

Bulletin des Transports N° 21

novembre 2001

Préparé par le secrétariat de la CNUCED



Sommaire

<i>Éditorial</i>	1
<i>Troisième conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés</i>	2
<i>Conférence portuaire mondiale de l'IAPH</i>	3
<i>Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transport internationaux.....</i>	3
<i>Réunion ad-hoc d'experts de la CNUCED sur les règles de transport multimodal</i>	5
<i>Documentation sur le transport</i>	5
<i>Note technique : évolution du trafic conteneurisé dans les ports africains</i>	8
<i>Rapports récents de la CNUCED</i>	13
<i>Assistance technique et formation</i>	16
<i>Divers</i>	20
<i>Publications sur les transports et les ports de la CNUCED</i>	23

NOTE

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

*
* *

Les appellations employées et la présentation des données dans cette publication n'impliquent de la part 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.

UNCTAD/SDTE/TLB/Misc.2

Publication des Nations Unies
ISSN 1020-3656

ÉDITORIAL

Quels ont été les principaux événements dans l'industrie internationale du transport ces douze derniers mois ? Cette période peut être caractérisée comme volatile avec l'enregistrement, au début de l'année, des volumes croissants et des taux de fret élevés, puis des trafics en diminution et des taux en chute. Les lignes maritimes ont généralement montrés d'excellents résultats financiers pour 2000 mais elles sont dans l'expectative cette année alors que de nouvelles capacités sont mises en circulation au moment même où les volumes chutent. Cependant, les six premiers mois de 2001 sont dans la continuité des résultats élevés de 2000. Bien que le trafic portuaire ait continué à se développer, le taux de croissance diminuera probablement cette année, en particulier en Asie. En fait, cela pourrait être la première fois depuis le début de la conteneurisation que le trafic de conteneurs à Singapour et Hong Kong (Chine), diminue. Singapour a indiqué qu'il recherchera à augmenter sa capacité par des investissements visant l'amélioration de sa productivité plutôt que dans de nouveaux quais.

Les attaques terroristes contre les Etats-Unis, en particulier la destruction du World Trade Centre (WTC) à New York, ont eu des ramifications globales. L'Autorité Portuaire de New York et New Jersey était un des propriétaires du WTC. Des employés de l'autorité portuaire et des milliers d'autres ont péri dans les attaques. Les hommes et les femmes de l'autorité portuaire ont répondu avec détermination pour restaurer les aéroports, les ports, les passerelles, les tunnels, les terminus de bus et les systèmes de transport ferroviaire avec toute leur pleine capacité. Ces services de transport sont le circuit principal de la vie économique de la région. Le personnel a répondu avec vigueur. Cette tragédie terrible devra inspirer une vision à l'architecte en chef du WTC, Minoru Yamasaki : « *Le World Trade Centre ... deviendra une représentation de la croyance de l'homme dans l'humanité, son besoin de dignité individuelle, sa croyance dans la coopération des hommes, et par la coopération, sa capacité de trouver la grandeur.* »

Un des événements majeurs dans le secteur de transport a été l'utilisation croissante des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), en particulier l'Internet, pour améliorer la circulation, la disponibilité et l'exactitude de l'information. Les principaux organismes d'expédition de conteneurs offrent ou projettent d'offrir des plannings, des tarifs, des réservations, des connaissances, des services de suivi et recherche, et de paiements en ligne. Alors que l'Internet ne compte actuellement que pour 15 pour cent de l'activité totale, il est susceptible de se développer, en particulier pour les expéditions de faible volume. Avec cette circulation améliorée de l'information, on constate aussi un mouvement vers la gestion de chaîne d'approvisionnements et le développement de prestataires en logistique. Les compagnies maritimes traditionnelles telles que Maersk et son Maersk Logistic Group, les transitaires (groupe Kühne et Nagel, Danzas) ou les entreprises de messagerie express (DHL, UPS) se sont progressivement impliquées auprès de leurs clients. Ils fournissent des services tout le long de la chaîne de distribution. Les améliorations se poursuivent sur un certain nombre de modules telle que la gestion de chaîne d'approvisionnements (SCM), l'administration des actifs d'entreprise (EAM) et la gestion des relations avec les clients (CRM). De même, beaucoup de ports développent des sites web qui permettent l'interaction avec des clients afin d'accélérer le transport des marchandises. Bien que ces progrès innovateurs et technologiques soient prometteurs, il faut reconnaître que les systèmes ne sont performants que dans la mesure où les informations saisies sont de qualité et actualisées. Des erreurs sont possibles. Tout le monde n'a pas accès aux NTIC. La sécurité et la sauvegarde des informations sont essentielles.

