

## Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux

Jean Delpuer

Volume 33, Number 3, October–December 1957

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1001262ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1001262ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

Delpuer, J. (1957). Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux. *L'Actualité économique*, 33(3), 514–523. <https://doi.org/10.7202/1001262ar>

Steep-Rock-Ashtabula, port d'entrée du minerai sur le lac Érié, est plus court que le trajet Duluth-Ashtabula, et le trajet Sept-Îles-Ashtabula par la voie maritime du Saint-Laurent ne dépasse la distance de ce dernier port à Duluth que de 76 milles (soit 952 milles contre 876). Les compagnies américaines n'ont aucun intérêt à traiter leur minerai canadien sur les bords du Saint-Laurent, c'est-à-dire loin du charbon, alors qu'en l'amenant sur les bassins charbonniers américains, elles n'allongent en rien le transport traditionnel auquel elles se livraient lorsque le Messabi satisfaisait leurs besoins.

Il faudrait pour amener les aciéries américaines au Canada, une pression sérieuse du gouvernement. Il ne semble pas qu'elle doive se produire puisque les aciéries canadiennes déjà en place n'ont pas reçu d'aide pour sortir du guêpier où elles se sont fourvoyées.

Jacques PARIZEAU

**Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux**

Depuis l'affaire de Suez, les taux du fret maritime s'écroulent. Selon qu'il s'agit de pétroliers ou d'autres types de transport, les chutes s'échelonnent de 50 p.c. à plus de 80 p.c. des cours atteints à la fin de 1956. De tels mouvements sont spectaculaires mais demandent à être interprétés soigneusement.

On n'aura pas à s'étonner cependant de la quasi-indifférence des publications financières ou commerciales canadiennes devant de telles fluctuations. En définitive, la majeure partie du commerce extérieur du Canada dépend du transport ferroviaire, routier et lacustre. D'autre part, la quasi-disparition de la flotte marchande canadienne depuis la guerre a éliminé un groupe d'intérêts qui aurait pu maintenir un certain courant d'opinions ou de renseignements.

La canalisation du Saint-Laurent va vraisemblablement ranimer les études du transport maritime au pays. Les discussions récentes sur le transport du blé et d'autres marchandises pondéreuses de la tête des Grands Lacs aux ports du Saint-Laurent n'en ont pas moins révélé une méconnaissance du fret maritime qui ne peut que fausser les conclusions et égérer les recherches.

Le commentaire qui suit vise donc à étudier brièvement l'évolution des taux de fret depuis quelques années et, puisque ce sujet a été laissé de côté depuis fort longtemps, aussi bien dans cette revue qu'ailleurs, à résumer ces aspects techniques du transport maritime sans lesquels l'interprétation des mouvements du fret est impossible.

\* \* \*

Les marchandises transportées par mer se divisent en deux classes d'à peu près égal tonnage, le pétrole et les autres marchandises<sup>1</sup>. Le pétrole est expédié sur des navires spécialisés. La moitié de ceux-ci appartiennent aux compagnies pétrolières, et 40 p.c. sont loués par contrat à long terme. Il n'y a donc guère plus de 10 p.c. de la flotte pétrolière qui soit loué au voyage<sup>2</sup>.

Les autres marchandises sont transportées par trois classes de navires: en premier lieu, par les navires spécialisés dans le transport d'une matière première, qui appartiennent aux compagnies exploitant soit la matière première soit l'usine de traitement. Le cas est fréquent dans le transport de minerais comme la bauxite ou le fer. En second lieu, par les navires de lignes régulières dont les trajets entre des ports déterminés se font à date fixe. Enfin par les tramps qui ne sont pas attachés à des circuits particuliers et peuvent servir à expédier n'importe quoi à n'importe quel endroit. Ils sont nolisés soit au voyage (*trip charter*), soit au temps (*time charter*).

La capacité totale des navires de transport atteignait 105 millions de tonnes au milieu de 1956, contre 69 millions avant la guerre<sup>3</sup>. On doit cependant soustraire de la capacité actuelle, la flotte de réserve américaine (14 millions de tonnes) qui n'est pas normalement en service et n'est utilisée qu'en période de tension aiguë sur le marché du transport maritime, telle la guerre de Corée ou la crise de Suez. Quant à la flotte pétrolière, elle comprend 27 p.c. du tonnage disponible, mais cette proportion croît rapidement en raison de la demande intense de nouveaux pétroliers.

