinquième session, la résolution A.1005(25) sur l'application de la Convention BWM, dans laquelle il est demandé aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention dès que possible. En attendant, cette résolution recommande que les navires soumis à la règle B-3.3 et construits en 2009 ne soient pas tenus de satisfaire à la règle D-2 avant leur deuxième inspection annuelle, mais en posant le 31 décembre 2011 comme date limite. Dans cette résolution, l'Assemblée de l'OMI demande également au MEPC d'examiner, au plus tard à sa cinquante-huitième session, la possibilité de rendre immédiatement disponible la technologie requise pour que ces navires répondent aux normes prescrites.

À ses cinquante-huitième et cinquante-neuvième sessions, le MEPC a accordé une approbation de base à six systèmes de gestion des eaux de ballast et une approbation définitive à six autres. À sa cinquante-neuvième session, il a noté que le nombre de technologies de traitement des eaux de ballast disponibles avait augmenté sensiblement pour atteindre un total de 10 systèmes ayant reçu une approbation définitive. Il a également reconnu qu'il n'était pas facile d'installer ces systèmes sans avoir beaucoup réfléchi à la conception des navires, concernant, par exemple, la faisabilité au plan matériel comme au plan technique, les modifications à apporter à ladite conception et le temps nécessaire pour procéder à ces modifications. Tout en reconnaissant l'existence de ces difficultés, le MEPC a convenu que les systèmes de gestion des eaux de ballast étaient disponibles et en cours d'installation à bord des navires, et a confirmé qu'un certain nombre de ces systèmes pourraient être installés sur les navires construits en 2010.

Le MEPC, constatant que le report des dates prévues dans la résolution A.1005(25) ne serait pas favorable au processus de mise en œuvre, induirait le monde en erreur et ne pousserait pas à installer de nouvelles technologies de gestion des eaux de ballast à bord des navires, a conclu qu'il ne fallait rien changer à cette résolution de l'Assemblée concernant les navires construits en 2010. Conscient qu'une approche prévoyante serait plus conforme aux intérêts de l'industrie des transports maritimes au point où l'on en était, le MEPC a convenu de demander au secrétariat de préparer un projet de résolution requérant les administrations d'encourager l'installation de systèmes de gestion des eaux de ballast alors que le navire est en cours de construction en respectant les dates figurant dans la Convention relative à la gestion des eaux de ballast, ce projet devant être présenté à la soixantième session du MEPC pour examen et adoption[158].

D. État des conventions

Il existe un certain nombre de conventions internationales concernant les activités commerciales et techniques des transports maritimes qui ont été établies ou adoptées sous l'égide de la CNUCED. Dans l'encadré 3 figurent des informations sur l'état de chacune d'elles au 23 octobre 2009[159].

Encadré 3
États contractants parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 23 octobre 2009

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 octobre1983	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 1er 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	Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Lituanie, Monaco, Nigéria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu. **(13)**
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, Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne. **(7)**

Source: Pour les informations relatives au statut officiel, voir http://www.un.org/law.

Notes

1 L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Convention des Nations Unies sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer le 11 décembre 2008. Elle a autorisé l'ouverture de cette convention à la signature lors d'une cérémonie à cette fin qui doit se tenir à Rotterdam (Pays-Bas) le 23 septembre 2009, et a recommandé que les règles faisant l'objet de la Convention soient désignées sous le nom de «Règles de Rotterdam». Le texte de cette convention, tel qu'adopté, est présenté dans l'annexe à la résolution de l'Assemblée générale A/RES/62/122. Il figure aussi dans l'annexe I du rapport de la CNUDCI présenté à sa quarante et unième session, document A/63/17, qui est accessible sur http://www.uncitral.org. Le rapport lui-même présente un aperçu utile des discussions finales qui ont eu lieu avant la finalisation du texte. Tous les autres documents de travail du Groupe de travail III (Transports) sont également disponibles sur le site Web de la CNUDCI. Les références aux «articles» qui vont suivre concernent les dispositions des nouvelles Règles de Rotterdam, sauf indication contraire.

2 Art. 94. La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration de la première année qui se sera écoulée après la date de dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'accession.

3 Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924.

4 Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924 (Règles de La Haye), telle qu'amendée par les Protocoles de Visby et DTS de 1968 et 1979.

5 Convention des Nations Unies sur les contrats de transport de marchandises effectué par mer, 1978.

6 Voir l'article 89 3).

7 Une fois que les Règles de Rotterdam ont obtenu l'adhésion minimale exigée de 20 États et sont entrées en vigueur, le transport de marchandises par mer en provenance ou en direction de tout État contractant peut être régi par lesdites règles ou bien par la législation nationale, selon que le contrat relève de l'application des Règles de Rotterdam ou du droit positif qui, d'après les règles de conflits de lois du tribunal, est considéré comme devant être appliqué au différend. En général, on peut s'attendre à ce que les tribunaux des États parties aux Règles de La Haye-Visby n'appliquent ni les Règles de Rotterdam, ni les Règles de La Haye-Visby aux expéditions provenant d'un État partie aux Règles de Rotterdam.

8 La Convention des Nations Unies sur le transport international multimodal de 1980 n'a pas obtenu le nombre minimal obligatoire de 30 ratifications pour entrer en vigueur. Cela dit, plusieurs États ont adopté des lois nationales sur le transport multimodal basées sur la Convention de 1980. Voir CNUCED, «Implementation of multimodal transport rules», CNUCED/SDTE/TLB/2 et Add.1. Voir aussi CNUCED, «Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument», CNUCED/SDTE/TLB/2003/1 (accessible sur http://www.unctad.org/ttl/legal).

9 La Commission de la CNUDCI, à sa trente-quatrième session, a créé un groupe de travail chargé d'étudier la possibilité d'élaborer une réglementation uniforme en matière de transports maritimes. Eu égard au grand intérêt manifesté par la CNUCED pour ce sujet, la Commission avait prévu en particulier que ce travail serait effectué en étroite collaboration avec les organisations intergouvernementales concernées, comme la CNUCED. Voir également le Consensus de São Paulo, par. 93 et 107, pour prendre connaissance de la mission clairement confiée au secrétariat de la CNUCED d'aider les pays en développement dans les négociations en cours.

10 Une documentation à ce sujet soulignant les domaines potentiels de préoccupation, notamment du point de vue des pays en développement, est accessible sur le site Web de la CNUCED: http://www.unctad.org/ttl/legal. Pour un commentaire article par article sur la rédaction originale de cet instrument juridique publié en 2002, voir UNCTAD/SDTE/TLB/4. Une grande partie de l'analyse demeure pertinente, même au vu du texte final de la Convention. Voir également CNUCED, «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. Les documents sont également accessibles sur le site Web de la CNUDCI en tant que documents de travail A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, A/CN.9/WG.III/WP.41 et A/CN.9/WG.III/WP.46.

11 On peut consulter une bibliographie de travaux universitaires sur les Règles de Rotterdam sur le site Web de la CNUDCI (http://www.uncitral.org). Pour une analyse d'ensemble de la Convention, voir, par exemple: Diamond A. (2008), «The Next Sea Carriage Convention?», Lloyd's *Maritime and Commercial Law Quarterly* (LMCLQ) p. 135; et Thomas D. R. (2008), «An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention», 14, *Journal of International Maritime Law* (JIML) p. 496. Voir également: Sturley M. (2008), «Transport law for the twenty-first century : an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules», 14, JIML p. 461. Pour une analyse antérieure de différents aspects du projet de cet instrument juridique, voir les communications faites à un colloque qui s'est tenu en 2002 à Romsey, publiées dans LMCLQ (2004), p. 304 à 417; et les communications faites à un colloque international organisé en 2004 à Hambourg, publiées dans *Transportrecht* (2004), p. 274 à 308.

12 Dans le secteur des transports maritimes, une forte opposition à la ratification de la nouvelle Convention a été manifestée par le Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, qui représente les intérêts de 12 organisations nationales d'usagers des transports et conseils de chargeurs de 12 pays (voir l'exposé de position de ce conseil du 24 mars 2009 et le communiqué de presse du 29 juin 2009, accessibles sur http://www.europeanshippers.com), et par le Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires du Marché commun, qui représente les intérêts des transitaires, des prestataires de services de logistique et des agents en douane (voir l'exposé de position de ce Comité du 29 mai 2009, accessible sur http://www.clecat.org). Selon les informations données dans le communiqué de presse susmentionné, la Commission européenne, elle aussi, nourrit de sérieuses réserves à l'égard de cette ratification et a l'intention de faire des propositions pour l'élaboration d'un équivalent de l'Union européenne plus tard en 2009. Le communiqué de presse se réfère à une déclaration faite par le chef de la Direction générale des transports et de l'énergie de la Commission européenne à un séminaire du Conseil des chargeurs maritimes d'Europe le 22 juin 2009 à Anvers, dans laquelle il dit avoir indiqué qu'il avait remarqué, entre autres, que la nouvelle Convention «ne répondait pas aux attentes des Européens en matière de transports multimodaux».

13 Il convient de noter, par exemple, les conclusions de Thomas D. R. (2008), «An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention», 14, JIML 496, p. 511: «Les Règles constituent un code extrêmement complet et complexe, comme le confirme amplement l'étude du régime de responsabilité effectuée dans cet article. Leur vulnérabilité, en fin de compte, n'est pas nécessairement à imputer aux principes et au cadre juridiques proposés, mais à leur étouffante verbosité, à la négligence de l'expression et au refus persistant de respecter les règles de base d'une rédaction élégante et efficace. Lorsque le moment viendra de mettre ce texte à l'épreuve […] on peut se douter qu'il ne conviendra pas et qu'il suscitera trop de différends pour pouvoir être considéré comme un instrument sain pour le secteur des transports maritimes.». Voir également Tetley W. (2008), «Some general criticisms of the Rotterdam Rules», 14, JIML 625, p. 626.

14 À ce sujet, voir Diamond A. (2008), «The next sea carriage Convention?», LMCLQ p. 135; van der Ziel G. (2008), «Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights», 14, JIML, p. 597; Asariotis R. (2008), «What future for the bill of lading as a document of title?» 14, JIML, p. 75. Voir également: Asariotis R. (2004), «Main obligations and liabilities of the shipper, *Transportrecht* p. 284.

15 À ce sujet, voir Williams R. (2008), «Transport documentation under the new Convention», 14, JIML, p. 566. Pour ce qui est d'une analyse des versions antérieures, voir également Clarke M. (2002), «Transport documents: their transferability as documents of title; electronic documents». LMCLQ, p. 356; et Schelin J. (2004), «Documents», *Transportrecht* p. 294.

16 À ce sujet, voir Goldby M. (2008), «Electronic alternatives to transport documents and the new Convention: a framework for future development?». 14, JIML, p. 586. Pour certaines observations concernant les premières versions du texte, voir également van der Ziel G. (2003), «The legal underpinning of e-commerce in maritime transport by the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea», 9, JIML, p. 461.

17 Voir les articles 74 et 78. D'une manière générale, les règles relatives aux domaines de compétence et à l'arbitrage qui figurent dans les chapitres 14 et 15 ne s'appliquent que si un État contractant se déclare lié par elles. Faute d'une déclaration de ce genre, ce sont les règles nationales qui s'appliqueront pour savoir si le choix contractuel du for est admissible. Ces deux chapitres donnent une liste d'instances, au choix du requérant, pour l'engagement de poursuites judiciaires ou d'une procédure d'arbitrage contre le transporteur. Le choix contractuel du for n'est autorisé que dans le cas de contrats de volume, et dans certaines conditions, mais une réglementation particulière régit la position des tierces parties. Savoir si ces dernières sont liées par un choix contractuel du for dépend de «la loi du tribunal saisi» (dans le cas de clauses relatives à la juridiction) ou de «la loi applicable» (dans le cas de clauses relatives à l'arbitrage), ainsi que du fait que l'instance choisie soit située dans un des lieux figurant sur la liste. De très graves incertitudes sont attachées, dans la pratique, à l'application de ces dispositions dans différentes juridictions, qui peuvent avoir, ou non, opté pour les chapitres sur les domaines de compétence et l'arbitrage. Pour une analyse détaillée de ce point, voir Baatz Y. M. (2008), «Jurisdiction and arbitration under the Rotterdam Rules», 14, JIML, p. 608. Sur cette question, à un stade antérieur du processus de négociation, voir également: Berlingieri F. (2004), «Freedom of contract under the Rules, Forum and Arbitration Clauses», *Transportrecht* p. 303.

18 Pour une étude des premières versions du texte, voir, par exemple: Sturley M. F. (2005), «Solving the scope-of-application puzzle: contracts, trades and documents in the UNCITRAL transport law project», 11, JIML, p. 22; et Rosaeg E (2002), «The applicability of conventions for the carriage of goods and for multimodal transport», LMCLQ, p. 316.

19 Le contrat de transport est défini dans l'article premier 1) comme étant «le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement du fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.».

20 Pour une analyse des dispositions pertinentes, voir Hancock C. (2008), «Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods», 14, JIML p. 484. Pour ce qui est des premières versions du projet de convention, voir Hoeks M. (2008), «Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL draft instrument», *European Transport Law* p. 257; Faghfouri M. (2006), «International regulation of liability for multimodal transport − in search of uniformity», World Maritime University (WMU), *Journal of Maritime Affairs*, p. 61; Haak K. F. et Hoeks M. (2004),

«Arrangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions », 10, JIML p. 422; Clarke M. (2003),«A conflict of conventions: The UNCITRAL/CMI draft transport instrument on your doorstep», 9, JIML p. 28; Czerwenka B. (2004), «Scope of application and rules on multimodal transport contracts», *Transportrecht* p. 297; et Alcantara J. M. (2002), «The new regime and multimodal transport», LMCLQ, p. 399.

21 Voir la définition du contrat de transport qui figure à l'article premier 1): «Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement du fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.». Cette définition a été critiquée au motif qu'elle est trop imprécise, car différentes approches de l'interprétation de la deuxième phrase paraissent possibles. Pour une étude de ces différentes approches, voir Diamond A. (2008), «The next sea carriage Convention?», LMCLQ, p. 135 à 140.

22 Le champ d'application matériel et les dispositions régissant l'application de la Convention au transport multimodal a continué à donner lieu à controverses même à la réunion de la Commission de la CNUDCI à laquelle le texte final a été adopté, certains États proposant de rendre l'application au transport multimodal du nouveau régime international facultative, ou de prévoir que la législation nationale existante continue de s'appliquer. D'autres se sont dits préoccupés par la pertinence des règles de fond régissant la responsabilité dans le cadre des transports multimodaux internationaux. Voir A/63/17, par. 23, p. 93 à 98 et 270 à 278.

23 Ibid.

24 Notamment la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956), telle qu'amendée par le Protocole de 1978 (le «CMR»), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (appendice B à la Convention concernant le transport international de marchandises par chemin de fer, telle qu'amendée par le Protocole de modification de 1999 (la «CIM-COTIF»), la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 (la «Convention de Montréal»), et la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure de 2000 (la «CMNI»).

25 Seule l'application des conventions internationales existantes (et de tout amendement futur pertinent à ces conventions concernant la responsabilité des transporteurs) a été préservée; voir l'article 82. Pour ce qui est des discussions à ce sujet ayant eu lieu à la session de 2008 de la Commission de la CNUDCI, voir A/63/17, par. 249 à 254.

26 Le «transporteur» est défini à l'alinéa 5 de l'article premier comme étant «la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur». Au sujet de la responsabilité du transporteur, voir, par exemple, Nikaki T. (2008), «The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules», 14, JIML, p. 512; Honka H. (2004), «Main obligations and liabilities of the carrier», *Transportrecht* p. 278; et Berlingieri F. (2002), «Basis of liability and exclusions from liability», LMCLQ, p. 336.

27 Définie dans les paragraphes 6 et 7 de l'article premier comme étant une partie qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur, à sa demande ou sous son contrôle, «pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. La qualité de "partie exécutante maritime" ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.».

28 La responsabilité en cas de retard de la livraison ne peut être invoquée que si la date de livraison a été convenue aux termes du contrat. Le retard est défini à l'article 21 de la manière suivante: «Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.».

29 Voir l'article 59, selon lequel «la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur». Veuillez noter que la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard de livraison est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard (art. 60). Cette limite est la même que celle des Règles de Hambourg.

30 Les montants de la limite en question pour les Règles de La Haye-Visby et celles de Hambourg sont de 666,7 unités de compte par colis ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut et 825 unités de compte par colis ou 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut respectivement.

31 Veuillez noter qu'il existe une obligation expresse de maintenir le navire en état de navigabilité, mais que cette obligation n'existe pas pour les véhicules autres que les navires pouvant être utilisés pour l'exécution du contrat.

32 Il convient de noter en particulier les articles 17 3) f), h), i), n) et o). L'exemption pour ce qu'il est convenu d'appeler «l'erreur de navigation» a été omise (cf. la règle 2 a) de l'article IV des Règles de La Haye-Visby), tout comme «toutes les autres causes» de la règle 2 q) de l'article IV de ces mêmes Règles. L'exemption en cas d'incendie (règle 2 b) de l'article IV des Règles de La Haye-Visby) a été conservée, mais ne protège plus le transporteur s'il y a eu négligence avérée (cf. l'article 17 4)). Les événements ou circonstances donnant lieu à exemption sans parallèle exprès avec les Règles de La Haye-Visby concernent le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises conformément à un accord prévoyant ces opérations «de bord à bord arrimé» expressément autorisé aux termes de l'article 13 2), ainsi que des «mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement». En outre figurent dans la liste les «actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16». L'article 15 traite des marchandises potentiellement dangereuses et confère au transporteur toute latitude, «nonobstant» ses obligations concernant la livraison des marchandises et la prise en charge du fret (art. 11 et 13), de prendre toute mesure qui lui paraît s'imposer à leur égard. L'article 16 donne au transporteur le droit général de «sacrifier les marchandises en mer», «nonobstant les articles 11, 13 et 14», c'est-à-dire quelle que soit son obligation en matière de navigabilité.

33 Selon la définition donnée au paragraphe 9 de l'article premier, «Le terme "chargeur documentaire" désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport.».

34 Pour une analyse détaillée, voir Asariotis R. (2008), «Burden of proof and allocations of liability for loss due to a combination of causes under the Rotterdam Rules», 14, JIML, p. 537. Pour une analyse antérieure, voir également: CNUCED (2004), «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; et Asariotis R. (2002), «Allocation of liability and burden of proof in the draft instrument on transport law», LMCLQ, p. 382.

35 Ibid. Voir également: Sturley M. (2009), «Modernizing and Reforming US Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States », 44, *Texas International Law Journal*, 427, p. 447 et 448 et Hooper C. (ex-Président de la United States Maritime Law Association et membre de la délégation des États-Unis au Groupe de travail de la CNUDCI), «The Rotterdam Rules − simpler than they appear», *The Arbitrator*, p. 40 (2009) 5, accessible sur le site http://www.smany.org/sma/pdf/Vol40_No3_Apr2009.pdf.

36 Selon la définition donnée au paragraphe 8 de l'article premier, «le terme "chargeur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur». Au sujet de la responsabilité du chargeur, voir Baughen S. (2008), «Obligations of the shipper to the carrier», 14, JIML 555, p. 564. Pour une analyse des dispositions pertinentes, telles qu'elles figurent dans une version antérieure du projet de convention, voir Asariotis R. (2004), «Main obligations and liabilities of the shipper», *Transportrecht* p. 284. Voir également: Zunarelli S. (2002), «The liability of the shipper », LMCLQ, p. 350.

37 Les obligations relatives aux informations et toute responsabilité potentielle en cas de non-respect des prescriptions acquièrent une importance accrue en tant que résultant des règles internationales et nationales destinées à améliorer la sécurité maritime et celle de la chaîne logistique. Des dommages potentiels, par exemple, peuvent être provoqués par le retard d'un navire ou par le défaut de communication des documents et des informations nécessaires de la part du chargeur. Pour certains renseignements, voir un rapport de la CNUCED publié en 2004 et intitulé «Container security: major initiatives and related international developments» (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), accessible à l'adresse http://www.unctad.org/ttl/legal.

38 Voir les notes 34 et 35 ci-dessus.

39 Veuillez noter, toutefois, que toutes les plaintes sont assujetties à un délai de prescription de deux ans en vertu de l'article 62 de la Convention.