L'importance de la sécurité dans les transports routiers a été de nouveau soulignée avec la fermeture du tunnel du Gothard (Suisse) après la collision de deux camions de fret en septembre 2001. L'accident a provoqué la mort de routiers et de passagers des autres véhicules. Début 1999, le transit de marchandises par la Suisse, qui n'est pas un membre de l'union européenne (EU), s'était intensifié après l'accident dans le tunnel de Mont Blanc. Cet accident a sévèrement limité la capacité de fret routier à travers les Alpes. Ces accidents vont probablement renforcer les arguments des partisans d'un accroissement de la part du trafic maritime entre les pays de l'Union Européenne. L'Union Européenne se préoccupe du transport maritime de courte distance depuis longtemps. Et la Directive sur la Qualité des Services Portuaires présentée début 2001 peut être considérée comme un facteur accélérant cette évolution nécessaire.

Les auteurs du Bulletin des Transports sont heureux d'annoncer que ce numéro 21 sera la dernière édition papier et que les éditions suivantes seront disponibles uniquement sur Internet. En fait, les deux éditions passées ont été également mises en ligne à titre d'essai avec des résultats positifs. Par conséquent, les lecteurs sont encouragés à expédier leur adresse email au secrétariat de la CNUCED à transport.section@unctad.org pour permettre l'envoi d'informations préalables sur les éditions électroniques à venir du Bulletin des Transports.

CONFÉRENCES ET RÉUNIONS

Troisième Conférence des Nations Unies sur les Pays les Moins Avancés

La troisième conférence des Nations Unies sur les Pays les Moins Avancés (PMA III), annoncée dans le dernier bulletin, a eu lieu au Parlement européen à Bruxelles, Belgique, du 14 au 20 mai 2001. La Conférence qui a réuni plus de 6.500 participants de Gouvernements, d'agences spécialisées et de la société civile, a adopté un programme ambitieux pour la prochaine décennie portant sur l'annulation de la dette et l'investissement privé dans les 49 pays les moins avancés. A la session finale, une déclaration politique a été adoptée dans laquelle 193 gouvernements participants se sont engagés à éradiquer la pauvreté dans les pays les plus pauvres du monde et à améliorer la qualité de la vie de plus de 600 millions de personnes.

Lors de la réunion «PMA III», une table ronde d'une demi-journée a été consacrée au transport. Le rapport (A/CONF.191/BP/1) préparé pour cette session est disponible au format .pdf (Acrobat ®) sur le site www.unctad.org/conference/. Les participants à la session ont souligné l'importance des services de transport dans le processus de développement. Ils ont rappelé que le transport est un pré-requis pour les PMA pour intégrer l'économie globale et également une condition pour un développement équilibré dans les pays. Le développement d'un réseau cohérent de transport aux niveaux rural, national et international est nécessaire pour faciliter les transactions commerciales entre les zones excédentaires et en pénurie et pour soutenir le développement du commerce entre différentes régions dans le pays, avec les pays voisins et les marchés internationaux. Dans leur déclaration, les Gouvernements ont confirmé leur conviction que l'accroissement du commerce était essentiel pour l'évolution et le développement des PMA.