1. *Annuaire Statistique des Nations-Unies*, 1956, p. 341.

2. Vingt-septième rapport annuel de la Banque de Règlements internationaux, pp. 116-117, Bâle 1957.

3. *Idem*, p. 131.

Ainsi, à la fin de 1956, près des deux tiers des navires en chantier ou commandés étaient des pétroliers<sup>1</sup>.

Le marché du transport maritime présente donc les caractéristiques suivantes. Un sixième environ de la flotte appartient à des compagnies qui utilisent la marchandise transportée. Ces navires ne sont donc pas disponibles à d'autres fins et n'appartiennent pas régulièrement au marché. Moins d'un sixième de la flotte, 13 p.c. environ, est tenu en réserve par le gouvernement des États-Unis et n'entre en service que si le prix du fret monte à des niveaux très élevés.

L'étude du fret, applicable à 70 p.c. de la flotte, a donc trait à plusieurs taux différents: les taux de lignes régulières, les taux au temps et surtout au voyage des pétroliers, et les taux au temps et au voyage des tramps.

Les taux des lignes régulières sont stables alors que les autres sont d'une extraordinaire instabilité. L'opposition se comprend sans peine. Les lignes régulières de navires sont en concurrence directe les unes avec les autres aux mêmes points du globe et sur les mêmes trajets. Elles sont donc dans la même situation que des chemins de fer concurrents. Leur clientèle est stable et ne peut s'accommoder de variations rapides des taux. Comme dans le cas des lignes aériennes ou des chemins de fer, les lignes maritimes régulières se sont rapidement groupées en divers pays pour fixer les taux d'un commun accord.

Dans tous les autres cas, la situation est radicalement différente. Toute variation dans la demande de navires amène de brusques variations dans les taux. Supposons, par exemple, que dans une région du monde, en raison d'une vague de prospérité, la demande d'espace sur les cargos s'accroît. Peu de navires sont immédiatement disponibles. Un bon nombre sont déjà loués pour plusieurs mois ou quelques années. L'accroissement de la demande va porter sur un petit nombre de tramps qui vont chercher à profiter au maximum de cette manne qui, pour eux, ne se renouvellera pas nécessairement, puisque quelques mois plus tard ils chargeront ailleurs d'autres marchandises. Les taux de fret de ces tramps vont donc s'accroître. Si la hausse de la demande se maintient,

1. *Maritime Transport*, OECE, Paris 1957, p. 48. La plupart des chiffres utilisés dans les pages qui suivent sont tirés de cette publication.

elle va porter de tout son poids sur d'autres tramps au fur et à mesure seulement où ils se seront libérés de leurs contrats antérieurs. Les taux vont donc continuer de s'accroître. Enfin, si la demande dépasse pendant plusieurs mois de suite l'espace disponible sur les tramps, les taux vont monter à toute allure.

Si la demande se renverse et que chaque mois elle est inférieure à l'espace rendu disponible, certains tramps vont circuler à vide, prêts à louer leur service à n'importe quel taux puisque l'équipage doit être payé et que l'amortissement du navire doit être défrayé. La concurrence des navires vides va provoquer une dégringolade des taux. Il faudra qu'ils tombent très bas avant que ces navires soient désarmés. En principe, il faudrait que le taux de fret soit suffisamment bas pour qu'il ne paye plus que les frais courants de l'armateur.

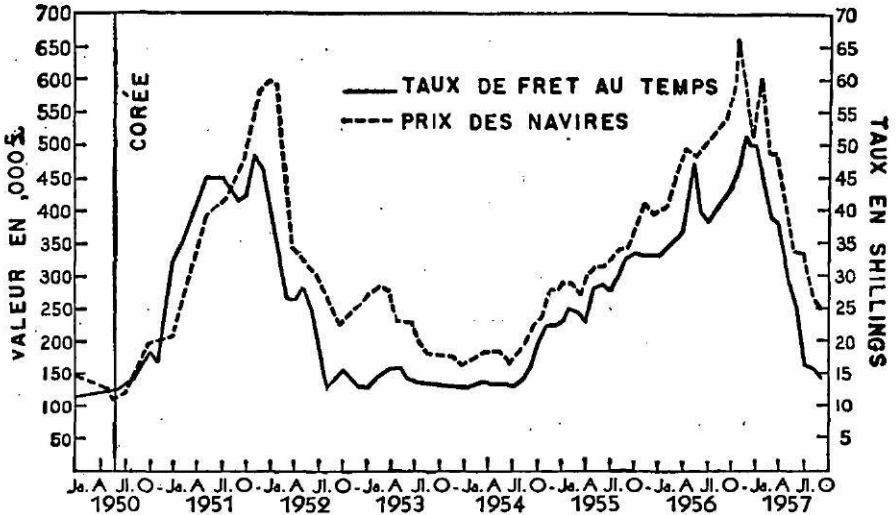
En somme, à court terme, l'offre totale de tramps est rigide. Elle ne peut s'accroître rapidement parce qu'un accroissement de la production de navires ne peut se manifester sur le marché qu'au bout de quelques années. L'offre ne peut diminuer non plus tant que les taux ne sont pas assez bas pour ne plus payer une partie de l'amortissement du navire.