40 Voir l'article 58 2), qui indique qu'un «porteur» qui «exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport … assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat». Cela dit, il a été soutenu, à propos de l'énoncé des articles 58 2) et 79 2) b), que les obligations légales présentées au chapitre 7 peuvent incomber au chargeur, et ne doivent pas être transférées par contrat à un destinataire tiers. Voir Baughen S. (2008), «Obligations of the shipper to the carrier», 14, JIML 555, p. 564; et l'article de Williams R. (2008), «Transport documentation under the new Convention», 14, JIML 566, p. 583.

41 C.a.f. signifie Coût, assurance, fret. Voir INCOTERMS 2000, publié par la Chambre de commerce internationale.

42 Pour un aperçu du rôle et de la fonction de différents types de documents de transport, voir CNUCED: «The use of transport documents in international trade», UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, par. 9 à 42, accessible sur http://www.unctad.org/ttl/legal. Pour une évaluation critique de l'approche adoptée dans les Règles de Rotterdam, voir les références de la note 14 ci-dessus.

43 Pour une analyse de la règle relative au contrat de volume en vertu de la Convention, voir Asariotis R., «UNCITRAL draft convention on contracts for the carriage of goods wholly or partly by sea: Mandatory rules and freedom of contract», in:

Antapassis, Athanassiou and Rosaeg eds. (2009), «Competition and regulation in shipping and shipping-related industries, Martinus Nijhoff, p. 349. Au sujet de cette question, à un stade antérieur du processus de négociation, voir également: Berlingieri F. (2004), «Freedom of contract under the Rules; Forum and Arbitration Clauses», *Transportrecht*, p. 303.

44 Voir la règle 8 de l'article III des Règles de La Haye et de La Haye-Visby et l'article 23 des Règles de Hambourg.

45 Art. V des Règles de La Haye-Visby et art. 23 2) des Règles de Hambourg.

46 Le champ d'application obligatoire des Règles de La Haye et de La Haye-Visby s'étend aux connaissements ou documents similaires formant titre (voir le paragraphe b) de l'article premier des Règles de La Haye-Visby). Les lettres de transport maritime non négociables ne sont pas expressément couvertes. Toutefois, comme ce sont également des documents types produits par un transporteur et servant de reçu et de preuve d'un contrat de transport, la législation de certains États étend la protection des Règles de La Haye et de La Haye-Visby aux lettres de transport maritime non négociables. Les Règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises effectué par mer, autres que les chartes-parties (art. 1 6), 2 1) et 3) des Règles de Hambourg) et donc aux contrats couverts par des documents de transport négociables et non négociables. Voir le rapport de la CNUCED intitulé *The use of transport documents in international trade*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3.

48 Pour un aperçu de la genèse de l'ensemble des dispositions relatives aux contrats de volume et des débats y relatifs au sein du Groupe de travail de la CNUDCI, voir le rapport final dudit Groupe de travail, A/CN.9/645, par. 235 à 253. Les propositions présentées par les délégations au cours des délibérations concernant les contrats de volume figurent dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.34 et 42 (États-Unis) et dans le document A/CN.9/WG.III/WP.88 (Australie et France). Les propositions présentées par les gouvernements à la Commission de la CNUDCI qui a finalisé le texte sont accessibles sur le site Web de la CNUDCI (à la rubrique Commission documents for the forty-first session). Il convient de noter qu'un certain nombre de délégations, dont celles de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de la Chine, avaient fait part de préoccupations particulières au sujet du traitement des contrats de volume, lesquelles, toutefois, n'ont pas fait modifier le texte final adopté par la Commission.

49 Art. 80 2).

50 Art. 80 4).

51 Il convient de noter également que les obligations relatives aux informations et toute responsabilité potentielle en cas de manquement peuvent gagner en pertinence à l'avenir à la suite de la réglementation nationale et internationale destinée à améliorer la sécurité maritime et celle de la chaîne logistique − voir la note 37 ci-dessus.

52 Voir simplement le rapport du Groupe de travail de la CNUDCI sur les travaux de sa session terminale de janvier 2008, A/CN.9/645, par. 36.

53 Alors que les dérogations doivent être énoncées dans le contrat de volume, il est autorisé d'incorporer des clauses (standard) par référence, voir l'article 80 2) et 3).

54 Art. 80 2) b).

55 Art. 80 2) c).

56 Art. 80 5).

57 Il convient de noter qu'au moment où nous rédigeons la présente étude, la ratification de la Convention semble être soutenue par les représentants des transporteurs, tels que la European Community's Shipowners Associations (ECSA), la Chambre internationale de la marine marchande, et le World Shipping Council (WSC), alors qu'une vive opposition a été manifestée par le Conseil de chargeurs maritimes d'Europe et l'organisation de transitaires CLECAT, ainsi que la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA). Les mémorandums de ces organisations et d'autres représentants de cette branche d'activité sont accessibles sur le site Web de la CNUDCI http://www.uncitral.org.

58 Voir également la note 13 ci-dessus.

59 Voir la note 17 ci-dessus, et le texte d'accompagnement.

60 La Convention SUA de 1988 est entrée en vigueur le 1er mars 1992. Au 2 octobre 2009, 154 pays l'avaient signée, représentant 93,45 % du tonnage mondial. Le texte peut être consulté sur le site http://www.admiraltylawguide.com. Pour ce qui est de la dernière version actualisée, voir le site Web de l'OMI http://www.imo.org.

61 Pour une description des amendements apportés à la Convention SUA de 1988 et à son Protocole adopté en 2005 sous l'égide de l'OMI, voir l'*Étude sur les transports maritimes* de 2006. Au 2 octobre 2009, l'amendement de 2005 n'avait pas encore pris effet. Neuf États contractants seulement y avaient adhéré, représentant 6,01 % du tonnage mondial.

62 Les rapports sont publiés dans la série MSC.4/Circ. Les textes en sont consultables sur http://docs.imo.org.

63 http://www.icc-ccs.org.

64 L'OMI, dans son «Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires» fait une distinction entre «piraterie» et «vol à main armée commis contre des navires», la piraterie étant limitée à des actes illicites tels que définis dans l'article 101 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer. Ce code de pratique a été adopté en novembre 2001 au cours de la vingt-deuxième session de l'Assemblée de l'OMI, par la résolution A/922(22). Pour ce qui est du texte du code, voir MSC 74/24/Add.1 − Report of the MSC at its seventy-fourth session, annexes 1 à 22, annexe 18, art. 2.2; ou MSC/Circ.984, accessible sur http://www.docs.imo.org. Pour le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale, «l'acte de piraterie et le vol à main armée commis contre un navire» s'entendent comme étant «l'acte de prendre ou de tenter de prendre un navire à l'abordage dans l'intention apparente de commettre un vol ou tout autre délit et avec l'intention ou la capacité apparente d'user de violence pour y parvenir». Cette définition actualisée couvre les attaques réelles ou tentées, que le navire soit au mouillage, à l'ancre ou en mer (http://www.icc-ccs.org).

65 ICC-IMP, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report* − Annual Report 2008.

66 Voir le *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-fifth session*, MSC 85/26, p. 100.

67 MSC.1/Circ.622/Rev.1; MSC.1/Circ.623/Rev.3; et résolution A.922(22).

68 MSC 86/18/1.

69 Pour des informations plus détaillées sur les discussions qui ont eu lieu, voir le *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-sixth session*, MSC 86/26. Pour ce qui est des modifications et des mises à jour des recommandations existantes, voir ibid., p. 98.

70 MSC.1/Circ.1333 (précédemment MSC.1/Circ.622/Rev.1).

71 MSC.1/Circ.1334 (précédemment MSC.1/Circ.623/Rev.3).

72 MSC.1/Circ.1302.

73 Résolution A.922(22).

74 Résolution A.1002(25) intitulée «Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia» (http://docs.imo.org).

75 Voir le rapport du BMI du premier trimestre de 2009 sur la piraterie et les vols à main armée commis contre des navires.

76 Voir, par exemple, les informations sur le travail de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC) et de la Commission des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale (http://www.unodc.org). Voir également: «Piracy must be defeated in courts, ports and banks, not just at sea», éditorial d'Antonio Maria Costa, Directeur exécutif de l'UNODC, *Lloyd's List*, 5 février 2009.

77 Les textes de ces résolutions sont accessibles sur le site Web du Conseil de sécurité de l'ONU, http://www.un.org/docs/sc.

78 Voir S/RES/1846/2008, adoptée le 2 décembre 2008, par. 10 a).

79 Pour ce qui est du texte instaurant ce groupe de contact, voir http://www.marad.dot.gov. Ont participé à la réunion les représentants des pays suivants: Allemagne, Arabie saoudite, Australie, Chine, Danemark, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, France, Grèce, Inde, Italie, Japon, Kenya, Oman, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni, Somalie (Gouvernement fédéral de transition), Turquie et Yémen, ainsi que l'Union africaine, l'Union européenne, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, le Secrétariat des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale. Par ailleurs, la Belgique, Djibouti, la Ligue arabe, la Norvège, le Portugal, la Suède sont devenus membres du Groupe de contact. Voir également le communiqué de presse de l'UNODC du 20 janvier 2009 intitulé «Ship riders»: tackling Somali pirates at sea.

80 Circulaire de l'OMI n° 2933 du 23 décembre 2008. Selon le document de l'OMI LEG 96/7/Corr.1, au 23 septembre 2009, les pays suivants avaient répondu: Allemagne, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bahamas, Belgique, Brésil, Chili, Colombie, Danemark, Équateur, Espagne, Estonie, États-Unis, Fédération de Russie, Grèce, Guatemala, Iran (République islamique d'), Italie, Jamaïque, Japon, Maroc, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pérou, Philippines, République de Corée, Sri Lanka, Thaïlande et Uruguay. Hong Kong (Chine) a également présenté ses textes législatifs. Il a été noté que certaines réponses à la circulaire présentaient un résumé de la législation nationale et non les textes législatifs en vigueur.

81 Pour un surcroît d'informations, voir http://www.mschoa.org.

82 Voir le rapport du BMI sur la piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, du premier trimestre de 2009, p. 31.

83 La résolution 1846 du 2 décembre 2008 du Conseil de sécurité salue les initiatives prises par le Canada, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Fédération de Russie, la France, l'Inde, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, en application des résolutions antérieures du Conseil de sécurité.

84 Rapport du BMI sur la piraterie et les vols à main armée commis contre des navires du premier trimestre de 2009, p. 31.

85 Voir http://www.wcoomd.org.

86 Cadre SAFE de normes visant à faciliter et à sécuriser le commerce mondial, rév. juin 2007, p. 10, note 1.

87 Voir le Cadre SAFE3, rév. juin 2007, sous-section 5.2.

88 Les États membres de l'APEC sont les suivants: Australie, Brunei Darussalam, Canada, Chili, Chine, États-Unis, Fédération de Russie, Hong Kong (Chine), Indonésie, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pérou, Philippines, République de Corée, Singapour, Thaïlande et Viet Nam.

89 Par exemple, l'Australie, le Canada, la Chine, les États-Unis, le Japon, la Nouvelle-Zélande et Singapour.

90 Parmi les États membres de l'Union européenne, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni sont les pays qui sont à l'avant-garde pour ce qui est de la délivrance des certificats.

91 Argentine, Canada, Chine, États-Unis, Japon, Jordanie, Norvège, Nouvelle-Zélande, République de Corée et Singapour.

92 Australie, Botswana, Chili, Mexique, ex-République yougoslave de Macédoine et Serbie.

93 Le premier accord bilatéral de reconnaissance mutuelle concernant les OEA est le United-States-New Zealand Mutual Recognition Agreement, annoncé en juin 2007 (voir le communiqué de presse intitulé «U.S., New Zealand establish joint trade security arrangement», du 29 juin 2007 (http://www.cbp.gov)). En juin 2008, les États-Unis ont signé, avec le Canada, un accord de reconnaissance mutuelle du Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (C-TPAT) et du programme Partners in Protection (PIP). Le PIP est comparable au C-TPAT et au programme de l'UE relatif aux OEA; voir le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada: http://cbsa-asfc.gc.ca. Les cinq autres accords de reconnaissance mutuelle ont été passés entre les États-Unis et la Jordanie, le Japon et la Nouvelle-Zélande, les États-Unis et le Japon, l'Union européenne et la Suisse, et l'Union européenne et la Norvège.

94 Andorre et Saint-Marin.

95 Voir le discours du Secrétaire général de l'OMD au Forum international des transports 2009, atelier de l'Union internationale des transports routiers, Leipzig, 27 mai 2009, accessible sur http://www.wcoomd.org.

96 Brochure de présentation du Programme Columbus de l'OMD − Enhancing the global dialogue on capacity-building. Voir également le recueil sur le renforcement des capacités, un instrument pour la mise en œuvre de la deuxième phase du Programme Columbus, accessible sur http://wcoomd.org.

97 Il s'agit des pays suivants: Afrique du Sud, Azerbaïdjan, Brésil, Burkina Faso, Chine, Égypte, Fédération de Russie, Hong Kong (Chine), Hongrie, Inde, Japon, Kenya, République dominicaine, Liban, Malaisie et Zimbabwe. Voir http://www.wcoomd.org.

98 Pour des informations plus détaillées, voir WCO News, n° 58, février 2009, http://www.wcoomd.org.

99 Le texte de ce rapport peut être consulté sur le site Web de l'OMD: http://www.wcoomd.org.

100 Pour trouver des informations plus détaillées, voir le rapport intitulé *Customs in the twenty-first century: Enhancing growth and development through trade facilitation and border security*, accessible sur http://www.wcoomd.org.

101 Ibid.

102 La règle n° 1875/2006 figure au *Journal officiel* L 360 du 19 décembre 2006, p. 64.

103 La Commission de l'Union européenne a mis au point un certain nombre de documents d'orientation, dont des directives détaillées concernant les opérateurs économiques agréés publiées en juin 2007, un cadre commun pour l'évaluation des risques des opérateurs économiques baptisé COMPACT, publié en juin 2006, un instrument d'auto-évaluation pour les opérateurs économiques agréés et un module d'apprentissage en ligne à leur intention. Les directives relatives à ces opérateurs (TAXUD/2006/1450) et le modèle COMPACT (TAXUD/2006/1452) sont accessibles sur http://ec.europa.eu.

104 Voir l'article 1.12 du règlement (CEE) n° 2454/93, tel qu'amendé par l'article premier du règlement (CE) n° 1875/2006.

105 Voir les Directives relatives aux opérateurs économiques agréés (TAXUD/2006/1450), p. 8.

106 Pour ce qui est des mises à jour, voir http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/aeoquery?Lang=EN.

107 Renseignement fourni par le secrétariat de l'UE, Direction générale «Fiscalité et Union douanière».

108 *Journal officiel* L 98/3 du 17 avril 2009 (http://eur-lex.europa.eu).

109 Pour avoir plus d'informations à ce sujet, voir http://ec.europa.eu.

110 Voir les Directives relatives à l'EORI, TAXUD/2008/1633, rév. 1.9, publiées le 14 mai 2009. Pour trouver des renseignements concernant les autorités des États membres chargées d'attribuer les numéros EORI, voir les informations publiées sur le site Web de la Commission européenne (http://ec.europa.eu). En outre, un module d'apprentissage en ligne sur l'EORI sera bientôt disponible sur le même site Web.

111 Notamment Andorre, la Chine, le Japon et Saint-Marin. Des négociations doivent également démarrer avec le Canada. Pour avoir davantage d'informations à ce sujet, voir le site Web de la Commission européenne (http://ec.europa.eu). Voir également l'*Étude sur les transports maritimes 2008.*

112 Voir le document de travail de la CCI intitulé «ICC recommendations on mutual recognition of US-EU trade partner programmes for border security», quatrième révision, 23 janvier 2009, accessible sur http://www.iccwbo.org.

113 Communiqué de presse du 27 mars 2008. Pour trouver des renseignements plus détaillés, voir le site Web du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, http://www.cbp.gov.

114 Communiqué de presse de la Direction générale de la fiscalité et de l'Union douanière de la Commission européenne intitulé «United States Customs and Border Protection and European Commission adopt the joint roadmap towards mutual recognition trade partnership programmes», 27 mars 2008.

115 Abridged external partner version of the United States-European Union Joint Customs Cooperation Committee roadmap towards mutual recognition of trade partnership programmes. Le texte peut être consulté sur le site Web du Service des douanes et de la protection des frontières: http://www.cbp.gov.

116 Document de travail de la CCI intitulé «ICC recommendations on mutual recognition of US-EU trade partner programmes for border security», quatrième révision, 23 janvier 2009, accessible sur http://www.iccwbo.org.

117 WCO AEO Guidelines, Section F a).

118 Pour avoir des informations plus détaillées 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) sur le site http://www.unctad.org/ttl/legal.

119 Règlement de la Commission (CE) n° 273/2009 du 2 avril 2009, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le Code des douanes communautaire, par dérogation à certaines dispositions du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission (CEE) *Journal officiel de l'Union européenne.* L 91/14, http://eur-lex.europa.eu.

120 À ce propos, voir, par exemple, le rapport de la CNUCED intitulé *Maritime security: ISPS implementation, costs and related financing* (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), qui rend compte des résultats d'une enquête, menée par le secrétariat, montrant que les coûts de l'application du Code ISPS étaient relativement plus élevés dans les ports de moindre importance.

121 Pour consulter le texte, voir http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf, où il est également répondu à des observations antérieures présentées par des parties prenantes.

122 Pour obtenir des informations plus détaillées, voir également le document sur les questions fréquemment posées, dont la dernière mise à jour remonte au 23 janvier 2009, et qui peut être consulté sur le site http://www.cbp.gov.

123 Voir: «China "amnesty" on 24-hour electronic manifest rule», *Lloyd's List*, 7 janvier 2009.

124 Pour trouver des informations supplémentaires, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2008*.

125 Voir le *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-fifth session*, MSC 85/26, 18 décembre 2008, accessible sur http://docs.imo.org.

126 Ce groupe de travail a été rétabli lors de la quatre-vingt-troisième session de la MSC. Voir l'*Étude sur les transports maritimes 2008*.

127 Pour trouver des informations complémentaires sur le système LRIT et les décisions concernées prises lors de sessions antérieures du MSC, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2008*.

128 un communiqué de presse de l'Agence européenne de sécurité maritime (http://www.emsa.europa.eu), le Centre de données du LRIT de l'UE a commencé à fonctionner le 1er juin 2009, à la suite d'une expérimentation satisfaisante. Les pays et territoires participants sont les suivants: Allemagne, Antilles néerlandaises, Aruba, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Groenland, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

129 Voir le rapport de la quatre-vingt-cinquième session du Comité de la sécurité maritime, MSC 85/26 du 18 décembre 2008, http://docs.imo.org.

130 L'IMSO qui a été créé pour lancer et gérer les services liés au service mondial de détresse et de sécurité en mer de l'OMI, a pris un rôle de premier plan dans l'élaboration du système LRIT, devenant le coordinateur officiel dudit système. La résolution MSC 84 avait demandé au «IMSO, en qualité de coordinateur du LRIT, d'autoriser, au nom du Comité et après étude et acceptation ou avis favorable de ce dernier, que soient intégrés, à titre provisoire, les centres de données ayant subi avec succès les tests de mise au point dans la production du système LRIT». Voir le rapport sur la quatre-vingt-cinquième session du Comité de la sécurité maritime, MSC 85/26.

131 Pour ce qui est du détail des instructions données, voir le rapport sur la quatre-vingt-cinquième session du Comité de la sécurité maritime, MSC 85/26, p. 58 et 59.

132 MSC.1/Circ.1307.

133 MSC.1/Circ.1308.

134 MSC.1/Circ.1309. Pour trouver des informations supplémentaires sur les débats, voir le rapport sur la quatre-vingt-sixième session du Comité de la sécurité maritime, MSC 86/26, p. 33 à 49.

135 Pour obtenir des informations plus détaillées, voir le site Web de l'ISO: http://www.iso.org/iso/developing_countries.

136 Pour trouver des informations plus détaillées à cet égard, voir *le Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the law of the Sea at its ninth meeting*, A/63/174, 28 juillet 2008 (http://ods.un.org).

137 Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL).

138 Cette conférence a également adopté six résolutions, dont certaines sur les futurs travaux relatifs à la Convention, sur sa mise en œuvre rapide et sur l'étude et le suivi des meilleures pratiques permettant d'en respecter les exigences.

139 Voir la résolution 4 adoptée par la Conférence.

140 Art. 17 de la Convention.

141 Un accroissement des risques de décès prématurés dus à des maladies pulmonaires et une aggravation des maladies respiratoires.