Les infrastructures de transport ont été considérées comme un élément essentiel d'une stratégie de développement. Cependant, les réformes réglementaires, les procédures pour une meilleure gestion et le développement des ressources humaines ont pu avoir un effet direct sur la compétitivité des PMA et sur l'utilisation plus efficace des infrastructures existantes et du matériel. La disponibilité de services de transport adéquats est particulièrement importante en ce qui concerne le processus de développement basé sur le commerce des PMA sans littoral. La coopération régionale de transport peut réduire les coûts de transit intérieurs grâce à l'établissement de couloirs régionaux de transit et l'adoption de règles et de normes communes. Un certain nombre d'accords bilatéraux et régionaux ont été signés afin de fournir le cadre juridique pour des opérations de transit, mais davantage d'assistance technique est nécessaire pour consolider ces accords et élargir les domaines de coopération.

La déréglementation, la libéralisation et la privatisation sont employées dans un certain nombre de PMA pour réduire des coûts et pour améliorer l'efficacité avec la création de partenariats public-privé. La participation du secteur privé semble de plus en plus nécessaire pour le développement d'infrastructures de transport. Une approche pour attirer des ressources pour l'infrastructure de transport est de développer un programme d'investissement intégré qui rassemble des projets industriels, tels que l'extraction, l'agriculture et la sylviculture pour fournir de la cargaison à l'opérateur de transport. Avec cette garantie le secteur privé est plus disposé à fournir les capitaux nécessaires aux infrastructures et aux équipements. Cela peut déboucher sur la création d'une zone de développement le long d'un corridor de transit qui relie les Etats sans littoral avec la mer.

L'harmonisation et la coordination régionales des instruments de réglementation sont nécessaires pour éviter la prolifération de règlements nationaux que les opérateurs doivent respecter. La normalisation de la documentation et la réduction de la bureaucratie sont des nécessités. Il faut également que les Gouvernements s'abstiennent de prélever

des taxes ou impôts excessifs qui pourraient grever les coûts de transport et par conséquent réduire la compétitivité des exportations des PMA ou augmenter les prix à l'importation au détriment des consommateurs locaux.

22ème Conférence portuaire mondiale de l'IAPH

La Conférence, qui s'est tenue à Montréal, Québec, Canada du 16 au 26 mai, a été accueillie par l'Autorité Portuaire de Montréal. M. Dominic Taddeo, Président du Port et de l'IAPH, a ouvert la conférence. La conférence a été suivie par 800 participants d'environ 60 pays différents. Sept sessions ont été organisées avec des exposés très instructifs sur sept domaines d'importance primordiale pour le futur des ports du monde. Les domaines couverts étaient : l'économie mondiale à l'aube du troisième millénaire ; l'industrie portuaire – réalités et nouveaux enjeux ; la productivité et compétitivité sur un marché global ; des navires aux ports – voies navigables au vingt et unième siècle ; la gestion portuaire – les réalités naissantes dans le commerce maritime dans le monde ; innovations technologiques : outils indispensables pour réussir dans l'industrie maritime ; les nouvelles responsabilités des ports : un véritable défi. L'Autorité Portuaire de Montréal a mis à disposition les textes et les présentations « PowerPoint » (Microsoft ®) de certains des 29 intervenants sur leur site web www.port-montreal.com.

Le Prix 2001 sur les technologies de l'information de l'IAPH a été attribué aux fonctionnaires de l'Administraçao dos Portos de Paranaguá e Antonina (Brésil), à la Société Portuaire de Brisbane (Australie) et au Port de Houston (Etats-Unis).

La 23^{ème} Conférence portuaire mondiale aura lieu du 24 au 30 mai 2003 à Durban, Afrique du Sud et sera accueillie par l'Autorité Portuaire Nationale. Le thème de cette conférence est : L'impact catalyseur – Unir les Economies Mondiales par les Ports et Havres. Un site Internet est déjà disponible : www.iaph2003.co.za. De plus, Shanghai a été retenu comme lieu d'organisation de la 24^{ème} conférence qui aura lieu en 2005. Veuillez noter que le nom de domaine pour IAPH est maintenant www.iaphworldports.org.