Le marché du transport maritime en dehors des lignes régulières peut donc être défini comme un marché de concurrence caractérisé par une offre passablement inélastique, entre deux niveaux de taux très éloignés l'un de l'autre, et une demande variable. Les taux oscillent alors énormément et le prix des navires varie en conséquence et dans le même sens.

Sans doute la flotte américaine de réserve pourrait servir à neutraliser les mouvements du fret mais elle n'est, encore une fois, utilisée que dans les cas d'urgence politique.

Dans le graphique qui suit, une entreprise britannique a colligé l'évolution du taux de fret pour des tramps loués pour des périodes de temps de quatre à sept mois en Grande-Bretagne ou en Europe, et le prix des *Liberty ships*. On constate que le taux a été d'abord peu affecté par la guerre de Corée, puis qu'à partir de janvier 1951 il monte en flèche et atteint un niveau quatre fois supérieur à celui du début de 1950. Il retombe dans la même proportion au cours de 1952 et reste stable jusqu'à l'automne de 1954. La prospérité générale dans le monde en 1955 et 1956 provoque une hausse

graduelle mais importante des taux jusqu'à ce que la crise de Suez pousse les taux à un niveau supérieur à celui qui avait marqué la guerre de Corée. Puis la chute se produit plus rapide encore que cinq ans auparavant et le taux passe de cinquante shillings à moins de quinze en dix mois. À ce niveau on commence à désarmer des navires.

Taux de fret et prix des navires<sup>1</sup>

Le prix des cargos suit assez fidèlement le taux de fret, ainsi qu'on peut s'en rendre compte. La corrélation n'est pas parfaite: nous n'avons tenu compte ici que d'un seul taux et il y en a plusieurs catégories. Car si le marché du fret en est un où la concurrence est réelle, les services qui s'y rendent sont divers et les prix de ces services peuvent ne pas toujours converger.

\* \* \*

En effet, tous les taux correspondant aux diverses catégories de fret maritime distinguées plus haut ne suivent pas une évolution parfaitement comparable, et certains écarts entre ces taux sont même nécessaires en raison de la structure du marché.

C'est ainsi que d'une façon générale les taux de fret/temps varient plus que les taux de fret/voyage. La raison de cet écart découle de la définition donnée de ces deux types de transport.

1. Graphique établi par Harley, Mullin and Company, *The Times*, Londres, 5 octobre 1957.

COMMENTAIRES

Lorsque le taux fret/voyage s'accroît régulièrement d'un mois à un autre, les armateurs n'accepteront de nolisier leurs navires pour plusieurs mois à un taux fixe que si le client accepte de payer un taux supérieur au taux courant fret/voyage lors du contrat de location, de façon à couvrir ainsi le manque à gagner. Inversement, lorsque les taux au voyage tombent, aucun client n'acceptera de louer des navires au temps à moins que l'armateur n'accepte un taux inférieur au taux courant des navires loués au voyage.

Quant aux tankers, le plus grand nombre, nous l'avons dit, appartient à des compagnies pétrolières ou est loué à long terme. Dix pour cent seulement peuvent être loués à court terme ou au voyage. Toute augmentation de la demande globale de pétrole dans le monde amène une pression extraordinairement forte sur le marché en raison du très petit nombre de tankers disponibles. Dans le cas d'une baisse du commerce du pétrole, ou disons plutôt — étant donnée la croissance de ce commerce depuis la guerre — dans le cas d'un accroissement plus grand de la flotte pétrolière que du commerce, les flottes des grandes compagnies réapparaissent sur le marché à la recherche d'un fret relativement rare. Cet accroissement soudain de l'offre provoque une dégringolade des cours. Les taux de fret du pétrole sont donc, de loin, les plus instables.