142 *Report of the Marine Environment Protection Committee on its fifty-seventh session*, MEPC 57/21, 7 avril 2008. Voir également le site Web de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques: http://unfccc.int/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/items/1057.php.

143 Pour ce qui est de la mise à jour de cet état, voir http://www.imo.org.

144 Pour le texte de ces résolutions, voir MEPC 58/23/Add.1. Pour ce qui est de la teneur des amendements adoptés plus tôt concernant les émissions de SO_x et de NO_x et de particules, voir l'*Étude sur les transports maritimes 2008*.

145 Voir le rapport de la cinquante-huitième session du Comité de protection du milieu marin, MEPC 58/23 (http://docs.imo.org).

146 À cet égard, voir les documents MEPC 58/4/2 et MEPC 58/4/4.

147 MEPC 59/INF.10.

148 MEPC 59/4/7.

149 Voir le rapport de la cinquante-neuvième session du Comité de protection du milieu marin, MEPC 59/24.

150 Ibid. Annexes 17 à 20.

151 Ibid., p. 44 à 50.

152 Ibid., annexe 16.

153 MEPC 59/24, par. 4.107.

154 MEPC 59/4/40. Cela vient en complément des informations relatives au processus en cours au sein de l'UNFCCC, figurant dans les documents MEPC 59/4 et MEPC 59/INF.29.

155 On peut trouver des renseignements plus détaillés sur les projets de textes de négociation et d'autres propositions pertinentes présentées par les Parties dans les documents MEPC 59/4/40.

156 Voir le document du Conseil de l'OMI C.102/D, du 9 juillet 2009. Résumé des décisions. Pour ce qui est du texte du projet de protocole, voir le Report of the Legal Committee on the work of its ninety-fifth session, LEG 95/10, annexe 3.

157 Selon les informations publiées sur le site Web de l'OMI, au 2 octobre 2009, 18 États, représentant 15,36 % du tonnage mondial, avaient adhéré à cette convention.

158 Voir le *Report of the Marine Environment Protection Committee at its fifty-ninth session*, MEPC 59/24, p. 16.

159 Les informations actualisées faisant autorité sur l'état des conventions internationales sont consultables dans le recueil concerné. Pour les conventions des Nations Unies, voir le site Web des Nations Unies http://www.un.org/law. Sur ce site, on trouvera également des liens avec un certain nombre de sites Web d'autres organisations, telles que l'OMI (http://www.imo.org), l'OIT (http://www.ilo.org) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (http://www.uncitral.org), qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles. Depuis la période couverte par la dernière étude, quatre États (Allemagne, Bulgarie, Danemark et Royaume-Uni) ont fait savoir qu'ils dénonçaient la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des Conférences maritimes de 1974.

Chapitre 7

Examen de l'évolution au niveau régional: l'Afrique

Chaque année, l'Étude sur les transports maritimes se focalise sur l'évolution de ces derniers dans une région particulière. Dans l'édition de 2008 nous nous sommes intéressés à l'Amérique latine et aux Caraïbes. Cette année, c'est à l'évolution en Afrique depuis la dernière étude de la CNUCED sur cette région, en 2006. Malgré la crise financière mondiale, elle a enregistré une forte croissance en 2008 (5,1 %), notamment dans les pays riches en ressources. La part de l'Afrique dans le commerce mondial est toujours de 2,7 %. Les sociétés mondiales d'exploitants portuaires ont cherché à se développer sur les grandes voies de navigation internationales passant par l'Afrique, bien que, dans certains pays, les contraintes physiques, juridiques, sociales et économiques les aient empêchées de bien y parvenir. La pléthore de documents douaniers, les mauvaises liaisons intérieures, les problèmes de sécurité, les coûts de transaction excessifs et les retards y sont courants. Cela a de graves conséquences pour les pays sans littoral, dont la dépendance à l'égard des pays de transit complique les opérations d'exportation et d'importation, le prix du fret à l'importation étant, selon les estimations, de trois à cinq fois plus élevé que la moyenne mondiale. Au cours de ces dernières années, toutefois, on a pris conscience de la nécessité d'améliorer les opérations portuaires et les liaisons intérieures dans cette région. Même lorsque de nouveaux investissements sont envisagés en Afrique, ils peuvent pâtir de la crise financière mondiale.

A. Contexte économique

En dépit de la crise économique mondiale, l'Afrique a enregistré une forte croissance du PIB en 2008, qui a été estimée à 5,1 % (6 % en 2007). Elle a été tirée surtout par la forte demande et les prix élevés des produits de base, notamment le pétrole, les pays exportateurs de pétrole contribuant au PIB du continent à hauteur de 53,3 %[1]. L'accroissement de l'investissement intérieur, les remises de dette, la progression des exportations autres que le pétrole, et la stabilité politique et sociale ont également contribué à la performance économique de ce continent.

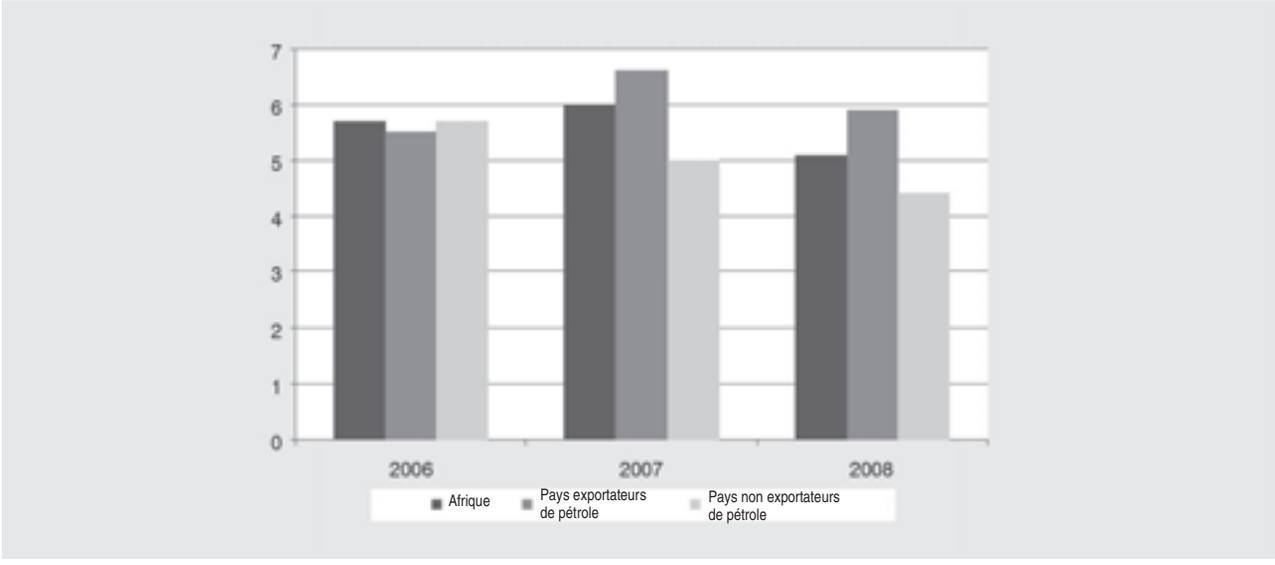
Le taux de croissance du PIB en 2008 pour les pays exportateurs de pétrole a été de 5,9 %, les pays importateurs de pétrole ayant enregistré un taux moyen de croissance inférieur situé à 4,4 % (voir le graphique 26). Les coûts plus élevés de l'énergie et des importations de produits alimentaires, associés à une baisse de la demande d'exportations expliquent la diminution des recettes globales des pays importateurs de pétrole. Au cours de ces trois dernières années, ces pays n'ont pas été en mesure d'atteindre le taux de croissance minimum de 7 % nécessaire pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement des Nations Unies[2].

Dans l'ensemble, les taux de croissance du PIB ont été plus faibles en 2008 qu'en 2007. Néanmoins, dans deux des cinq sous-régions du continent, à savoir l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale, ils sont passés respectivement de 5,2 % et 3,9 % en 2007 à 5,4 % et 4,9 % en 2008. Par contre, ils ont diminué en Afrique du Nord, en Afrique de l'Est et en Afrique australe. Le graphique 27 fait apparaître les résultats économiques de toutes les sous-régions.

Dans l'ensemble, les taux de croissance du PIB ont été plus faibles en 2008 qu'en 2007. Néanmoins, dans deux des cinq sous-régions du continent, à savoir l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale, ils sont passés respectivement de 5,2 % et 3,9 % en 2007 à 5,4 % et 4,9 % en 2008. Par contre, ils ont diminué en Afrique du Nord, en Afrique de l'Est et en Afrique australe.

Les pays africains les plus performants en termes de croissance du PIB (voir le graphique 28) ont été les pays exportateurs riches en ressources. Ils ont presque tous (à l'exception de l'Égypte) une économie relativement peu diversifiée. Les moins performants sont le Tchad, les Comores, l'Érythrée, la Somalie et le Zimbabwe, qui sont tous sur la liste des économies les moins performantes depuis plus de

Graphique 26
La croissance en Afrique, pays exportateurs de pétrole et pays non exportateurs de pétrole, 2006-2008
(En pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED; les chiffres utilisés sont ceux du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies. Base de données de l'Afrique. Nations Unies. New York, novembre 2008.

trois ans. Parmi les principales raisons de leurs mauvais résultats économiques, il faut invoquer un environnement des entreprises médiocre et un manque de stabilité politique.

En 2007, la valeur totale des échanges de marchandises en Afrique a été de 782 milliards de dollars, soit 2,7 % des échanges au niveau mondial. Les exportations ont augmenté de 15,6 % en 2006-2007, en baisse par rapport aux 20 % en moyenne enregistrés entre 2002 et 2005 (graphique 29)[3].

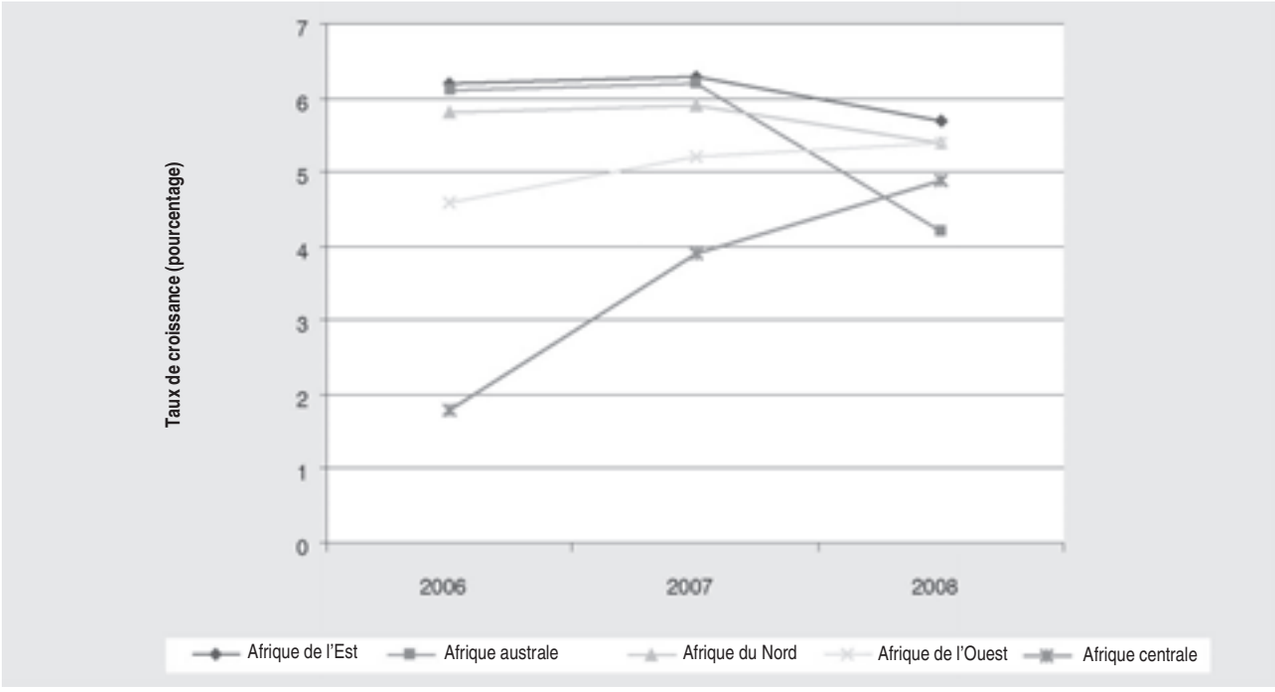
Les principaux partenaires commerciaux de l'Afrique sont l'Union européenne (destinataire d'environ 40 % des exportations) et l'Amérique du Nord (25 % des exportations). Les principaux pays africains exportateurs sont l'Algérie, le Nigéria et l'Afrique du Sud. À eux trois, ces pays ont enregistré un volume d'exportation de 195,5 milliards de dollars, soit 1,9 % du commerce de marchandises mondial, en 2007[4].

Les principaux pays importateurs de la région sont l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Maroc, le Nigéria et la Tunisie, qui ont totalisé un volume d'importations de marchandises d'une valeur de 225,9 milliards de dollars, soit 2,3 % du commerce mondial de marchandises, en 2007[5].

La structure du commerce des pays africains n'a pas changé au cours de ces dernières années, la plupart des pays étant des exportateurs de produits primaires. Les exportations des pays d'Afrique entre 2003 et 2006 ont été constituées de produits de base, y compris le pétrole, à hauteur de 79 %. Le cacao représentait 90 % des exportations de Sao Tomé-et-Principe, le minerai de fer 64 % de celles de la Mauritanie, et le coton 64 % de celles du Bénin, seuls quelques pays tirant une partie importante de leurs recettes d'exportation des produits manufacturés, ce qui fait que le continent africain est très exposé à la demande et à la volatilité des prix sur les marchés des produits de base.

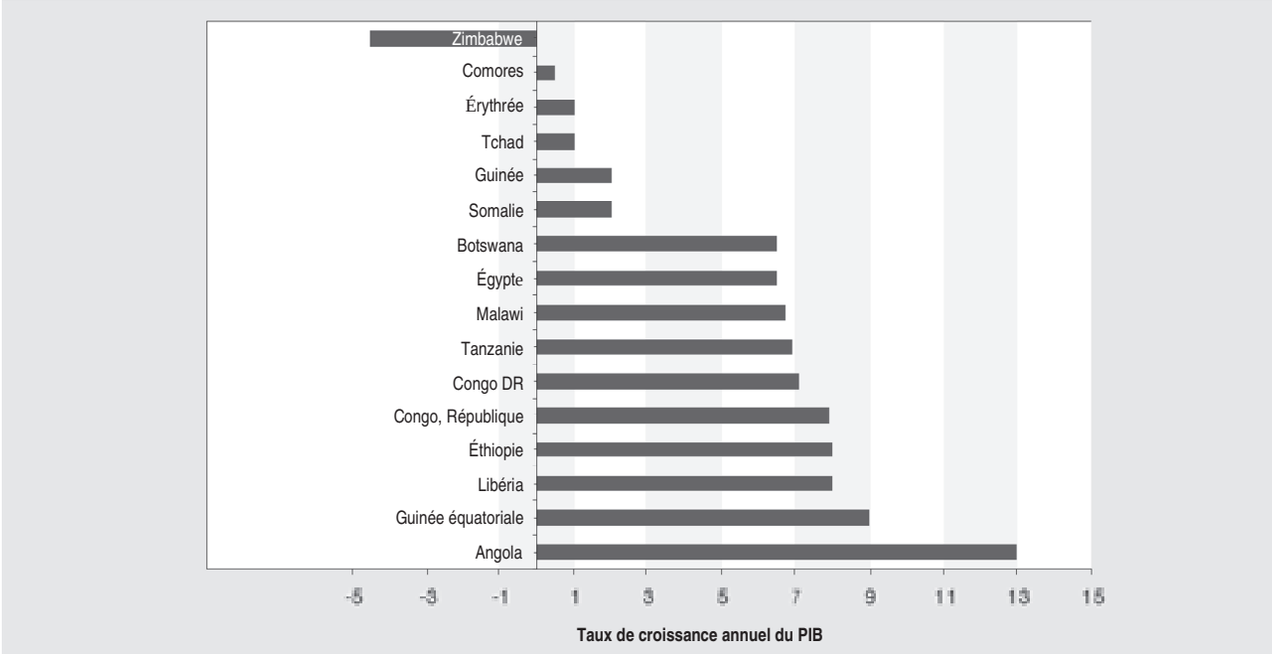
Les quelques pays possédant des ressources en combustibles ont représenté 61,3 % des exportations totales de marchandises en 2007, alors que la plupart des pays africains ne sont pas exportateurs de produits de base autres que les combustibles. C'est l'Afrique subsaharienne qui est le plus gros exportateur de combustibles parmi les régions en développement. Entre 2000 et 2007, ces exportations ont progressé de 19 % par an. Les principaux exportateurs de combustibles sont le Nigéria (62,5 milliards de dollars), l'Algérie (59,1 milliards de dollars) et la Jamahiriya arabe libyenne

Graphique 27
Croissance du PIB en Afrique par sous-régions, 2006-2008
(Pourcentage)



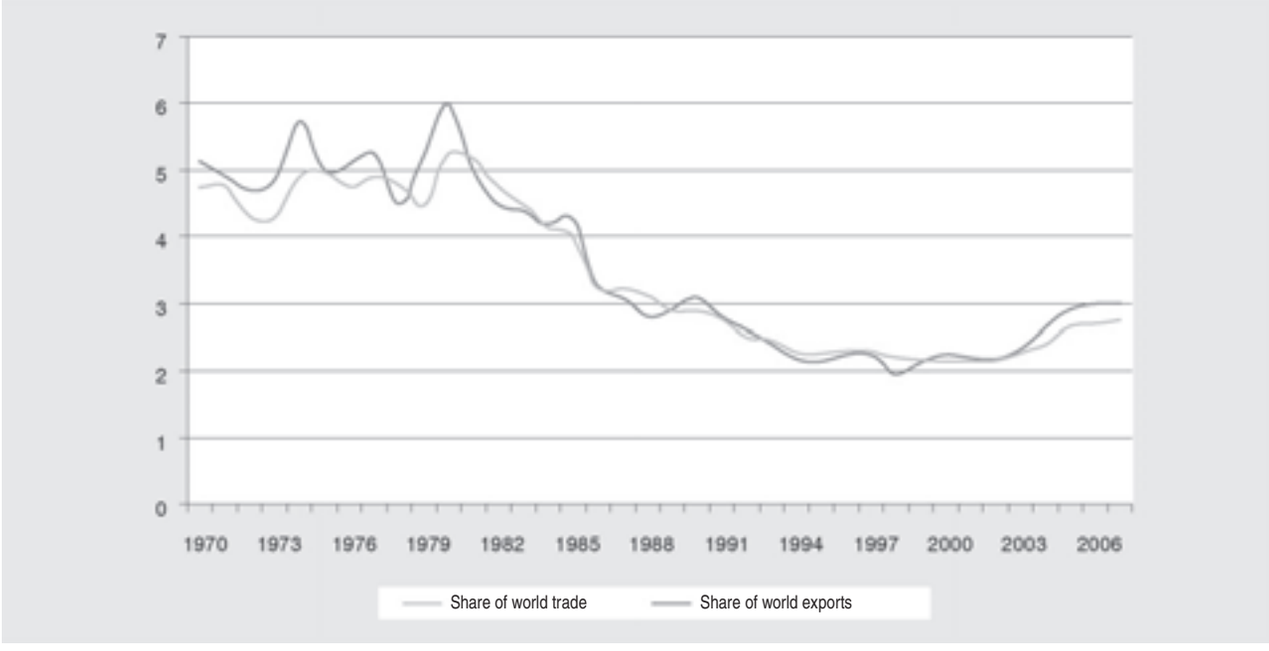
Source: Secrétariat de la CNUCED; les chiffres utilisés sont ceux du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies. Base de données de l'Afrique. Nations Unies. New York, novembre 2008.

Graphique 28
Pays d'Afrique ayant enregistré les meilleurs résultats et les moins bons résultats
(Croissance annuelle en pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED; les chiffres utilisés sont ceux du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies. Base de données de l'Afrique. Nations Unies, New York, novembre 2008.

Graphique 29
Part de l'Afrique dans le commerce mondial, 1970-2007
(Pourcentage)



Source: Secrétariat de la CNUCED à partir du Forum économique mondial. *Rapport sur la compétitivité de l'Afrique 2009*.

(44,1 milliards de dollars). Depuis 1990, ces trois pays ont accru leurs exportations de combustibles d'au moins 400 %[6].

Les exportations de produits manufacturés se sont montées à 79,8 milliards de dollars en 2007; elles se sont concentrées sur l'Europe à hauteur d'environ 50 %, l'Asie et l'Amérique du Nord en représentant 10 % et 9 % respectivement. La part des produits manufacturés a été de 18,8 % du total des marchandises exportées et de 68 % des marchandises importées. La part des produits manufacturés dans les exportations africaines est plus faible que dans toutes les autres régions du monde. Les importations en provenance de l'Union européenne ont atteint 108,4 milliards de dollars, dépassant de 15,4 milliards de dollars celles qui provenaient des États-Unis et de 34,4 milliards de dollars celles qui venaient de Chine. Fait remarquable, entre 2000 et 2007, la part des exportations chinoises de produits manufacturés à destination de l'Afrique a progressé de 35 %[7], reflétant ainsi l'accroissement du nombre d'accords bilatéraux et de partenariats entre les pays africains et la Chine.

L'Afrique intervient pour 14 % dans les importations mondiales de produits agricoles, ce qui en fait la principale région importatrice[8]. Sa part dans les exportations de produits agricoles n'a été que de 8,1 % et de 10,4 % dans celles de produits primaires[9]. La valeur totale des exportations de produits agricoles a atteint 34,3 milliards de dollars en 2007.

Les marchés les plus importants pour les produits agricoles africains ont été l'Europe (16,5 milliards de dollars), l'Asie (5,7 milliards de dollars), le Moyen-Orient (1,7 milliard de dollars) et l'Amérique du Nord (1,6 milliard de dollars). Les principaux exportateurs de produits agricoles, mesurés en valeur totale, ont été l'Afrique du Sud avec 5,6 milliards de dollars, la Côte d'Ivoire avec 3,9 milliards de dollars et le Maroc avec 2,8 milliards de dollars. De nombreux pays africains ont beaucoup accru leurs exportations de denrées agricoles entre 1990 et 2007. Par exemple, le Kenya, l'Éthiopie et la Tunisie ont enregistré d'excellents résultats dans ce domaine, avec des taux de croissance respectifs de 299 %, 297 % et 262 %, alors que des pays comme le Cameroun et la

Côte d'Ivoire ont vu leurs exportations progresser de 58 % et 64 % respectivement[10].

Les plus gros importateurs de produits alimentaires ont été le Nigéria (6,6 milliards de dollars), l'Algérie (5,5 milliards de dollars), et l'Égypte (5,2 milliards de dollars), tandis que les pays comme le Maroc, le Kenya et l'Afrique du Sud ont enregistré les taux de croissance les plus élevés entre 1990 et 2007, avec 464 %, 397 % et 381 % respectivement. C'est l'illustration d'une tendance, observée au cours des vingt dernières années, selon laquelle les pays d'Afrique ont connu une forte croissance de leurs importations de denrées alimentaires. Le principal exportateur africain de produits alimentaires en 2007 a été l'Afrique du Sud (4,2 milliards de dollars), suivie de la Côte d'Ivoire (3,2 milliards de dollars) et du Maroc (2,6 milliards de dollars). Les exportations de produits alimentaires des petites économies, comme le Malawi, se sont élevées à 584 millions de dollars[11].

En 2007, les échanges intra-africains sont restés faibles malgré les taux de croissance du PIB élevés. Le commerce intrarégional ne joue donc qu'un rôle mineur dans l'économie africaine.

En 2007, les échanges intra-africains sont restés faibles malgré les taux de croissance du PIB élevés. Le commerce intrarégional ne joue donc qu'un rôle mineur dans l'économie africaine. Par exemple, les exportations intrarégionales de marchandises, en 2007, n'ont représenté que 10 % du volume total des exportations − soit la part la plus faible du commerce intrarégional de tous les continents[12]. Ce sont les échanges intrarégionaux d'Afrique de l'Ouest qui ont enregistré les taux de croissance moyens les plus importants au cours des dix ans écoulés entre 1996 et 2006 (voir le tableau 43).

Selon les estimations, l'Afrique est plus vulnérable à la volatilité des cours des produits de base qu'aux variations des marchés financiers mondiaux[13], mais les conséquences de la crise sur son activité économique et son commerce extérieur peuvent encore s'aggraver.

En raison de la forte dépendance des pays d'Afrique à l'égard du commerce extérieur, les transports maritimes (en termes de qualité, d'efficacité et de rentabilité) sont un facteur crucial pour la compétitivité de ce continent. C'est pourquoi il importe de considérer l'évolution et les performances les plus récentes des ports de mer africains.

Tableau 43
Part du commerce intrarégional dans l'ensemble des échanges commerciaux de l'Afrique
(Pourcentage)

	2006			*Moyenne 1996-2006*		
Sous-régions	*Part du commerce intragroupe*	*Taux de croissance du commerce intragroupe*	*Taux de croissance du commerce du groupe*	*Part du commerce intragroupe*	*Taux de croissance du commerce intragroupe*	*Taux de croissance de l'ensemble des échanges du groupe*
Afrique	8,33	17,59	21,34	10,57	11,22	12,94
Afrique de l'Est	14,33	18,85	20,62	9,11	7,52	6,99
Afrique centrale	0,53	23,59	31,74	6,93	6,18	18,24
Afrique du Nord	2,72	23,04	26,49	9,51	12,26	16,8
Afrique australe	..	..	..	..	..	6,59
Afrique de l'Ouest	8,41	8,57	22,44	11,78	14,29	12,82

Source: Secrétariat de la CNUCED.

Graphique 30
Principales routes de navigation internationales, Afrique

Source: Secrétariat de la CNUCED.

B. Ports africains: quelques améliorations et d'autres en perspective

La plupart des ports les plus importants du monde sont situés sur les principales voies maritimes qui relient l'Est et l'Ouest. En Afrique, la principale route de navigation passe par la mer Rouge et le canal de Suez et traverse la Méditerranée pour déboucher par le détroit de Gibraltar (voir le graphique 30). Les navires qui la suivent transportent des marchandises essentiellement en direction ou en provenance de l'Asie et de l'Europe, encore que, au cours de ces dernières années, le commerce intrarégional ait progressé.

Au cours de ces dernières années, certains pays d'Afrique ont pris conscience de la nécessité d'améliorer les opérations portuaires.

Les sociétés mondiales d'exploitation de ports ou de terminaux cherchent à se développer le long des principales routes de navigation internationales. Toutefois, pour diverses raisons, elles ne se sont pas installées, jusqu'à présent, en Somalie, en Érythrée, au Soudan, en Jamahiriya arabe libyenne, ni en Tunisie. Parmi ces raisons, il y a des obstacles matériels locaux (liés, par exemple, au tirant d'eau, aux installations à terre existantes ou aux infrastructures), ainsi que des obstacles sociaux, politiques, juridiques et économiques. Cela a influé sur les courants d'échanges, car les navires sont de plus en plus nombreux à éviter le canal de Suez et à prendre la route plus longue qui passe par le cap de Bonne-Espérance.

Tableau 44
Indicateurs de performance
(Jours)

	Délais d'importation (jours)				*Délais d'exportation (jours)*			
Pays	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*
Algérie	22	22	23	23	15	15	17	17
Angola	58	58	58	62	64	64	64	68
Bénin	41	41	41	40	34	34	34	32
Botswana	43	43	43	42	33	33	33	31
Burkina Faso	54	54	54	54	45	45	45	45
Burundi	71	71	71	71	47	47	47	47
Cameroun	53	33	33	33	39	27	27	27
République centrafricaine	66	66	66	66	57	57	57	57
Tchad	102	102	102	102	78	78	78	78
Congo	62	62	62	62	50	50	50	50
Côte d'Ivoire	43	43	43	43	23	23	23	23
République démocratique du Congo	62	66	66	66	50	46	46	46
Djibouti	..	26	18	16	..	25	22	19
Égypte	29	25	18	15	27	20	15	14
Érythrée	69	69	69	60	69	59	59	50
Éthiopie	42	42	42	42	46	46	46	46
Gabon	..	22	22	22	19	19	19	20
Gambie	..	23	23	23	..	23	23	24
Ghana	55	42	29	29	47	21	19	19
Guinée	32	32	32	32	33	33	33	33
Guinée-Bissau	..	24	24	24	..	25	25	25
Kenya	62	37	37	26	45	29	29	29
Lesotho	49	49	49	49	44	44	44	44
Malawi	54	54	54	54	45	45	45	45
Mali	65	65	65	42	44	44	44	38
Mauritanie	40	42	42	42	42	35	35	35
Maroc	30	30	19	18	18	18	14	14
Mozambique	38	38	38	32	27	27	27	26
Namibie	24	24	24	24	29	29	29	29
Niger	64	64	64	64	59	59	59	59
Nigéria	53	46	46	42	41	26	26	25
Rwanda	92	95	69	42	63	60	47	42
Sénégal	26	26	26	18	20	20	20	14
Sierra Leone	34	34	34	34	31	31	31	29
Afrique du Sud	35	35	35	35	30	30	30	30
Soudan	83	83	54	49	56	56	39	35
Swaziland	..	33	33	33	..	21	21	21
Togo	43	29	29	29	34	24	24	24
Tunisie	29	29	22	23	18	18	17	17
Ouganda	67	67	37	37	42	42	39	39
République-Unie de Tanzanie	51	30	30	31	30	24	24	24
Zambie	64	64	64	64	53	53	53	53
Zimbabwe	67	67	67	73	52	52	52	53
Moyenne*	**52**	**47**	**44**	**42**	**41**	**37**	**36**	**35**

Source: Banque mondiale. *Doing Business: Trading Across Borders*.
* Chiffres arrondis.

Avec l'accroissement des volumes d'échanges, les ports africains ont un intérêt accru à améliorer leurs opérations de manutention des marchandises. La plupart d'entre eux sont en mesure de manutentionner des conteneurs, mais la manutention des marchandises demeurera moins efficace en l'absence de grues spéciales pour conteneurs. Dans certains ports africains, par exemple, il est courant de manutentionner 25 conteneurs à l'heure, alors que dans les ports plus développés, ce chiffre peut être multiplié par deux ou trois (voir le chapitre 5 pour trouver plus de détails sur le rendement des ports)[14].

Les pays en développement, et notamment les exploitants de services de ligne subsahariens, sont confrontés à de graves problèmes…

Au cours de ces dernières années, certains pays d'Afrique ont pris conscience de la nécessité d'améliorer les opérations portuaires. Le Nigéria, par exemple, a adopté, en 2006, le modèle bien connu d'organisation selon lequel le secteur public prend en charge la planification du port, le secteur privé (par le biais de concessionnaires) étant chargé, lui, de l'exploitation des transports et des terminaux, ou du développement des infrastructures et des installations portuaires. Les avantages inhérents à ce type d'arrangement sont les suivants: renforcement de l'efficacité portuaire, réduction du temps passé à quai, et amélioration de la productivité générale du port[15] (voir le tableau 44 ci-dessous).

Au Ghana, les mesures prises pour renforcer l'efficacité des opérations portuaires sont les suivantes: installation de grues à portique entre le navire et le quai, grues à portique à pneus de caoutchouc, construction d'un terminal à conteneurs, et aménagement d'une nouvelle aire de dépotage hors de la zone portuaire proprement dite. Pour faciliter le dédouanement, le Ghana Shippers'Council a mis en place un mécanisme d'inspection à l'arrivée, des scanners pour examiner les conteneurs, et un système de localisation par satellite pour effectuer un suivi du transit des marchandises. En outre, les ports ont été modernisés et des caméras ont été installées pour renforcer la sécurité et faire diminuer les vols[16].

Une paperasserie inutile, de mauvaises liaisons intérieures et quelquefois aussi l'instabilité politique et économique nuisent aux opérations.

C. Réseaux de transport maritime africains et connectivité des services de ligne: des améliorations difficiles à mettre en œuvre

L'accès aux marchés mondiaux dépend largement de la connectivité des transports maritimes. Les pays en développement, et notamment les exploitants de services de ligne subsahariens, sont confrontés à de graves problèmes, car ces pays comportent un grand nombre de marchés relativement réduits, desservis dans de nombreux cas par des lieux de transit qui, faute d'investissements, répondent à des normes minimales d'efficacité. Une paperasserie inutile, de mauvaises liaisons intérieures et quelquefois aussi l'instabilité politique et économique nuisent aux opérations.

En général, l'évolution régionale a suivi le schéma mondial, selon lequel quelques sociétés de transport mondiales ont pénétré les marchés et les dominent. En fait, les échanges commerciaux de l'Afrique en direction et en provenance de l'Europe et de l'Amérique du Nord ne sont dominés que par un petit nombre de compagnies de transport, dont A.P. Moller-Maersk Group, la Mediterranean Shipping Company (MSC), Safmarine, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Deutsche Afrika-Linien (DAL), la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM), qui ont toutes leur siège en Europe. Les itinéraires d'Extrême-Orient et de l'Asie du Sud-Est sont desservis par de nombreux transporteurs de ligne, y compris les principaux exploitants d'Europe et d'Asie.

L'Afrique du Sud demeure le plus gros marché en termes de volumes pour les marchandises conteneurisées, avec 3,9 millions d'EVP en 2008. Le trafic de conteneurs de Durban, le plus grand port de la région, qui affiche actuellement un taux de croissance de 6,6 %, a été de 2,6 millions d'EVP en 2008. Les autres grands ports du pays, Cape

Town et Port Elizabeth, n'ont enregistré que des taux de croissance modestes. La plus grande partie du volume de marchandises à destination de l'Europe, de l'Amérique du Nord, de l'Asie et du Moyen-Orient est transportée par les deux plus grandes compagnies de transport de ligne: A.P. Moller-Maersk Group avec ses filiales, et MSC. L'Afrique du Sud a six ports qui attirent 30 compagnies assurant des services réguliers. Elle profite de sa situation géographique, et n'est pas concernée que par le trafic régional, mais également par des liaisons maritimes entre l'Amérique du Sud et l'Asie. Toutefois, les navires qui naviguent sur ces itinéraires sont en général de taille réduite − le plus grand navire qui a fait escale dans un port d'Afrique du Sud en janvier 2009 avait une capacité de transport de 6 742 EVP. L'Afrique du Sud est le pays du continent africain qui bénéficie du plus grand nombre de liaisons maritimes intrarégionales, et de services directs assurés par des transporteurs internationaux en direction de 29 autres pays africains.

D'autres pays d'Afrique australe ont amélioré leurs liaisons, notamment Maurice, qui assure des services de transbordement, et la Namibie, où les investissements dans le port de Walvis Bay visent à attirer le fret d'un arrière-pays plus vaste comprenant le Botswana et la Zambie. Les liaisons des petits pays insulaires, Comores et Seychelles, se sont dégradées au cours de ces dernières années.

Les grands ports d'Afrique de l'Ouest (au Cameroun, en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Nigéria et au Sénégal) ont enregistré une forte croissance du trafic de marchandises pendant ces dernières années, sans, toutefois, que l'on dispose de données fiables à cet égard. Les taux de croissance les plus élevés ont été affichés par les ports des pays exportateurs de pétrole, comme l'Angola, le Cameroun et le Nigéria. L'Afrique de l'Ouest est desservie en grande partie par le groupe A.P. Moller-Maersk et par CMA-CGM, cette dernière ayant une grande part de marché surtout dans les pays francophones. Il convient de noter que les compagnies maritimes qui disposent de navires rouliers ont pu survivre grâce à la forte demande d'automobiles et d'autres véhicules[17]. La connectivité des transports maritimes de la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest s'est améliorée au cours de ces dernières années, y compris en Côte d'Ivoire après une récession en 2006. Le Sénégal, en particulier, a beaucoup amélioré son accès à ces services depuis 2005, lorsque de nouvelles compagnies ont lancé de nouveaux services, doublant la taille maximale des navires entre 2006 et 2007 quand la société d'exploitation du port de Doubaï DP World a obtenu une concession pour l'exploitation du terminal à conteneurs existant et la construction de nouvelles installations à Dakar.

C'est l'Afrique de l'Est qui enregistre le volume de trafic de marchandises le plus faible de l'Afrique subsaharienne, cette région étant desservie essentiellement par les deux grands ports de Mombasa et Dar es-Salaam. En raison de ce faible volume à destination et en provenance de la région, avec un trafic de conteneurs à Mombasa et à Dar es-Salaam d'environ 800 000 EVP en 2007, aucun service de ligne ne dessert qu'elle. Les ports d'Afrique de l'Est de Djibouti, du Kenya et de la République-Unie de Tanzanie ont tous bénéficié d'importantes améliorations de connectivité entre 2006 et 2007, tandis que le Soudan a enregistré un déclin lent mais régulier au cours de ces cinq dernières années, malgré la proximité de la route passant par le canal de Suez.

Quant à l'Égypte, en janvier 2009, on comptait 47 compagnies maritimes internationales assurant des services réguliers à destination de ses ports à conteneurs, qui ont utilisé 405 navires, y compris des bâtiments d'une capacité de transport allant jusqu'à 9 580 EVP. Elle bénéficie de sa situation géographique et de la présence du canal de Suez qui fait partie de la route de navigation la plus fréquentée du monde, reliant l'Europe à l'Asie. Ainsi, des investisseurs du secteur privé ont développé plusieurs terminaux assurant des services aux compagnies maritimes qui réorientent les marchandises vers d'autres destinations autour de la Méditerranée et en Afrique. En conséquence, les négociants égyptiens bénéficient de liaisons maritimes directes avec 59 partenaires commerciaux − plus qu'aucun autre pays d'Afrique, et chiffre plus de deux fois supérieur à la moyenne de 24 liaisons directes des autres pays de la région. Sur ces 59 liaisons directes, neuf s'effectuent avec d'autres pays d'Afrique, notamment du Nord et de l'Est.

Tableau 45
Indicateurs de connectivité des transports maritimes réguliers des pays africains

	Indice de connectivité des transports maritimes d'autres pays africains[a]		*Valeur des indices de connectivité*						*Pourcentage de liaisons directes du pays avec d'autres pays africains*[a]
	2004	*2009*	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	
Afrique du Sud	32	29	23,1	25,8	26,2	27,5	28,5	32,1	40 %
Algérie	74	96	10,0	9,7	8,7	7,9	7,8	8,4	14 %
Angola	76	75	9,7	10,5	9,5	9,9	10,2	11,3	43 %
Bénin	73	70	10,1	10,2	11,0	11,2	12,0	13,5	52 %
Cameroun	69	73	10,5	10,6	11,4	11,7	11,0	11,6	50 %
Cap-Vert	153	115	1,9	2,3	2,8	2,5	3,6	5,1	44 %
Comores	105	117	6,1	5,8	5,4	5,5	5,2	5,0	64 %
Congo	87	74	8,3	9,1	9,1	9,6	11,8	11,4	43 %
Côte d'Ivoire	50	53	14,4	14,5	13,0	15,0	16,9	19,4	45 %
Djibouti	98	58	6,8	7,6	7,4	10,5	10,4	18,0	24 %
Égypte	16	17	42,9	49,2	50,0	45,4	52,5	52,0	15 %
Érythrée	138	145	3,4	1,6	2,2	0,0	3,3	3,3	33 %
Gabon	81	88	8,8	8,8	8,7	8,6	8,9	9,2	48 %
Gambie	119	103	4,9	6,1	4,8	4,7	5,0	7,5	44 %
Ghana	58	54	12,5	12,6	13,8	15,0	18,1	19,3	43 %
Guinée	104	97	6,1	6,9	8,7	8,5	6,4	8,3	54 %
Guinée équatoriale	127	141	4,0	3,9	3,8	3,4	3,9	3,7	55 %
Guinée-Bissau	152	143	2,1	5,2	5,0	5,1	5,3	3,5	50 %
Jamahiriya arabe libyenne	114	84	5,3	5,2	4,7	6,6	5,4	9,4	13 %
Kenya	84	72	8,6	9,0	9,3	10,9	10,9	12,8	32 %
Libéria	113	112	5,3	6,0	4,5	4,5	4,3	5,5	67 %
Madagascar	96	91	6,9	6,8	8,3	8,0	7,8	8,6	63 %
Maroc	78	23	9,4	8,7	8,5	9,0	29,8	38,4	35 %
Maurice	54	64	13,1	12,3	11,5	17,2	17,4	14,8	41 %
Mauritanie	112	104	5,4	6,0	6,2	7,9	7,9	7,5	50 %
Mozambique	99	85	6,6	6,7	6,7	7,1	8,8	9,4	48 %
Namibie	102	69	6,3	6,6	8,5	8,4	11,1	13,6	58 %
Nigéria	56	50	12,8	12,8	13,0	13,7	18,3	19,9	43 %
République démocratique du Congo	142	137	3,0	3,0	2,7	2,7	3,4	3,8	100 %
République-Unie de Tanzanie	90	83	8,1	8,6	8,7	10,6	10,5	9,5	30 %
Sao Tomé-et-Principe	159	153	0,9	1,3	1,6	1,6	2,5	2,4	45 %
Sénégal	72	63	10,1	10,1	11,2	17,1	17,6	15,0	59 %
Seychelles	120	118	4,9	4,9	5,3	5,3	4,5	4,9	75 %
Sierra Leone	107	111	5,8	6,5	5,1	5,1	4,7	5,6	43 %
Somalie	140	149	3,1	1,3	2,4	3,1	3,2	2,8	33 %
Soudan	95	86	6,9	6,2	5,7	5,7	5,4	9,3	33 %
Togo	71	68	10,2	10,6	11,1	10,6	12,6	14,4	52 %
Tunisie	83	107	8,8	7,6	7,0	7,2	7,0	6,5	19 %

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de données fournies par Containerisation International Online.
[a] Basé sur les données de 2008.