L'évolution des taux au cours des dernières années illustre bien les divergences notées plus haut.

Du plus bas niveau atteint en 1954 jusqu'à décembre 1956, qui a marqué le point tournant des taux après Suez, la hausse des divers taux de fret britanniques est la suivante:

|                | janvier 1954 | juillet 1956 | décembre 1956 |
|----------------|--------------|--------------|---------------|
| au voyage..... | 100          | 216          | 263           |
| au temps.....  | 100          | 287          | 355           |
| tankers.....   | 100          | 326          | 779           |

Le mois de juillet 1956 est ici retenu comme point intermédiaire parce que la nationalisation du canal de Suez a été annoncée le 26 de ce mois. On constate qu'en période de tension aussi bien

normale qu'anormale, les taux ne montent pas tous avec la même rapidité.

La chute s'est opérée semble-t-il selon les mêmes règles puisque dès octobre 1957, les trois taux avaient rejoint à peu près leur plus bas niveau respectif de 1954.

Si les frets du pétrole sont soumis à des mouvements caractéristiques, les taux de fret des marchandises autres que le pétrole ne sont pas pour autant liés les uns aux autres. Des écarts se produisent fréquemment dans les taux exigés par les tramps pour le transport de marchandises différentes. C'est ainsi, par exemple, que le prix du transport du blé peut s'accroître rapidement alors que celui du charbon reste assez stable.

Ces écarts peuvent venir de sources diverses. Il est possible, par exemple, que la demande de blé soit très forte à un moment donné dans certains pays à cause de mauvaises récoltes. La demande de cargos à blé va s'accroître. Or il se peut que, entre les pays importateurs et exportateurs de blé, le nombre des navires *ad hoc* soit restreint. Le prix du transport du blé va croître rapidement jusqu'à ce que des navires soient attirés d'autres régions ou entreprennent de modifier l'état de leurs cales pour charger du blé, ce qui se fait facilement sur certains navires, plus difficilement sur d'autres.

En raison des délais dans le déroulement de ce double mécanisme et du degré relatif d'inélasticité qui le caractérise, des écarts importants peuvent se maintenir dans l'évolution des taux de fret de marchandises différentes.

On trouvera ci-dessous deux exemples de mouvements divergents à court terme, et de mouvements longs identiques mais non parallèles, au cours des quelques dernières années. Les données sont tirées des tables de taux de la *United Kingdom Chamber of Shipping* pour le fret des tramps nolisés au voyage.

#### Courts mouvements divergents

(1952 = 100)

|              | mai 1955 | septembre 1955 |
|--------------|----------|----------------|
| Charbon..... | 110      | 137            |
| Grain.....   | 132      | 143            |
| Minerai..... | 109      | 106            |



## COMMENTAIRES

### Longs mouvements non parallèles

(1952 = 100)

|              | janvier 1954 | décembre 1956 |
|--------------|--------------|---------------|
| Charbon..... | 67           | 193           |
| Grain.....   | 72           | 206           |
| Minerai..... | 75           | 154           |

Les mauvaises récoltes en Europe et la demande considérable de charbon américain par certains pays européens qui, en raison de la prospérité mondiale, avaient atteint leur capacité maximum d'extraction, expliquent ces mouvements. Pour des raisons analogues à celles qui ont été mentionnées plus haut, il est possible aussi que les taux de frets d'une même marchandise pour deux trajets différents divergent assez nettement. Ainsi le 1<sup>er</sup> janvier 1955, le transport d'une tonne de blé du Golfe du Mexique aux ports européens coûtait 10.50 dollars. Le taux était de 12.25 un an plus tard. La tonne de blé aurait coûté 16.10 dollars si on l'avait transportée de l'Australie de l'Ouest à la Grande-Bretagne en janvier 1955 et 23.80 dollars un an plus tard. En somme un taux est monté de 17 p.c. en un an, l'autre de 48 p.c.

\* \* \*

En dépit du caractère spectaculaire des mouvements du fret maritime, on est en droit de se demander quelle importance véritable ces mouvements ont sur le prix des marchandises transportées.

On estime généralement qu'en moyenne les frais du transport maritime représentent 10 p.c. environ de la valeur des marchandises transportées entre tous les pays.

Encore cette moyenne n'a-t-elle qu'une valeur toute relative. Si les frais moyens de transport du charbon américain vers l'Europe représentent près de 50 p.c. du prix du charbon rendu en Europe, pour une multitude de marchandises le pourcentage correspondant est très faible.

Il n'y a donc que dans le cas des marchandises pondéreuses (charbon, blé, pétrole, minerai) où les fluctuations du fret peuvent modifier sensiblement les prix payés par le consommateur.

Si l'on suppose qu'au cours des dernières années le prix du blé canadien ait fort peu changé et que tout le blé ait été transporté

au taux courant des tramps nolisés au voyage, au début de 1954 le transport du blé canadien en Europe serait revenu à environ 12 p.c. du prix canadien. Au début de 1955, ce rapport aurait atteint 20 p.c., puis 37 p.c. à la fin de 1956, et serait retombé petit à petit aux environs du premier niveau.

Ces variations sont énormes, mais elles sont en partie illusoirs. En effet, une fraction seulement du blé a été transportée à des taux aussi variables. Le reste a été transporté sur des navires de lignes régulières ou sur des tramps nolisés pour une période suffisamment longue, et dont les taux ont largement échappé aux variations du marché.

D'une façon générale cependant, plus un mouvement des taux se maintient longtemps dans le même sens, plus le taux marginal du fret s'applique à une quantité importante transportée, et plus son influence s'accroît sur le niveau du taux moyen.

Une courte hausse ou une courte baisse des taux, même spectaculaire, n'a donc qu'une faible influence sur le coût du transport total. Si la hausse ou la baisse dure quelque temps, les frais de transport d'une partie croissante des cargaisons s'élèvent.

\* \* \*

Les indications qui précèdent permettent sans doute une interprétation correcte des tables de taux et de leur sens véritable. Elles ont cependant une autre portée. On peut, en effet, se demander si un pays qui exporte des matières pondéreuses ne doit pas tirer d'observations analogues des règles d'aménagement des lignes de transport qui le desservent.

Il n'est pas indifférent, par exemple, qu'un exportateur de blé, de charbon ou de minerai de fer, qui normalement est en concurrence avec plusieurs autres pays sur des marchés déterminés, soit desservi surtout par des tramps ou surtout par des lignes régulières. Il n'est pas indifférent non plus qu'un importateur de pétrole soit approvisionné par des tankers appartenant aux compagnies pétrolières locales ou au contraire par des tankers nolisés au voyage.

L'exportateur de matières premières qui serait à la merci des tramps risquerait, en période de tension sur le marché du fret, de se trouver en position concurrentielle défavorable par rapport à d'autres exportateurs moins dépendants des tramps. L'importateur de pétrole qui ne dépendrait que des tramps pourrait fort bien avoir des difficultés aiguës d'approvisionnement dans une semblable conjoncture.

Jean DELPUER

**La superficie  
des terres à blé  
et l'engorgement  
du marché**

Les projets gouvernementaux de soutien des prix agricoles et l'étonnant niveau atteint par les stocks de blé attirent à nouveau l'attention sur le sempiternel problème des Prairies.

Or la structure agricole de l'Ouest est, en somme, toujours très mal connue. Des clichés ont longtemps suffi et suffisent encore à décrire, la plupart du temps, les fondements de l'économie de ces provinces: immenses terres à blé, paysans transformés en grands exploitants commerciaux possédant un parc de machines et une propriété en Floride, revenus fluctuant violemment selon le climat et l'état du marché international, toutes ces idées appartiennent à l'imagerie d'un Épinal canadien.

Le ministre de l'Agriculture vient de publier dans le journal des *Débats de la Chambre des Communes* un tableau révélateur de la structure agricole de l'Ouest. Ces chiffres sont difficilement accessibles et il n'est pas inutile de reproduire le tableau intégralement ci-dessous.

On constatera peut-être avec étonnement que 14 p.c. des terres de l'Ouest ont une superficie inférieure à 200 acres et que près de la moitié des exploitants agricoles disposent de terres de 100 à 300 acres.

On peut diviser, très artificiellement d'ailleurs, les fermes en deux groupes: celles qui ont moins de 600 acres et celles dont la superficie est supérieure à ce chiffre. Le mille carré étant de 640 acres, on définira approximativement le deuxième groupe comme étant composé de fermes d'un mille carré de surface ou plus.

Ce deuxième groupe comprend donc 20,000 exploitations, soit 9 p.c. du total. Il disposait, selon notre tableau, de 26 p.c. des emblavures et des terres en jachères.