Bien que les ports du Maroc n'attirent que 18 compagnies, de grands navires sont utilisés, d'une capacité de transport allant jusqu'à 11 000 EVP. C'est pourquoi les liaisons maritimes de ce pays, qui bénéficie de sa situation géographique, ont fait un bond en 2008 et 2009, après l'inauguration d'une nouvelle installation de transbordement spécialisée à Tanger. Ce port fait communiquer les principales routes maritimes Est-Ouest et Nord-Sud, y compris celles qui relient l'Europe à l'Amérique du Sud et à l'Afrique de l'Ouest. Cette amélioration sert en fin de compte les intérêts des importateurs et des exportateurs marocains, qui ont accès à un plus grand nombre de destinations avec des services de transport maritime directs et peuvent profiter de coûts de transport plus bas découlant d'économies d'échelle réalisées grâce à l'utilisation de plus grands navires.

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED vise à rendre compte du niveau d'intégration des pays dans le réseau mondial des transports maritimes de ligne. Les cinq éléments de cet indice sont les suivants: a) le nombre de navires; b) la capacité de charge en conteneurs de ces navires; c) le tonnage maximum des navires; d) le nombre de services; et e) le nombre de compagnies[18]. C'est la Chine qui arrive en tête au niveau mondial (avec une valeur de l'indice de 132 en 2009), suivie d'autres pays asiatiques et de pays européens. Pour la plupart des pays africains, cet indice est très au-dessous de la valeur mondiale moyenne. Les pays d'Afrique qui bénéficient du meilleur réseau de liaisons sont l'Égypte, le Maroc et l'Afrique du Sud (voir le tableau 45 pour l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers des pays africains correspondant à la période 2004-2009).

En ce qui concerne les éléments entrant dans le calcul de l'indice de connectivité, … au niveau mondial et en Afrique, le nombre total de navires par pays, la capacité en EVP mise en œuvre et le tonnage maximum moyen ont tous augmenté depuis 2004.

En ce qui concerne les éléments entrant dans le calcul de cet indice, il est intéressant de noter que, au niveau mondial et en Afrique, le nombre total de navires par pays, la capacité en EVP mise en œuvre et le tonnage maximum moyen ont tous augmenté depuis 2004. Par comparaison, le nombre de compagnies assurant des services de ligne a diminué. Par exemple, celui des compagnies internationales qui desservent les ports égyptiens est passé de 61 en 2004 à 47 en 2009 (selon les chiffres disponibles les plus récents); en Afrique du Sud, on compte maintenant 30 compagnies, contre 38 en 2004. Cette tendance fait naître des préoccupations au sujet de l'incidence de ce processus continu de concentration des services maritimes de ligne, notamment dans les pays à faible connectivité, dans lesquels une poursuite de la diminution du nombre de prestataires de services peut favoriser la mise en place de structures oligopolistiques ou monopolistiques. L'Érythrée, les Seychelles et la Somalie, par exemple, ne sont desservies que par une seule compagnie maritime de ligne, le Libéria par deux et le Cap-Vert et la Sierra Leone par trois.

Les liaisons intrarégionales des transports maritimes de ligne africains sont en grande partie fonction des routes maritimes qui relient les pays africains à l'Europe et à l'Asie, ainsi qu'aux Amériques dans une moindre mesure. Les ports d'Afrique de l'Ouest bénéficient de bonnes liaisons avec des pays européens, mais pas avec les pays d'Afrique de l'Est ni d'Afrique du Nord; à titre d'exemple, il n'existe pas de liaison maritime directe entre la Côte d'Ivoire et le Kenya ou entre la Côte d'Ivoire et l'Algérie, alors que 15 transporteurs maritimes assurent des liaisons directes entre la Côte d'Ivoire et le Ghana. De même, 12 compagnies relient directement Mombasa au Kenya et Dar es-Salaam en République-Unie de Tanzanie, tandis qu'aucun de ces deux ports n'a de liaison directe avec le littoral occidental ou septentrional de l'Afrique. Ainsi, les liaisons maritimes entre les pays africains situés sur la même route de navigation Nord-Sud sont relativement bien desservies, alors que le trafic entre les côtes opposées du continent africain dépend de services de transbordement, notamment via l'Europe ou l'Afrique du Sud.

Normalement, une opération de transbordement dans un port d'un pays tiers est génératrice de coûts élevés et de longs délais de livraison, comparée à des services directs de port à port entre deux partenaires commerciaux. Les opérations portuaires dans les centres de transbordement africains − comme ceux de Djibouti, d'Égypte, du Maroc, du Sénégal et

Tableau 46
Certains indicateurs d'efficacité de l'administration douanière en Afrique

Pays	*Poids des procédures douanières*	*Indice des services douaniers*	*Efficacité et efficience du dédouanement*	*Délai d'importation*	*Documents nécessaires pour les importations*	*Coût des importations*
	Échelle de 1 à 7	*Échelle de 0 à 11,5*	*Échelle de 1 à 5*	*Jours*	*Nombre*	*Dollars*
Afrique du Sud	3,8	..	3,2	35,0	9,0	1 195
Algérie	2,7	3,7	1,6	23,0	9,0	1 378
Bénin	3,1	3,8	1,8	41,0	7,0	1 202
Burkina Faso	3,9	2,7	2,1	54,0	11,0	3 522
Burundi	2,7	..	2,2	71,0	10,0	3 705
Cameroun	3,0	5,8	2,6	33,0	8,0	1 529
Égypte	3,7	3,7	2,1	18,0	7,0	729
Éthiopie	3,4	4,2	2,1	42,0	8,0	2 793
Kenya	3,3	4,0	2,3	37,0	8,0	1 995
Lesotho	2,7	2,7	2,4	49,0	8,0	1 210
Madagascar	3,0	2,3	2,2	49,0	10,0	1 282
Mali	3,8	2,3	2,2	65,0	11,0	2 680
Maroc	4,4	8,2	2,2	19,0	11,0	800
Maurice	4,5	6,5	2,0	16,0	6,0	673
Mauritanie	3,5	1,8	2,4	42,0	11,0	1 363
Mozambique	2,9	..	2,2	38,0	10,0	1 185
Namibie	3,8	3,0	2,1	24,0	9,0	1 550
Nigéria	2,8	3,0	2,2	46,0	9,0	1 047
Ouganda	3,3	6,0	2,2	37,0	7,0	2 990
République-Unie de Tanzanie	3,0	3,0	2,1	30,0	7,0	1 425
Sénégal	2,9	4,0	2,4	26,0	11,0	1 720
Tchad	2,0	..	2,0	102,0	9,0	5 520
Tunisie	4,8	..	2,8	22,0	7,0	810
Zambie	3,4	6,7	2,1	64,0	11,0	2 840
Zimbabwe	2,8	4,5	1,9	67,0	13,0	2 420
Moyenne de l'échantillon de l'ETI[a]	3,9	5,7	2,7	27,1	7,6	1 338
Minimum de l'échantillon de l'ETI	2,0	1,7	1,6	3,0	3,0	367
Maximum de l'échantillon de l'ETI	6,4	10,2	4,0	104,0	14,0	5 520
Moyenne pour l'Afrique	3,3	4,1	2,2	42,0	9,1	1 903
Minimum pour l'Afrique	2,0	1,8	1,6	16,0	6,0	673
Maximum pour l'Afrique	4,8	8,2	3,2	102,0	13,0	5 520

Source: Forum économique mondial, *Rapport sur la compétitivité de l'Afrique 2009*.
[a] ETI est le sigle de l'indice *Enabling Trade Index*.

d'Afrique du Sud − s'améliorent; à terme, elles ne profitent pas seulement aux importateurs et aux exportateurs de leur propre pays, mais contribuent également à la promotion des échanges intrarégionaux Sud-Sud, notamment sur les routes où le volume des échanges commerciaux n'est pas assez important, actuellement, pour justifier une liaison directe régulière. Cela étant dit, il convient de rappeler que les accords de transport les plus efficaces n'harmonisent pas encore les services d'appui au commerce et les procédures administratives. C'est pourquoi la facilitation des échanges est un autre facteur important pour la compétitivité des pays africains, à la fois pris individuellement et globalement en tant que continent. Un bref aperçu de la situation montre que l'évolution récente est en bonne voie, mais il reste beaucoup à faire.

… les solutions proposées pour la facilitation du commerce sont plus efficaces quand elles sont mises en œuvre par les pays − dans le cadre d'accords multilatéraux, régionaux ou bilatéraux − dans un esprit de coordination et de coopération. Il est possible de maximiser les avantages quand un grand nombre de pays s'efforcent de mettre en œuvre les réformes visant à la facilitation des échanges et des transports.

D. Les problèmes relatifs à la facilitation du commerce en Afrique

La facilitation du commerce et l'efficacité des transports et des services de logistique se sont révélés être, au cours de ces dernières années, des éléments déterminants pour un accès satisfaisant aux marchés. Des processus de production fragmentés au niveau mondial et des techniques de gestion des stocks à flux tendu ont rendu la vitesse, la transparence et la sécurité essentielles pour une intégration dans les chaînes de valeur mondiales.

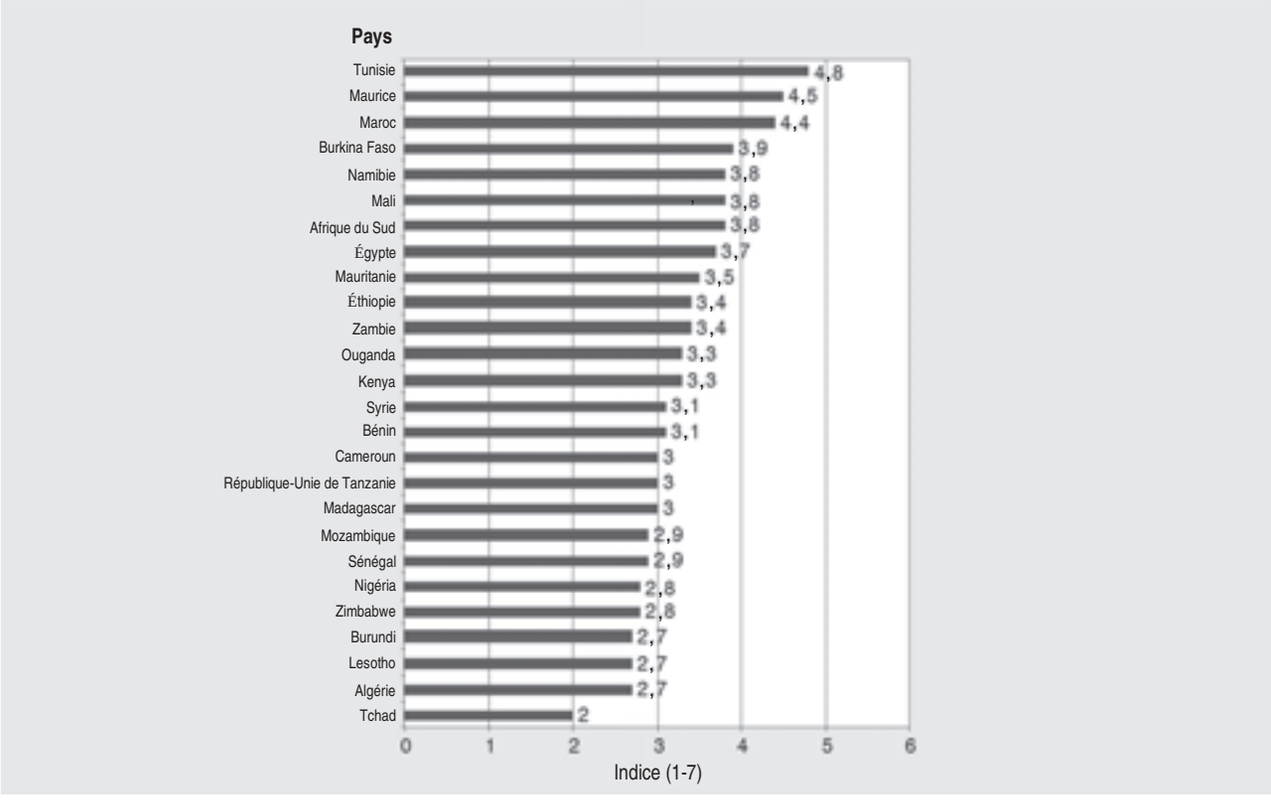
Les échanges intrarégionaux africains sont confrontés à des coûts de transaction excessifs, à des incertitudes quant au fonctionnement du système et à des retards aux frontières. Les pays subsahariens doivent faire face à des délais d'importation et d'exportation relativement plus longs, à des coûts de transport plus élevés et à des exigences relativement plus nombreuses en matière de documentation à fournir.

La facilitation du commerce présente un intérêt particulier dans le contexte du développement de l'Afrique. Les échanges intrarégionaux africains sont confrontés à des coûts de transaction excessifs, à des incertitudes quant au fonctionnement du système et à des retards aux frontières[19]. Les pays subsahariens doivent faire face à des délais d'importation et d'exportation relativement plus longs, à des coûts de transport plus élevés et à des exigences relativement plus nombreuses en matière de documentation à fournir (tableau 46 et graphique 31). Ces obstacles aux échanges ont une incidence sur les flux commerciaux et annulent les gains potentiels découlant de la libéralisation du commerce.

Sur les 118 pays dont l'Enabling Trade Index du Forum économique mondial a été calculé, deux pays subsahariens seulement (sur 17) font partie des pays dont les résultats sont moyens, à savoir Maurice (au 40e rang) et l'Afrique du Sud (au 59e rang) (voir le tableau 47).

En raison de ces obstacles sérieux, l'intégration économique régionale est très lente par rapport au potentiel existant. Il faut lever les obstacles opérationnels et administratifs aux échanges intrarégionaux pour profiter pleinement des avantages d'un marché unique, d'une zone de libre-échange ou d'une union douanière. En outre, les solutions proposées pour la facilitation du commerce sont plus efficaces quand elles sont mises en œuvre par les pays − dans le cadre d'accords multilatéraux, régionaux ou bilatéraux − dans un esprit de coordination et de coopération. Il est possible de maximiser les avantages quand un grand nombre de pays s'efforcent de mettre en œuvre les réformes visant à la facilitation des échanges et des transports. Les coûts peuvent être réduits grâce à la mise au point de solutions régionales basées sur les normes internationales qui sont notoirement le meilleur moyen d'harmoniser les procédures et les formalités. Les pays peuvent également s'entraider pour mettre en œuvre ces normes en partageant leurs expériences et en renforçant leurs

Graphique 31
Poids des procédures douanières en Afrique, 2007



Source: Forum économique mondial, Rapport sur la compétitivité de l'Afrique 2009.

capacités de développement des structures et des services nécessaires, y compris les applications informatiques.

La plupart des accords économiques régionaux africains (voir le tableau 48 ci-dessous) comportent des dispositions ou des protocoles consacrés au transport, au transit et à la coopération douanière. Toutefois, la mise en œuvre de ces dispositions et l'application de ces accords n'ont pas atteint les objectifs prévus pour diverses raisons, dont des capacités institutionnelles insuffisantes, une coordination opérationnelle médiocre et des contraintes financières ainsi qu'en matière de ressources humaines, entre autres. Parmi les récentes négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce dans le cadre du Cycle de Doha pour le développement et les accords de partenariat économique, les organismes d'intégration régionale et sous-régionale, comme le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) multiplient les efforts pour renforcer la réalisation de leurs objectifs en matière de facilitation du commerce et du transport, y compris en faisant grand usage du Système douanier automatisé de la CNUCED (SYDONIA)[20].

Les initiatives de la sous-région dans ce domaine concernent l'harmonisation des procédures, l'adoption de régimes d'assurance transfrontaliers, des systèmes de garantie du transit, et la production de documents normalisés, ainsi que la coopération et l'échange d'informations entre les administrations des douanes. Voici quelques domaines dans lesquels des progrès ont été réalisés:

a) La CEDEAO, dans laquelle les États membres utilisent maintenant un document douanier unique pour l'importation, l'exportation et le transit. Ils ont également adopté la nomenclature du système douanier harmonisé et utilisent un certificat d'origine commun. La sous-région de l'UEMOA exécute actuellement un projet de grande ampleur d'établissement de postes frontière communs;

b) Le COMESA, qui a progressé dans la facilitation du transport transfrontière grâce à l'adoption de la COMESA Carriers's Licence, au régime d'assurance au tiers pour les véhicules motorisés, et à l'harmonisation des taxes de transit routier. Dans le secteur des douanes, les membres de ce marché commun ont adopté les documents de déclaration en douane du COMESA (COMESA-CD) et la nomenclature du système harmonisé de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), également dans le cadre de la mise en œuvre du système SYDONIA dans la sous-région. De plus, ces membres ont l'intention de lancer un système de garantie du cautionnement douanier reconnu dans la région;

c) L'adoption par les membres de la SADC du document douanier commun SAD 500 pour les régimes douaniers d'importation, d'exportation et de transit dont les projets liés à SYDONIA assurent également la promotion dans les pays membres; et

d) La réglementation par les membres de l'Union douanière d'Afrique australe des droits de circulation transfrontière pour le transport de marchandises avec des permis de transport transfrontière de cette union douanière.

Ces récentes initiatives de mise en œuvre ont eu lieu dans le cadre des négociations en cours sur la facilitation du commerce à l'OMC, qui visent à clarifier et à améliorer les volets pertinents sur les articles V, VIII et X (relatifs à la liberté de transit, aux droits et formalités et à la publication et à l'administration de la réglementation douanière respectivement) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Les négociations ont débuté à la fin de 2004, et les délégations ont présenté de nombreuses propositions concernant les dispositions relatives à la facilitation du commerce dans des domaines comme:

a) L'accès aux informations liées au commerce;

b) L'accélération du dédouanement et du déblocage des marchandises;

c) Le renforcement de l'administration uniforme de la réglementation relative au commerce;

d) La simplification et la réduction des procédures et des formalités; et

e) Le renforcement des systèmes de garantie du transit et la coordination des organismes douaniers et frontaliers.

Beaucoup de ces dispositions proposées visent à une mise en œuvre régionale, ce qui fait que, dans la mesure où les objectifs en matière de facilitation du commerce régional vont dans le sens des engagements négociés à l'OMC, le processus de négociation multilatéral peut contribuer à faire avancer les réformes régionales − à condition que l'assistance technique soit au rendez-vous. L'un des objectifs des négociations de l'OMC est d'améliorer l'assistance technique pour contribuer à la facilitation du commerce et d'aider les délégations à concevoir des dispositions relatives au traitement spécial et différencié qui lient l'exécution des engagements à la capacité de mise en œuvre de chaque pays. Les membres africains à titre individuel, et le groupe des pays africains dans son ensemble ont participé très activement aux négociations. Ils comptent être des acteurs clefs du groupe de négociation et les principaux bénéficiaires de ces négociations lorsque les conclusions en seront mises en œuvre (grâce à l'assistance technique et au renforcement de leurs capacités).

Tableau 47
Indice Global Enabling Trade Index, Afrique, 2008

Pays	*Rang/25*[a]	*Rang/118*[b]	*Indice*
Maurice	1	40	4,50
Tunisie	2	49	4,23
Afrique du Sud	3	59	3,98
Maroc	4	74	3,71
Namibie	5	77	3,66
Ouganda	6	79	3,63
Zambie	7	85	3,52
Kenya	8	86	3,51
Égypte	9	87	3,51
Madagascar	10	88	3,49
Mali	11	90	3,42
Cameroun	12	92	3,42
Lesotho	13	95	3,36
Mauritanie	14	97	3,34
Bénin	15	98	3,34
Burkina Faso	16	99	3,33
Sénégal	17	100	3,33
Mozambique	18	101	3,30
République-Unie de Tanzanie	19	112	3,27
Éthiopie	20	106	3,06
Algérie	21	108	3,04
Nigéria	22	111	3,02
Zimbabwe	23	112	2,98
Burundi	24	117	2,70
Tchad	25	118	2,60
Afrique			3,80
Afrique du Nord			3,80
Afrique subsaharienne			3,90
ANASE			4,61
Amérique latine et Caraïbes			3,79

Source: Forum économique mondial, *Rapport sur la compétitivité de l'Afrique 2009*.

Tableau 48
Principales communautés économiques régionales africaines

Principales communautés économiques régionales	*Type*	*Zone d'intégration et de coopération*	*Date d'entrée en vigueur*	*États membres*	*Objectif défini*
Union du Maghreb arabe	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	17 févr. 1989	Algérie, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Mauritanie, Tunisie	Union économique intégrale
Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	8 déc. 1994	Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Namibie, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Zimbabwe	Marché commun
Communauté des États sahélo-sahariens	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	4 févr. 1998	Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Gambie, Jamahiriya arabe libyenne, Mali, Maroc, Niger, Nigéria, République centrafricaine, Sénégal, Somalie, Soudan, Tchad, Togo, Tunisie	Zone de libre-échange et intégration dans certains secteurs
Communauté économique de l'Afrique centrale (CEEAC)	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	1er juill. 2007	Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Tchad	Union économique intégrale
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	24 juill. 1993	Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Togo	Union économique intégrale
Autorité intergouvernementale pour le développement	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	25 nov. 1996	Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Somalie, Soudan	Union économique intégrale
Communauté du développement de l'Afrique australe (SADC)	Zone de libre-échange	Biens et services, investissement, migration	1er sept. 2000	Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie, Zimbabwe	Union économique intégrale
Communauté économique et communautaire de l'Afrique centrale (CEMAC)	Union douanière	Biens et services, investissement, migration	24 juin 1999	Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad	Union économique intégrale
Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)	Union douanière	Biens et services, investissement, migration	7 juill. 2000	Burundi, Kenya, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Rwanda	Union économique intégrale
Union douanière de l'Afrique australe (SACU)	Union douanière	Biens et services, investissement, migration	15 juill. 2004	Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Namibie, Swaziland	Union économique intégrale
Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)	Union douanière	Droit des affaires harmonisé. Convergence des politiques macroéconomiques organisée	10 janv. 1994	Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo	Union économique intégrale

Source: Secrétariat de la CNUCED, Rapport 2009 sur le développement économique en Afrique.

E. Un cas particulier: Le transit et les transports intérieurs dans les pays en développement sans littoral d'Afrique

Sur les 31 pays en développement sans littoral, 16 sont parmi les pays les plus pauvres du monde, et 15 sont situés en Afrique. Les difficultés macroéconomiques de tous ces pays sont évidentes: entre 2003 et 2005, leur PIB par habitant était inférieur d'environ 50 % à celui des pays en développement et de transit, et ne représentait que 25 % de celui des pays développés en général[21].

Le principal problème pour les pays en développement sans littoral en ce qui concerne le commerce extérieur est l'éloignement géographique de la mer et la dépendance à l'égard des systèmes de transport des pays voisins ou côtiers, ou des deux. Le fait d'être tributaires du transit fait monter leurs coûts de transaction et complique leurs opérations d'exportation et d'importation. Il en découle que leurs échanges commerciaux sont inférieurs à ceux des pays côtiers voisins et qu'ils se développent plus lentement qu'eux. Aucun des pays sans littoral − à l'exception de l'Éthiopie − ne dépend exclusivement d'une seule route de navigation. Ces pays ont souvent le choix entre deux ou plus de deux ports. Le choix de la voie d'accès dépend essentiellement des coûts et du temps de transport, ainsi que de la qualité et de la fiabilité des services d'appui au commerce disponibles pour les marchandises en transit.

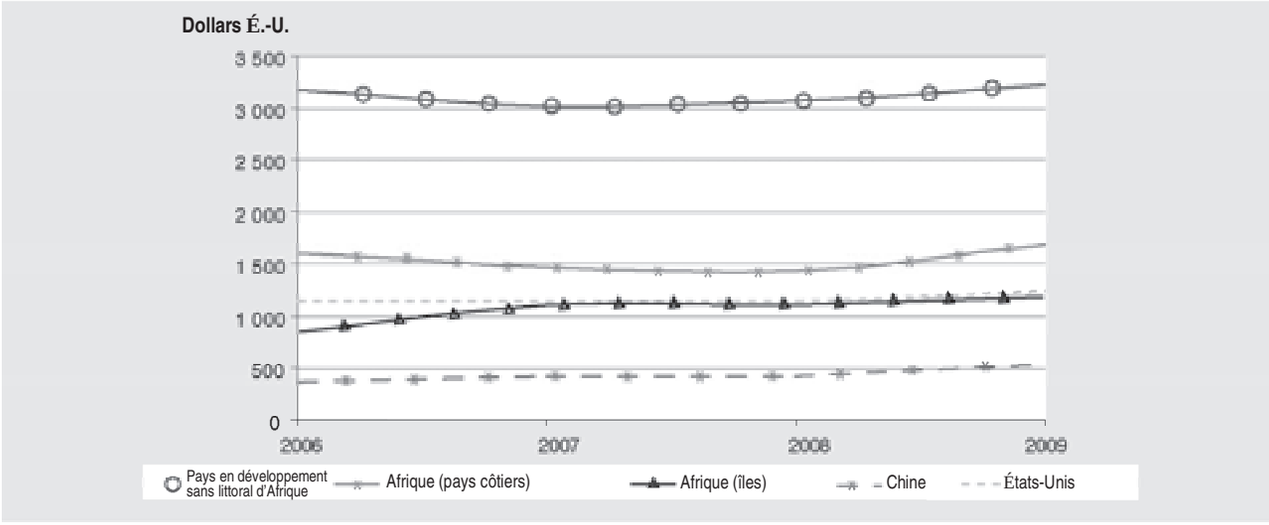
Les pays sans littoral sont confrontés à des coûts élevés de transport du fret et à la quasi-impossibilité de prévoir les délais de transport. Les pays comme le Burundi, la République centrafricaine, le Mali et l'Ouganda consacrent en moyenne 15 % de leurs recettes d'exportation aux transports et, pour certains, ce coût peut représenter jusqu'à 50 %.

Les pays sans littoral sont confrontés à des coûts élevés de transport du fret et à la quasi-impossibilité de prévoir les délais de transport. Les pays comme le Burundi, la République centrafricaine, le Mali et l'Ouganda consacrent en moyenne 15 % de leurs recettes d'exportation aux transports et, pour certains, ce coût peut représenter jusqu'à 50 %. Selon les chiffres récents de la Banque mondiale, le coût de transport d'un conteneur d'un pays en développement sans littoral à un port d'un pays développé est supérieur d'environ 20 % à ce qu'il est à partir d'un pays côtier[22]. Les principaux facteurs qui font monter les coûts sont les chaînes de transport non fiables en raison de procédures de transit inadéquates, l'excès de réglementation, les multiples contrôles et les services médiocres.

Le coût des importations paraît être à la hausse, notamment dans les pays sans littoral (graphique 32). Une étude récente effectuée sur les coûts de transaction des pays sans littoral laisse penser qu'il ne suffira pas d'améliorer les infrastructures routières pour remédier à l'inefficacité et aux coûts élevés de transport. Les principaux problèmes sont liés aux infrastructures portuaires et à la qualité des services portuaires, ce qui a une incidence sur l'expédition des marchandises à partir des ports de transit[23].

Divers pays sans littoral prévoient de créer ou de moderniser des lignes de chemins de fer qui les relient à des ports voisins (pour ce qui est des couloirs de transit existants, voir le graphique 33). Par exemple, il a été proposé de mettre en place des voies de chemin de fer pour relier le principal port de la République-Unie de Tanzanie, Dar es-Salaam, au Burundi, à la République démocratique du Congo, au sud du Soudan et à l'Ouganda. Ces liaisons rendront le trajet en direction ou en provenance de Dar es-Salaam moins cher et plus direct qu'en passant par Mombasa, et pourront détourner les marchandises qui transitent par l'Ouganda, ce qui est susceptible de nuire au secteur commercial ougandais. C'est pourquoi l'Ouganda envisage d'améliorer ses liens avec les réseaux, afin que son réseau ferroviaire et routier actuel demeure la liaison la plus courte entre l'océan Indien et les pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale. Les plans prévoient de mettre en place une voie standard plus large pour remplacer la liaison abandonnée en direction du Nord vers Gulu, puis Juba, et également de relier le pays au Rwanda et à la partie orientale de la République démocratique du Congo. Il est prévu que la voie à écartement standard ira du port de Mombasa au Rwanda et au Burundi en passant par le Kenya et l'Ouganda, et se raccordera, dans le Nord, à des lignes en Éthiopie et au Soudan méridional d'ici à 2017[24].

Graphique 32
Coût annuel moyen d'importation d'un conteneur

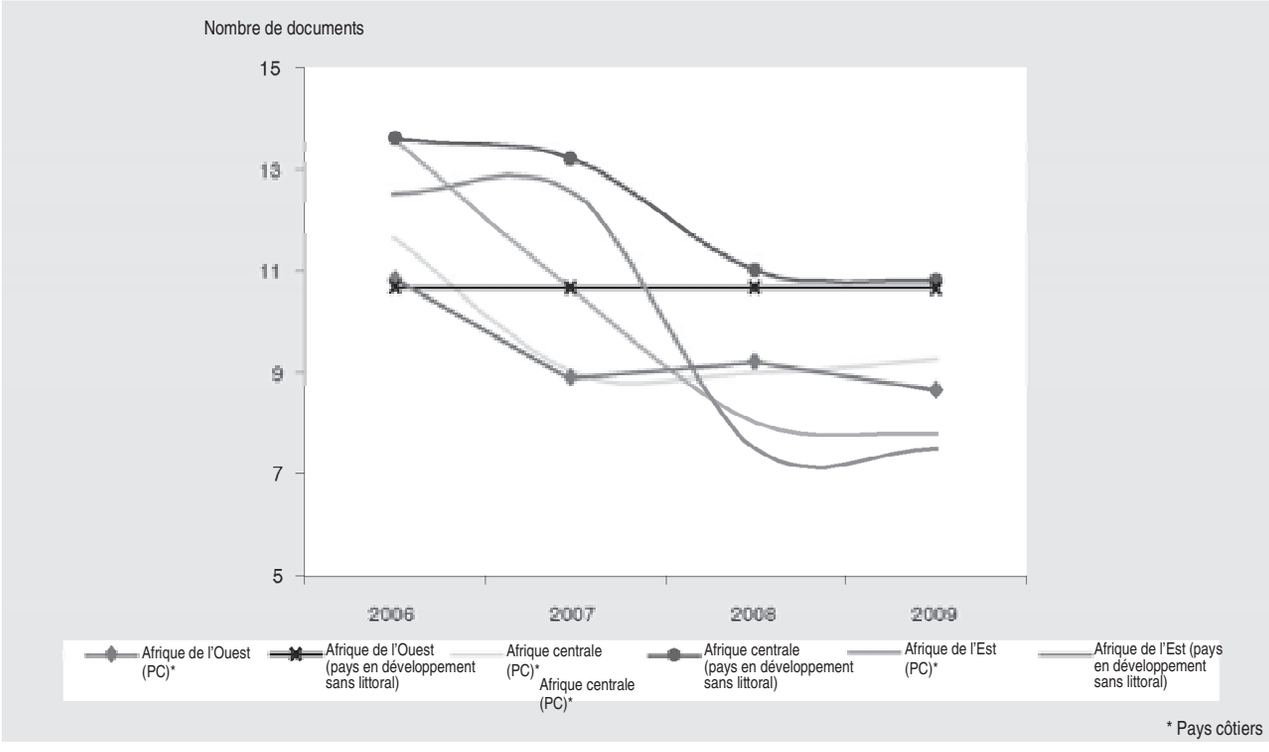


Source: Banque mondiale. *Doing Business: Trading Across Borders*.

Graphique 33
Principaux couloirs routiers, ferroviaires, maritimes, lacustres et fluviaux en Afrique

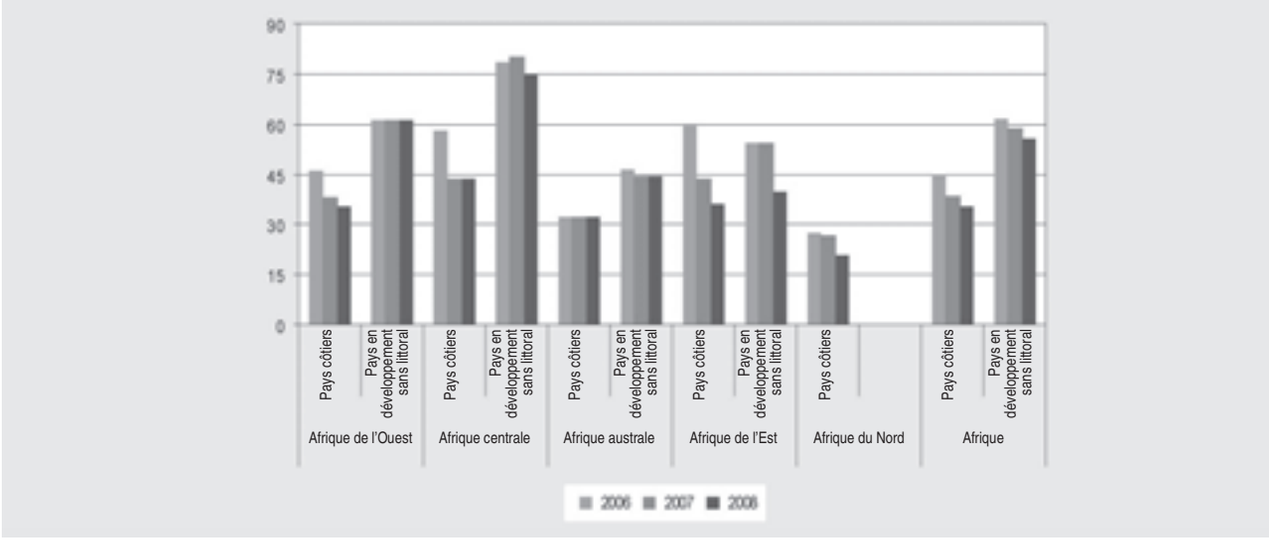
Source: Bolloré, *The Economist*.

Graphique 34
Nombre moyen de documents requis pour l'importation



Source: Banque mondiale. *Doing Business: Trading Across Borders*.

Graphique 35
Délai d'importation
(Jours)



Source: Banque mondiale. Doing Business: Trading Across Borders.

La Banque africaine de développement finance le projet de liaison ferroviaire directe entre Dar es-Salaam et la capitale du Rwanda, Kigali. L'objectif de cette nouvelle liaison, avec les améliorations prévues des installations de manutention des marchandises, est d'aider Dar es-Salaam à s'assurer une part importante des échanges de marchandises croissants du Rwanda avec l'étranger. Ce projet, qui devrait être achevé en 2013, implique la pose de 770 kilomètres de nouvelles voies ferrées conçues pour le transport de fret lourd à plus grande vitesse, ce qui devrait renforcer la sécurité pendant le transit (en réduisant le vandalisme opéré sur les voies ferrées et les attaques contre les camions en transit)[25].

Les marchandises destinées aux pays sans littoral restent bloquées trop longtemps aux frontières, et sont soumises à des procédures de dédouanement inutilement longues. Une bonne partie du retard est due aux formalités administratives pour le dédouanement à la frontière, ainsi qu'à des procédures douanières inefficaces et compliquées. Par exemple, les marchandises expédiées à des destinations intérieures du Kenya restent dans le port de Mombasa cinq jours de moins, en moyenne, que les mêmes marchandises en route pour l'Ouganda. Il en est de même des marchandises transportées vers d'autres pays en développement sans littoral à partir d'autres ports de transit africains. On a observé, au cours de ces dernières années, une réduction régulière du nombre de documents requis pour les importations à destination des pays sans littoral d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale (graphique 34), pour autant il reste encore à faire pour atténuer ces obstacles aux échanges en mettant en œuvre des mesures permettant d'améliorer les opérations bilatérales entre pays voisins.

En 2006 et 2007, les délais d'importation étaient plus courts pour les pays sans littoral d'Afrique australe que pour les autres, notamment ceux d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale (graphique 35). En 2008, les pays sans littoral d'Afrique de l'Est ont réduit de façon non négligeable les délais d'importation, cela pouvant être attribué à l'introduction de mesures visant à renforcer la transparence des échanges commerciaux intrarégionaux et l'efficacité des procédures douanières de déblocage. En fait, très récemment, la Communauté de l'Afrique de l'Est, à la troisième réunion de son comité directeur, à Kampala, a adopté un dispositif d'opérateur économique agréé, fondé sur le Cadre de normes de l'OMC visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE) reconnu au niveau international. Ce modèle est destiné à la mise en œuvre des procédures douanières modernes et à assurer un dialogue structuré entre les douanes et le secteur privé aux niveaux national et régional.

Beaucoup de ports actifs d'Afrique sont situés dans des villes, et il y a donc beaucoup d'embouteillages, en raison de quoi les ports ont des difficultés pour gérer efficacement la croissance du volume des échanges; voilà pourquoi les pays d'Afrique envisagent de procéder à des extensions de leurs ports de mer et d'améliorer les procédures et les infrastructures portuaires. Les parcs à conteneurs en port sec ou à l'intérieur des terres constituent une solution possible à ce problème qui s'aggrave, et commencent à faire partie intégrante de la logistique portuaire en Afrique. Ils n'ont pas la même fonction selon les pays dont ils dépendent des caractéristiques. Pour les pays sans littoral, les parcs intérieurs à conteneurs sont des plaques tournantes à destination des itinéraires commerciaux, tandis que ceux des pays côtiers servent souvent à réduire les embouteillages croissants sur les routes et dans les zones proches des ports.

Les solutions trouvées en vue de faciliter les échanges et le transport pour les pays en développement sans littoral, qui reposent sur une collaboration entre ces derniers et les pays de transit, ont fait l'objet de discussions en octobre 2008 lors de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Le rapport de la CNUCED intitulé «Trade and transport facilitation opportunities for landlocked and transit-developing countries» et présenté à la réunion de préparation a mis en lumière les domaines d'action concrète, à savoir:

a) Approfondir l'intelligence des coûts liés à l'absence de littoral en poursuivant les programmes de recherche sur l'économie et l'économie politique des couloirs de transit, notamment par des enquêtes et des études de cas, et en en diffusant les résultats;

b) Mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités visant à instaurer des mécanismes de collaboration sur des couloirs particuliers et à renforcer les compétences en conséquence;

c) Promouvoir des projets ciblés dans les pays de transit et les pays sans littoral pour mettre en œuvre, si nécessaire, des réformes de fond liées à la facilitation, notamment dans le domaine des transports et des douanes;

d) Aider les groupes de pays situés sur un couloir ou dans une sous-région participant au trafic à résoudre les problèmes systémiques, y compris grâce à la conception et aux instruments de mise en œuvre de régimes de transit fondés sur les meilleures pratiques au niveau international; et

e) Mettre au point des systèmes de mesure de la performance des couloirs rentables et viables à long terme, et faciliter la recherche des meilleurs couloirs à l'aide de panoplies adéquates et grâce à des initiatives de renforcement des capacités pour aider les pays sans littoral à les mettre en œuvre.

Ce bref aperçu de l'évolution récente des transports et de la facilitation des échanges en Afrique montre que, en raison de sa dépendance continue et parfois croissante à l'égard des marchés extérieurs au continent, il faudra déployer des efforts pour améliorer la performance du secteur des transports maritimes, y compris en ce qui concerne les ports et les liaisons maritimes. En même temps, s'il ne doit pas y avoir d'obstacles aux échanges intrarégionaux, les liaisons mer-terre, ainsi que les services de transport et de passage de la frontière auront besoin d'être beaucoup améliorés au niveau sous-régional et, le cas échéant, au niveau bilatéral dans le cas de certains pays sans littoral et des pays côtiers voisins. La CNUCED travaille à cela en effectuant un suivi de l'évolution et en établissant des partenariats avec les programmes nationaux et régionaux pour renforcer les capacités et mettre au point des actions destinées à améliorer les choses.

Notes

1 *Rapport économique sur l'Afrique 2009.*

2 *Rapport économique sur l'Afrique 2009.*

3 *Rapport économique sur l'Afrique 2009.*

4 Compte non tenu des échanges intérieurs à l'UE des 27. La valeur totale des exportations pour l'Afrique a été de 424,14 milliards de dollars en 2007. Ces chiffres émanent des *International Trade Statistics 2008* de l'OMC.

5 Compte non tenu des échanges intérieurs de l'UE des 27. Ces chiffres émanent des *International Trade Statistics 2008* de l'OMC.

6 OMC, *International Trade Statistics 2008.*

7 OMC, *International Trade Statistics 2008.*

8 Les chiffres relatifs aux autres régions sont les suivants: Amérique du Nord (6 %), Amérique centrale et Amérique du Sud (8,7 %), Europe (9,2 %), Communauté d'États indépendants (10,9 %), Moyen-Orient (10,2 %) et Asie (7,4 %). Chiffres de *International Trade Statistics 2008* de l'OMC.

9 Les chiffres relatifs aux autres régions sont les suivants: Amérique du Nord (9,6 %), Amérique centrale et Amérique du Sud (25,1 %), Europe (9 %), Communauté d'États indépendants (7,6 %), Moyen-Orient (2,5 %) et Asie (5,6 %). Chiffres de *International Trade Statistics 2008* de l'OMC.

10 OMC, *International Trade Statistics 2008.*

11 OMC, *International Trade Statistics 2008.*

12 *International Trade Statistics 2008* de l'OMC.

13 Fonds monétaire international (2008). *Regional Economic Outlook: Sub-Saharan Africa.* Washington D.C.

14 Les ports asiatiques les plus développés peuvent assurer la manutention d'un nombre de conteneurs pouvant aller jusqu'à 452 à l'heure (voir http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/en/f/2008-01-10/22497.shtml).

15 Pálsson G., Harding A. et Raballand G. (2007), «Port and maritime transport challenges in West and Central Africa. Sub-Saharan Africa Transport Policy Programme» Document de travail 84. Banque mondiale. Washington D.C.

16 *The Statesman* (juin 2007). GUTA (Ghana Union Traders Association) educated on import procedures. Article de Adu Koranteng.

17 Les navires rouliers sont conçus pour pouvoir transporter du matériel roulant.

18 Ces données proviennent de *Containerisation International Online.*

19 Pour avoir des informations plus détaillées, voir CNUCED, *Rapport sur le développement en Afrique 2009*, http://www/unctad/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4923&lang=1.

20 Pour obtenir plus de détails sur les expériences réalisées dans le cadre de l'intégration régionale en Afrique, voir le *Rapport 2009 sur le développement économique en Afrique* de la CNUCED sur le site http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4923&lang=1.

21 Bureau du Haut Représentant des pays les moins développés des pays en développement sans littoral et des petits pays en développement insulaires. Indicateurs et statistiques des pays en développement sans littoral 2007.

22 «Improving trade and transport for landlocked developing countries»: *World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action*. Rapport d'examen à mi-parcours, octobre 2008.

23 Arvis J.-F., Raballand G. et Marteau J.-F. (2007), «The cost of being landlocked: logistics costs and supply chain reliability». World Bank Policy Research working paper 4258.

24 «Tanzania/Rwanda plan to build rail link», *Containerisation International Online*, 1er mai 2008; et «Uganda rail at crossroads as attention shifts to Dar − US gives Shs 1.8 trillion for rail link from Dar to Kigali», article de Patrick Kagenda publié dans *The Independent* du 11 février 2009.

25 «Tanzania/Rwanda plan to build rail link», *Containerisation International Online*, 1er mai 2008.

Annexe I

Classification des pays et territoires[a, b, c, d]

I. Pays développés

Code 1	Bermudes Canada États-Unis d'Amérique	Groenland Saint-Pierre-et-Miquelon
Code 2	Allemagne Autriche Belgique Bulgarie Chypre Danemark Espagne Estonie Finlande France Gibraltar Grèce Guadeloupe Guyane française Hongrie Îles Féroé Irlande Islande Italie	Lettonie Lituanie Luxembourg Malte Martinique Monaco Norvège Pays-Bas Pologne Portugal République tchèque Réunion Roumanie Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Slovaquie Slovénie Suède Suisse
Code 3	Israël	Japon
Code 4	Australie	Nouvelle-Zélande

II. Pays en transition

Code 5.1 **En Europe**	Albanie Bélarus Bosnie-Herzégovine Croatie Ex-République yougoslave de Macédoine	Fédération de Russie Monténégro République de Moldova Serbie Ukraine
Code 5.2 **En Asie**	Arménie Azerbaïdjan Géorgie Kazakhstan	Kirghizistan Ouzbékistan Tadjikistan Turkménistan

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
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

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 Venezuela (République bolivarienne du)	Suriname
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)
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 Nauru Nouvelle-Calédonie	Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

Notes de l'annexe I

[a] Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.

[b] Les 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 géographique[a]	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers[b]			Brut	Produits pétroliers[b]		
Pays développés									
Amérique du Nord	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	511,0	155,7	492,1	1 158,7
Code 1	2007	23,9	91,8	519,7	635,5	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,3	91,5	544,8	660,6	453,9	148,1	492,6	1 094,5
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	779,6	1 129,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	79,3	269,7	839,3	1 188,3	483,4	251,0	1 188,5	1 922,8
Japon et Israël	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	210,3	84,4	559,6	854,3
Code 3	2007	0,0	14,4	164,2	178,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	10,0	162,7	172,7	215,2	92,7	597,0	904,8
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	662,3	679,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	13,3	4,1	703,0	720,5	28,4	19,1	59,0	106,6
Total partiel: pays développés	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 283,0	535,5	2 347,2	4 165,7
	2007	134,2	363,5	2 125,8	2 623,6	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	116,9	375,4	2 249,7	2 742,0	1 180,8	510,8	2 337,1	4 028,7
Pays en transition	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
Codes 5.1 et 5.2	2007	124,4	39,9	253,7	417,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	133,4	33,9	312,8	480,2	6,3	4,5	77,4	88,1
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	83,2	261,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	116,6	61,3	78,3	256,2	7,7	15,1	144,2	166,9
Afrique de l'Ouest	2006	110,6	12,6	31,1	154,3	5,4	14,2	62,4	82,0
Code 6.2	2007	110,1	10,3	34,5	155,0	7,6	17,1	55,5	80,2
	2008	99,1	11,9	34,3	145,3	7,6	16,0	65,6	89,3

Annexe II (*suite*)

Zone géographique[a]	Année	Marchandises chargées			Total des marchandises chargées	Marchandises déchargées			Total des marchandises déchargées
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits pétroliers[b]			Brut	Produits pétroliers[b]		
Afrique de l'Est	2006	11,8	1,1	19,7	32,6	1,9	8,2	25,6	35,7
Code 6.3	2007	13,6	1,2	19,9	34,7	2,0	9,3	27,9	39,2
	2008	11,6	1,4	21,6	34,6	1,9	9,7	28,4	39,9
Afrique centrale	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,2	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	131,5	3,1	6,4	141,0	3,0	1,7	8,4	13,1
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	0,0	6,1	135,6	141,6	22,1	2,7	43,7	68,5
Total partiel: pays en développement d'Afrique	2006	353,8	86,0	264,2	704,0	41,1	39,9	276,5	357,5
	2007	362,5	81,8	275,3	719,6	45,5	45,5	285,6	376,6
	2008	358,8	83,7	276,2	718,7	42,2	45,2	290,3	377,7
Caraïbes et Amérique centrale	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
Codes 7.1 et 7.2	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	92,3	36,4	80,1	208,8	39,2	45,5	102,1	186,8
Amérique du Sud: côte nord	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	119,1	146,4
et est	2007	120,2	47,2	541,0	708,4	19,9	10,8	132,4	163,1
Codes 7.3 et 7.5	2008	132,3	51,8	563,5	747,6	20,4	10,9	132,9	164,2
Amérique du Sud: côte ouest	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1		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	33,9	12,0	133,3	179,3	19,2	9,0	53,5	81,7
Total partiel: pays en développement d'Amérique	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	266,6	376,3
	2007	252,3	90,1	734,5	1 076,8	76,0	64,0	283,0	423,0
	2008	258,6	100,1	776,9	1 135,6	78,8	65,4	288,5	432,8

Annexe II (*suite*)

Zone géographique[a]	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers[b]			Brut	Produits pétroliers[b]		
Asie occidentale	2006	723,1	126,2	182,8	1 032,2	27,0	50,3	282,4	359,7
Code 8.1	2007	751,5	120,4	188,8	1 060,7	34,4	51,2	330,8	416,4
	2008	758,9	122,3	194,2	1 075,5	36,1	54,2	350,2	440,4
Asie du Sud et de l'Est	2006	132,3	102,5	927,6	1 162,3	313,4	104,0	1 421,0	1 838,4
Codes 8.2 et 8.3	2007	128,1	104,7	964,2	1 197,0	455,0	106,9	1 598,1	2 160,1
	2008	132,0	103,4	972,9	1 208,2	414,1	115,8	1 685,6	2 215,5
Asie du Sud-Est	2006	62,3	78,7	597,2	738,2	113,5	95,3	330,1	538,8
Code 8.4	2007	56,4	90,7	632,3	779,4	130,8	104,0	369,6	604,5
	2008	70,9	96,4	633,2	800,5	133,0	107,0	340,7	580,7
Total partiel: pays en développement d'Asie	2006	917,6	307,5	1 707,7	2 932,7	453,9	249,6	2 033,5	2 737,0
	2007	936,0	315,7	1 785,3	3 037,0	620,2	262,2	2 298,6	3 181,0
	2008	961,8	322,1	1 800,3	3 084,2	583,2	277,0	2 379,4	3 239,7
Pays en développement d'Océanie	2006	4,4	0,1	2,4	6,8	0,0	6,7	6,2	12,9
Code 9	2007	4,5	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	4,6	0,1	2,5	7,3	0,0	7,1	6,6	13,8
Total partiel: pays et territoires en développement	2006	1 527,0	487,5	2 659,7	4 674,2	544,6	356,4	2 582,8	3 483,7
	2007	1 555,3	487,8	2 797,5	4 840,6	741,7	378,7	2 873,6	3 994,1
	2008	1 583,8	506,1	2 856,0	4 945,8	704,3	394,7	2 964,9	4 063,9
Total mondial	2006	1 783,0	865,2	4 896,9	7 545,0	1 833,2	895,0	4 991,9	7 720,1
	2007	1 813,9	891,1	5 177,1	7 882,0	1 995,0	906,2	5 160,1	8 061,3
	2008	1 834,1	915,3	5 418,6	8 168,0	1 891,4	910,0	5 379,4	8 180,7

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays déclarants, les ports, des sources spécialisées et des sites Web des ports.

[a] Voir l'annexe I pour la composition des groupes.

[b] Y compris le GNL, le GPL, la naphte, l'essence, 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 1er janvier 2009

(En milliers de tjb)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Afrique						
Afrique du Sud	195	5	0	0	27	163
Algérie	748	17	121	45	0	565
Angola	59	5	0	12	0	42
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	17	0	0	2	0	14
Cap-Vert	29	3	0	9	0	18
Comores	757	90	161	378	13	114
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	4	0	0	0	0	4
Égypte	1 070	201	388	259	54	168
Érythrée	13	2	0	10	0	1
Éthiopie	118	0	0	118	0	0
Gabon	14	1	0	4	0	9
Gambie	35	4	0	27	0	4
Ghana	117	3	0	13	0	101
Guinée	20	0	0	1	0	19
Guinée équatoriale	27	1	0	2	0	24
Guinée-Bissau	7	0	0	1	0	5
Jamahiriya arabe libyenne	276	195	0	33	0	48
Kenya	15	5	0	0	0	10
Madagascar	33	5	0	12	0	15
Maroc	495	9	0	26	82	377
Maurice	41	0	0	14	0	28
Mauritanie	52	0	0	1	0	51
Mozambique	38	0	0	6	0	32
Namibie	122	0	0	3	0	120
Nigéria	612	402	10	12	0	188
République démocratique du Congo	14	1	0	0	0	12
République-Unie de Tanzanie	41	9	0	21	0	11
Sainte-Hélène	4	0	0	0	0	4
Sao Tomé-et-Principe	23	1	4	15	0	4
Sénégal	46	0	0	1	0	45
Seychelles	207	120	0	43	0	44
Sierra Leone	612	36	25	411	12	128
Somalie	6	1	0	2	0	4
Soudan	26	1	0	22	0	3
Togo	75	5	14	41	0	15
Tunisie	142	16	17	5	0	104
Total, pays en développement d'Afrique	**6 122**	**1 138**	**740**	**1 549**	**189**	**2 506**

Annexe III a) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	1 564	99	81	1 100	81	203
Argentine	785	340	69	71	13	292
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	725	160	233	241	0	91
Belize	1 215	29	186	714	3	283
Bolivie (État plurinational de)	75	21	4	36	0	14
Brésil	2 359	984	506	242	210	417
Chili	863	240	187	122	17	297
Colombie	91	5	0	39	0	47
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	60	15	6	9	0	30
Dominique	1 018	308	541	100	0	69
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Équateur	318	190	0	6	0	122
Grenade	3	0	0	1	0	2
Guatemala	4	0	0	0	0	3
Guyana	41	5	0	23	0	14
Haïti	2	0	0	2	0	0
Honduras	705	120	63	247	2	273
Îles Caïmanes	2 978	1 296	931	540	0	210
Îles Falkland[d]	48	0	0	1	0	47
Îles Turques et Caïques	1	0	0	0	0	1
Îles Vierges britanniques	16	0	0	1	0	16
Jamaïque	218	0	126	47	40	5
Mexique	1 279	608	53	43	0	575
Nicaragua	7	1	0	0	0	5
Paraguay	54	3	0	40	6	5
Pérou	285	59	0	25	0	200
République dominicaine	10	0	0	5	0	5
Saint-Kitts-et-Nevis	939	118	293	443	2	83
Suriname	6	2	0	3	0	1
Trinité-et-Tobago	54	4	0	3	0	47
Uruguay	109	8	0	9	0	92
Venezuela (République bolivarienne du)	1 016	487	147	46	0	336
Total, pays en développement Amérique	**16 859**	**5 102**	**3 428**	**4 160**	**373**	**3 796**

Annexe III a) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 350	527	0	271	204	347
Bahreïn	498	81	58	1	247	111
Bangladesh	440	64	52	254	35	35
Brunéi Darussalam	494	1	13	3	0	478
Cambodge	2 096	54	357	1 533	19	133
Chine	26 811	4 765	11 364	4 808	3 869	2 006
Émirats arabes unis	1 075	404	55	78	345	192
Hong Kong (Chine)	39 100	8 776	19 587	2 552	7 447	739
Inde	9 283	4 793	2 513	510	268	1 200
Indonésie	5 810	1 365	647	2 023	463	1 313
Iran (République islamique d')	1 096	80	347	287	167	216
Iraq	159	48	0	39	0	72
Jordanie	285	139	0	55	14	77
Koweït	2 366	1 754	23	98	269	221
Liban	141	1	34	103	0	3
Macao (Chine)	2	0	0	0	0	2
Malaisie	7 078	2 692	279	472	704	2 932
Maldives	144	9	1	121	0	12
Mongolie	669	17	393	235	0	23
Myanmar	166	3	14	119	0	29
Oman	26	1	0	2	0	23
Pakistan	409	218	36	130	0	25
Philippines	5 029	411	2 404	1 338	208	668
Province chinoise de Taiwan	2 672	759	1 223	108	375	207
Qatar	903	302	37	1	335	227
République arabe syrienne	317	1	26	277	8	5
République de Corée	14 145	1 617	8 261	1 276	1 515	1 475
République populaire démocratique de Corée	983	98	132	632	22	99
République démocratique populaire lao	0	0	0	0	0	0
Singapour	39 886	17 342	7 374	3 834	7 933	3 403
Sri Lanka	174	10	45	85	12	22
Thaïlande	2 842	416	877	1 057	252	241
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquie	5 181	794	2 010	1 513	425	438
Viet Nam	2 993	762	591	1 306	99	235
Yémen	30	11	0	6	0	13
Total, pays en développement d'Asie	**174 658**	**48 316**	**58 754**	**25 127**	**25 237**	**17 223**

Annexe III a) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	33	0	0	9	0	24
Guam	3	0	0	0	0	3
Îles Salomon	11	0	0	2	0	8
Kiribati	270	30	92	124	0	23
Nouvelle-Calédonie	10	0	0	2	0	8
Papouasie-Nouvelle-Guinée	90	4	5	65	0	16
Polynésie française	55	0	0	30	0	26
Samoa	10	0	0	8	0	2
Samoa américaines	25	0	0	0	0	25
Tonga	68	1	6	47	0	14
Tuvalu	1 052	655	174	116	9	98
Vanuatu	2 065	95	938	346	25	661
Total, pays en développement d'Océanie	**3 693**	**785**	**1 214**	**750**	**35**	**908**
Total, pays en développement	**201 332**	**55 341**	**64 136**	**31 587**	**25 833**	**24 434**
Pays développés						
Allemagne	15 283	517	418	416	13 233	699
Australie	1 828	246	408	149	7	1 017
Autriche	14	0	0	10	4	0
Belgique	4 242	1 124	1 483	320	116	1 199
Bulgarie	876	18	595	153	54	56
Canada	2 962	533	1 237	102	16	1 073
Danemark	10 536	2 566	339	446	5 851	1 333
Espagne	3 055	562	27	317	226	1 923
Estonie	363	5	0	16	0	343
États-Unis	11 237	2 215	1 194	1 585	3 114	3 129
Finlande	1 565	363	26	494	29	654
France	6 245	2 591	176	105	1 626	1 748
Grèce	36 822	20 881	10 667	371	2 577	2 326
Guadeloupe	7	0	0	1	0	6
Guyane française	1	0	0	0	0	0
Îles Vierges américaines	3	0	0	0	0	3
Irlande	186	13	0	95	5	72
Islande	169	0	0	1	0	167
Israël	437	3	0	4	422	9
Italie	13 600	3 806	2 265	2 283	958	4 288
Japon	13 536	2 123	2 910	2 663	486	5 354
Lettonie	290	62	0	46	0	182
Lituanie	424	3	0	230	13	178

Annexe III a) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Luxembourg	730	160	178	127	33	232
Martinique	1	0	0	0	0	1
Norvège	18 311	6 565	2 334	4 443	5	4 964
Nouvelle-Zélande	388	54	12	146	7	168
Pays-Bas	6 684	365	3	2 607	1 654	2 054
Pologne	213	7	0	40	0	165
Portugal	1 096	279	113	324	32	348
Réunion	5	0	0	0	0	5
Roumanie	262	30	0	76	0	156
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	16 855	1 448	1 594	2 457	7 908	3 447
Saint-Pierre-et-Miquelon	1	0	0	0	0	1
Slovaquie	190	0	10	178	0	1
Slovénie	2	0	0	0	0	2
Suède	4 389	534	26	2 622	0	1 208
Suisse	640	46	325	82	170	17
Total, pays développés	**173 447**	**47 122**	**26 341**	**22 909**	**38 547**	**38 528**
Pays en transition						
Albanie	66	0	0	64	0	2
Azerbaïdjan	726	240	0	109	0	377
Croatie	1 445	569	638	97	0	141
Fédération de Russie	7 527	1 277	445	2 876	122	2 807
Géorgie	678	20	97	478	11	71
Kazakhstan	60	29	0	3	0	28
Moldova (République de)	179	10	38	122	4	4
Monténégro	14	0	0	12	0	2
Turkménistan	54	6	0	17	0	30
Ukraine	1 087	32	83	591	29	353
Total, pays en transition	**11 836**	**2 184**	**1 302**	**4 368**	**166**	**3 815**
10 principaux pays de libre immatriculation						
Antigua-et-Barbuda	9 537	16	826	3 195	5 413	87
Bahamas	46 543	16 983	7 388	7 157	1 739	13 276
Bermudes	9 592	1 312	1 776	101	770	5 634
Chypre	20 109	4 944	8 437	1 569	3 954	1 206
Île de Man	8 965	5 137	1 590	361	160	1 716
Îles Marshall	42 637	19 978	11 466	1 556	4 484	5 153
Libéria	82 389	32 010	15 817	3 973	25 641	4 948
Malte	31 633	10 862	13 355	3 639	1 878	1 899
Panama	183 503	36 945	77 912	24 176	30 763	13 708
Saint-Vincent-et-les Grenadines	5 203	210	1 822	2 499	150	522
Total, 10 principaux pays de libre immatriculation	**440 113**	**128 396**	**140 389**	**48 227**	**74 953**	**48 149**
Pavillon inconnu	3 932	612	497	1 312	43	1 467
Total mondial[e]	**830 660**	**233 656**	**232 665**	**108 403**	**139 542**	**116 393**

Annexe III b)

Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation[a], par groupes de pays et par catégories de navires[b] au 1er janvier 2009

(En milliers de tpl)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Afrique						
Afrique du Sud	125	9	0	0	30	86
Algérie	755	25	204	55	0	471
Angola	51	8	0	15	0	27
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	10	0	0	3	0	6
Cap-Vert	22	4	0	12	0	5
Comores	978	156	251	472	17	83
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Égypte	1 540	347	679	302	63	150
Érythrée	14	3	0	10	0	1
Éthiopie	150	0	0	150	0	0
Gabon	8	1	0	4	0	4
Gambie	12	5	0	5	0	2
Ghana	86	5	0	16	0	65
Guinée	10	0	0	0	0	10
Guinée équatoriale	16	2	0	2	0	12
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya arabe libyenne	425	358	0	39	0	28
Kenya	14	8	0	0	0	6
Madagascar	30	7	0	16	0	7
Maroc	346	14	0	24	83	224
Maurice	37	0	0	12	0	26
Mauritanie	25	0	0	1	0	24
Mozambique	30	0	0	11	0	19
Namibie	73	0	0	2	0	71
Nigéria	897	673	13	19	0	191
République démocratique du Congo	17	2	0	1	0	14
République-Unie de Tanzanie	43	16	0	25	0	2
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
Sao Tomé-et-Principe	29	1	7	19	0	2
Sénégal	19	0	0	2	0	17
Seychelles	287	199	0	56	0	32
Sierra Leone	754	60	39	548	17	90
Somalie	5	2	0	1	0	3
Soudan	29	1	0	26	0	1
Togo	98	8	25	57	0	9
Tunisie	83	24	26	7	0	25
Total, pays en développement d'Afrique	**7 028**	**1 938**	**1 245**	**1 913**	**210**	**1 723**

Annexe III b) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Antilles néerlandaises	2 027	172	148	1 319	102	287
Argentine	1 066	590	116	101	18	241
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	1 003	247	386	298	0	72
Belize	1 389	44	286	827	3	231
Bolivie (État plurinational de)	102	33	7	48	0	14
Brésil	3 423	1 585	863	284	266	425
Chili	1 049	398	316	94	21	220
Colombie	113	8	0	55	0	50
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	77	25	9	13	0	31
Dominique	1 786	544	1 019	142	0	81
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	399	327	0	6	0	66
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	3	1	0	0	0	2
Guyana	41	7	0	28	0	7
Haïti	2	0	0	2	0	0
Honduras	791	216	108	328	2	136
Îles Caïmanes	4 314	2 217	1 553	256	0	288
Îles Falkland[d]	35	0	0	1	0	34
Îles Turques et Caïques	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges britanniques	11	0	0	1	0	10
Jamaïque	310	0	208	50	51	1
Mexique	1 629	1 005	89	32	0	503
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	62	4	0	50	6	1
Pérou	225	98	0	37	0	91
République dominicaine	7	0	0	6	0	1
Saint-Kitts-et-Nevis	1 334	182	489	610	2	52
Suriname	7	3	0	3	0	1
Trinité-et-Tobago	19	4	0	0	0	14
Uruguay	70	11	0	12	0	47
Venezuela (République bolivarienne du)	1 503	837	244	63	0	358
Total, pays en développement Amérique	**22 805**	**8 558**	**5 841**	**4 669**	**472**	**3 265**

Annexe III b) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 667	881	0	271	221	294
Bahreïn	596	154	85	2	271	83
Bangladesh	616	111	89	344	48	23
Brunéi Darussalam	445	1	20	3	0	421
Cambodge	2 785	84	562	2 036	25	78
Chine	39 998	8 091	19 583	6 281	4 628	1 415
Émirats arabes unis	1 410	685	88	88	378	172
Hong Kong (Chine)	64 183	15 769	35 779	3 341	8 570	724
Inde	15 300	8 629	4 334	686	328	1 324
Indonésie	7 025	2 192	1 061	2 594	609	570
Iran (République islamique d')	1 515	120	600	367	225	203
Iraq	202	78	0	54	0	70
Jordanie	396	293	0	64	18	21
Koweït	3 865	3 219	39	86	292	229
Liban	155	1	54	97	0	3
Macao (Chine)	2	0	0	0	0	2
Malaisie	9 391	4 796	477	572	858	2 688
Maldives	192	19	2	164	0	8
Mongolie	1 011	30	659	304	0	18
Myanmar	193	5	24	151	0	14
Oman	14	2	0	2	0	11
Pakistan	671	396	66	184	0	26
Philippines	6 750	658	3 819	1 637	239	396
Province chinoise de Taiwan	4 246	1 296	2 238	147	468	96
Qatar	1 206	546	59	0	366	235
République arabe syrienne	453	2	41	399	8	2
République de Corée	22 600	2 890	15 142	1 653	1 766	1 149
République populaire démocratique de Corée	1 390	165	219	902	30	75
République démocratique populaire lao	2	0	0	2	0	0
Singapour	60 798	31 118	13 653	2 786	9 429	3 812
Sri Lanka	245	18	75	120	17	15
Thaïlande	4 218	730	1 446	1 503	339	201
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquie	7 476	1 391	3 429	1 888	530	238
Viet Nam	4 663	1 248	980	2 053	133	250
Yémen	27	17	0	3	0	6
Total, pays en développement d'Asie	**265 709**	**85 634**	**104 622**	**30 783**	**29 798**	**14 873**

Annexe III b) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	16	0	0	7	0	9
Guam	2	0	0	0	0	2
Îles Salomon	6	0	0	2	0	5
Kiribati	401	48	172	169	0	11
Nouvelle-Calédonie	5	0	0	3	0	2
Papouasie-Nouvelle-Guinée	103	3	6	83	0	12
Polynésie française	35	0	0	28	0	7
Samoa	10	0	0	9	0	1
Samoa américaines	2	0	0	0	0	2
Tonga	74	2	7	57	0	9
Tuvalu	1 803	1 207	318	169	13	96
Vanuatu	2 593	191	1 535	223	29	615
Total, pays en développement d'Océanie	**5 051**	**1 451**	**2 039**	**749**	**41**	**771**
Total, pays en développement	**300 594**	**97 580**	**113 746**	**38 115**	**30 521**	**20 632**
Pays développés						
Allemagne	17 949	850	828	474	15 439	358
Australie	2 146	426	649	140	10	922
Autriche	18	0	0	12	6	0
Belgique	6 631	2 150	2 896	218	145	1 222
Bulgarie	1 243	26	953	165	64	36
Canada	3 419	879	1 900	93	17	530
Danemark	12 668	4 239	652	389	6 514	874
Espagne	2 711	1 025	43	221	287	1 135
Estonie	95	9	0	20	0	67
États-Unis d'Amérique	11 961	3 769	2 271	855	3 325	1 742
Finlande	1 219	609	38	404	37	131
France	7 917	4 744	346	58	1 797	972
Grèce	63 036	38 750	19 913	418	2 832	1 122
Guadeloupe	5	0	0	2	0	4
Guyane française	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges américaines	1	0	0	0	0	1
Irlande	193	18	0	140	7	27
Islande	71	0	1	1	0	69
Israël	533	5	0	5	518	5
Italie	14 415	6 279	4 223	1 410	1 065	1 439
Japon	15 417	3 896	5 121	2 473	511	3 415
Lettonie	248	103	0	44	0	101
Lituanie	370	4	0	284	18	65
Luxembourg	964	249	315	83	40	277
Martinique	1	0	0	1	0	0

Annexe III b) (*suite*)

	Total de la flotte	*Pétroliers*	*Vraquiers*	*Navires de charge classiques*[c]	*Porte-conteneurs*	*Autres types*
Norvège	23 541	11 494	4 149	3 517	7	4 373
Nouvelle-Zélande	361	85	17	164	8	87
Pays-Bas	6 815	567	6	3 222	1 905	1 115
Pologne	136	11	0	33	0	92
Portugal	1 146	503	189	255	41	158
Réunion	2	0	0	0	0	2
Roumanie	263	48	0	91	0	124
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	18 092	2 276	2 982	1 885	9 043	1 906
Slovaquie	252	0	15	235	0	1
Slovénie	0	0	0	0	0	0
Suède	2 513	789	36	1 395	0	293
Suisse	1 012	68	577	106	236	25
Total, pays développés	**217 365**	**83 874**	**48 120**	**18 812**	**43 870**	**22 689**
Pays en transition						
Albanie	92	0	0	91	0	1
Azerbaïdjan	635	339	0	118	0	177
Croatie	2 344	1 064	1 130	114	0	35
Fédération de Russie	7 140	1 851	623	3 243	126	1 297
Géorgie	915	35	159	662	16	44
Kazakhstan	73	50	0	2	0	21
Moldova (République de)	248	19	56	162	6	5
Monténégro	15	0	0	14	0	1
Turkménistan	47	8	0	15	0	23
Ukraine	1 092	53	134	672	27	205
Total, pays en transition	**12 601**	**3 420**	**2 103**	**5 092**	**176**	**1 810**
10 principaux pays de libre immatriculation						
Antigua-et-Barbuda	12 455	26	1 332	4 121	6 875	101
Bahamas	62 013	31 271	13 043	6 724	1 942	9 033
Bermudes	10 298	2 437	3 438	113	813	3 497
Chypre	31 388	8 922	15 009	1 945	4 774	738
Île de Man	14 516	9 160	3 035	406	206	1 708
Îles Marshall	68 451	36 231	20 852	1 693	5 487	4 188
Libéria	125 993	57 726	28 372	3 708	30 372	5 815
Malte	50 666	19 374	23 943	4 181	2 294	873
Panama	273 961	66 826	141 357	18 842	34 345	12 591
Saint-Vincent-et-les Grenadines	7 400	394	3 209	3 243	188	367
Total, 10 principaux pays de libre immatriculation	**657 141**	**232 368**	**253 589**	**44 978**	**87 296**	**38 910**
Pavillon inconnu	4 617	1 024	798	1 885	56	854
Total mondial[e]	**1 192 317**	**418 266**	**418 356**	**108 881**	**161 919**	**84 595**

Notes de l'annexe III

Source: *Lloyd's Register − Fairplay*.

[a] Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

[b] Navires de 100 tjb ou 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 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).

[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								
	2004	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance annuelle moyenne (2004-2008)*	*Croissance (2009-2008)*	*Rang (2009)*
Afrique du Sud	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	1,34	3,58	29
Albanie	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	0,39	0,31	154
Algérie	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	-0,56	0,62	96
Allemagne	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	3,17	-4,96	7
Angola	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	0,14	1,09	75
Antigua-et-Barbuda	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	0,37	-1,16	152
Antilles néerlandaises	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	0,10	0,01	92
Arabie saoudite	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	2,90	-0,14	18
Argentine	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	1,40	0,29	40
Aruba	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	-0,57	-1,57	144
Australie	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	2,91	-9,40	36
Bahamas	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	-0,29	2,91	55
Bahreïn	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	0,09	2,29	99
Bangladesh	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	0,30	1,51	101
Barbade (La)	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	-0,03	-0,61	119
Belgique	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	1,21	4,82	8
Belize	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	0,03	-0,02	155
Bénin	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	0,47	1,50	70
Bermudes	1,54	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	1,26	0,21	33
Brunéi Darussalam	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	-0,06	0,26	134
Bulgarie	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	-0,27	0,70	109
Cambodge	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	-0,11	1,20	121
Cameroun	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	0,15	0,55	73
Canada	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	-1,35	7,06	21
Cap-Vert	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	0,43	1,50	115
Chili	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	0,48	1,42	56
Chine	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	9,34	-4,91	1
Chypre	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	-0,65	1,50	71
Colombie	18,61	19,20	20,49	29,13	21,64	23,18	0,76	1,54	44
Comores	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	-0,23	-0,16	117
Congo	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	0,88	-0,43	74
Costa Rica	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	0,05	1,83	67
Côte d'Ivoire	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	0,63	2,46	53
Croatie	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	1,70	-6,88	94
Cuba	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	-0,16	-0,20	108

Annexe IV (*suite*)

	Points d'indice								
	2004	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance annuelle moyenne (2004-2008)*	*Croissance (2009-2008)*	*Rang (2009)*
Danemark	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	3,73	1,19	37
Djibouti	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	0,92	7,56	58
Dominique	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	0,00	0,41	151
Égypte	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	2,42	-0,55	17
El Salvador	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	0,59	1,67	81
Émirats arabes unis	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	2,69	11,65	16
Équateur	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	0,33	3,93	59
Érythrée	3,36	1,58	2,23	-	3,26	3,26	-0,02	0,00	145
Espagne	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	3,31	2,56	11
Estonie	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	-0,39	0,24	110
États-Unis d'Amérique	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	-0,21	-0,02	9
Fédération de Russie	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	0,85	5,32	48
Fidji	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	0,51	-1,57	89
Finlande	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	0,07	0,43	82
France	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	-0,28	0,77	13
Gabon	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	0,04	0,23	88
Gambie	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	0,01	2,56	103
Géorgie	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	0,14	-0,20	136
Ghana	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	1,41	1,21	54
Grèce	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	-0,77	14,77	20
Grenade	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	0,48	-0,07	130
Groenland	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	0,01	-0,09	156
Guam	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	-0,48	0,00	93
Guatemala	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	0,79	-0,71	65
Guinée	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	0,07	1,91	97
Guinée équatoriale	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	-0,05	-0,12	141
Guinée-Bissau	2,12	5,19	5,03	5,14	5,34	3,54	0,81	-1,80	143
Guyana	4,54	4,37	4,60	4,28	4,36	4,34	-0,05	-0,02	125
Haïti	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	-0,37	0,95	124
Honduras	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	0,04	1,42	78
Hong Kong (Chine)	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	3,59	-4,30	2
Îles Caïmanes	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	-0,03	-0,02	158
Îles Féroé	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	0,00	0,00	128
Îles Mariannes septentrionales	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	0,40	0,00	140
Îles Marshall	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	-0,11	-0,20	148
Îles Salomon	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	0,13	-0,20	133

Annexe IV (*suite*)

	Points d'indice								
	2004	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance annuelle moyenne (2004-2008)*	*Croissance (2009-2008)*	*Rang (2009)*
Îles Vierges américaines	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	0,51	-0,11	142
Inde	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	2,01	-1,21	22
Indonésie	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	-0,26	0,83	41
Iran (République islamique d')	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	2,31	5,99	35
Iraq	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	-0,05	3,90	116
Irlande	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	-0,29	-0,04	102
Islande	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	0,00	0,01	120
Israël	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	-0,14	-1,17	57
Italie	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	-0,56	14,10	12
Jamahiriya arabe libyenne	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	0,03	4,07	84
Jamaïque	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	-0,77	1,33	52
Japon	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	-0,63	-0,30	14
Jordanie	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	1,34	7,34	42
Kenya	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	0,59	1,88	72
Kiribati	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	0,00	-0,20	147
Koweït	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	0,07	0,40	106
Lettonie	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	-0,21	-0,34	114
Liban	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	4,59	0,63	34
Libéria	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	-0,26	1,23	112
Lituanie	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	0,63	0,35	98
Madagascar	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	0,23	0,82	91
Malaisie	62,83	64,97	69,20	81,58	77,60	81,21	3,69	3,61	10
Maldives	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	0,32	-0,02	113
Malte	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	0,60	7,78	24
Maroc	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	5,10	8,61	23
Maurice	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	1,08	-2,67	64
Mauritanie	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	0,64	-0,44	104
Mexique	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	1,47	0,73	31
Micronésie (les États fédérés de)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	0,26	0,00	135
Monténégro	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	0,07	-3,18	161
Mozambique	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	0,54	0,57	85
Myanmar	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	0,13	0,16	139
Namibie	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	1,21	2,49	69
Nicaragua	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	1,04	1,68	80
Nigéria	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	1,37	1,59	50
Norvège	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	-0,33	0,03	100

Annexe IV (*suite*)

	Points d'indice								
	2004	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance annuelle moyenne (2004-2008)*	*Croissance (2009-2008)*	*Rang (2009)*
Nouvelle-Calédonie	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	-0,15	-0,49	90
Nouvelle-Zélande	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	-0,10	-9,89	79
Oman	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	1,77	14,90	19
Pakistan	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	1,11	1,98	38
Palau	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	0,69	0,00	138
Panama	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	-0,40	2,21	28
Papouasie-Nouvelle-Guinée	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	-0,01	-0,34	105
Paraguay	0,53	0,53	6,32	6,25	0,65	0,00	0,03	-0,65	162
Pays-Bas	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	2,19	1,09	4
Pérou	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	0,65	-0,42	60
Philippines	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	3,70	-14,36	61
Pologne	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	0,51	-0,12	87
Polynésie française	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	-0,36	-0,62	95
Porto Rico	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	0,20	-4,70	77
Portugal	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	4,36	-2,00	27
Province chinoise de Taiwan	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	0,75	-1,67	15
Qatar	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	0,14	-1,12	157
République arabe syrienne	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	1,05	-1,70	76
République de Corée	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	1,93	10,28	5
République démocratique du Congo	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	0,08	0,45	137
République dominicaine	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	1,91	1,53	47
République tchèque	0,44	0,44	0,44	0,44	3,20	0,44	0,69	-2,76	160
République-Unie de Tanzanie	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	0,59	-0,92	83
Roumanie	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	3,58	-3,02	43
Royaume-Uni	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	-0,92	6,83	6
Sainte-Lucie	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	0,14	0,00	126
Saint-Kitts-et-Nevis	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	0,18	-3,11	146
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13			131
Samoa	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	0,31	-2,04	122
Samoa américaines	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	0,32	-1,84	123
Sao Tome-et-Principe	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	0,41	-0,16	153
Sénégal	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	1,87	-2,67	63

Annexe IV (*suite*)

	Points d'indice								
	2004	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*Croissance annuelle moyenne (2004-2008)*	*Croissance (2009-2008)*	*Rang (2009)*
Seychelles	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	-0,10	0,40	118
Sierra Leone	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	-0,28	0,83	111
Singapour	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	3,15	5,01	3
Slovénie	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	0,44	4,15	51
Somalie	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	0,04	-0,42	149
Soudan	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	-0,39	3,89	86
Sri Lanka	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	2,85	-11,34	26
Suède	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	3,88	1,07	32
Suisse	3,53	3,40	3,20	3,27	3,01	2,74	-0,13	-0,27	150
Suriname	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	-0,13	-0,10	129
Thaïlande	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	1,37	0,30	25
Togo	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	0,59	1,86	68
Tonga	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	0,10	-0,24	132
Trinité-et-Tobago	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	-0,08	3,01	62
Tunisie	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	-0,45	-0,43	107
Turquie	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	2,51	-3,66	30
Ukraine	11,18	10,81	14,88	6,73	23,62	22,81	3,11	-0,81	45
Uruguay	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	1,61	-0,60	46
Vanuatu	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	0,11	-0,15	127
Venezuela (République bolivarienne du)	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	0,56	-0,03	49
Viet Nam	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	1,47	7,65	39
Yémen	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	-1,19	0,17	66

Source: CNUCED, à partir des données fournies par *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk.

Questionnaire

Étude sur les transports maritimes 2009

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 Genève 10, Switzerland
Fax: (+41) (0)22 917 0050
Email: 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. Quel est votre domaine de travail?

Gouvernement	☐	Entreprise publique	☐
Organisation non gouvernementale	☐	Université ou recherche	☐
Organisation internationale	☐	Médias	☐
Entreprise privée	☐	Autres (*veuillez préciser*) _____	

_____

6. Nom et adresse du répondant (facultatif):

_____

_____

_____

7. Avez-vous des observations à formuler?

_____

_____

_____