Réunion d'experts de la CNUCED sur le commerce électronique et les services de transport internationaux : Meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement

Les experts se sont rencontrés à Genève du 26 au 28 septembre 2001 pour examiner l'impact du commerce électronique sur les services de transport internationaux et pour élaborer des recommandations concernant les mesures et les politiques que les gouvernements et l'industrie du commerce et de transport doivent prendre afin de tirer bénéfice du commerce électronique. Mme Joan Remsu, Conseillère Senior, au Ministère de la Justice canadien, a présidé la réunion. La Réunion a rassemblé des experts représentant plusieurs des acteurs du commerce international et du transport et généré une occasion unique pour un échange de vues et d'expériences sur des aspects opérationnels, économiques, légaux et documentaires.

Il est ressorti des discussions que la plupart des Gouvernements, se rendant compte de l'importance du commerce électronique et du transport international pour le développement, ont élaboré des stratégies pour augmenter l'accès, réduire les coûts de connection et former le public. En même temps, un certain nombre de Gouvernements prennent des mesures pour adapter les lois nationales afin d'enlever des incertitudes légales surgissant de l'utilisation des moyens de communication électroniques dans le commerce international et le transport. On a noté que le commerce électronique deviendra le commerce du vingt et unième siècle.

Le commerce électronique valait à peine 433 milliards de dollars en 2000 et devrait atteindre \$8,5 trillions d'ici 2005. Les limitations des systèmes de télécommunications et les coûts élevés d'accès empêchent l'évolution du commerce électronique dans beaucoup de pays en développement. Les experts ont encouragé les Gouvernements et les organismes internationaux à favoriser l'investissement dans les nouvelles technologie de l'information et de la communication (NTIC) et les infrastructures de transport.

Pour les transporteurs en messagerie express, tel que United Parcel Services, (UPS), la gestion des flux d'information est aussi importante que le déplacement de la marchandise elle-même. Clairement, une plus grande utilisation des NTIC peut réduire les coûts et accélérer l'écoulement des marchandises. Les avantages de l'utilisation des nouvelles technologies pour des prestataires de transport sont clairement prouvés par le fait que UPS dépense 1,5 milliard de dollars US tous les ans en NTIC et Maersk-SeaLand environ 0,3 milliard.

Avec l'évolution de la demande, des expéditions plus fréquentes et plus rapides de plus petits volumes de marchandises sont exigées. L'expédition internationale de conteneurs des marchandises continue à se développer et, parallèlement, le volume et la complexité des informations exigés pour ces expéditions augmentent. Le système actuel se fonde fortement sur des transactions et des informations sur papier. Maersk-SeaLand, le plus grand transporteur de conteneurs au monde, a cité l'exemple d'un conteneur, qui a eu besoin de 25.000 pages d'information pour représenter son contenu.

Les experts ont encouragé les parties commerciales à mettre à jour leurs pratiques commerciales afin de limiter l'utilisation des documents d'expédition négociables traditionnels et de les remplacer par des solutions alternatives électroniques non-négociables, tels que les connaissements maritimes de bout en bout. Par exemple, dans le commerce transatlantique, on a estimé que seulement 10 pour cent des marchandises transportées nécessitaient des connaissements négociables bien que 60 pour cent aient été expédiées avec ces documents d'expédition.

Il a été rappelé que la plupart des lois nationales existantes et conventions internationales régissant le transport ne reconnaissent pas les documents d'expédition électroniques. Les systèmes contractuels, tels que Bolero et « Global Trade Secure Payment » et « Trade Management Systems » sont des exemples de mécanismes basés sur des règles volontaires qui cherchent à fournir des solutions de rechange électroniques aux documents d'expédition traditionnels.

Les experts ont donc invité les Gouvernements à améliorer et adapter leurs infrastructures légales existantes aux conditions des transactions. Les règles internationales et les directives telles que celles de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) sur la Loi type du Commerce et les Signatures Electroniques, devraient être utilisées dans ce processus. En même temps, les Gouvernements ont été encouragés à simplifier les règlements administratifs et les pratiques, en particulier les régimes douaniers, afin de faciliter des exécutions électroniques du commerce et du transport.

Les Gouvernements, les administrations douanières, les autorités portuaires, les communautés portuaires et les opérateurs de transport ont été encouragés à établir des systèmes de communauté portuaire pour faciliter l'échange d'information entre les commerçants, les prestataires de services et des gestionnaires en utilisant des normes internationales. Les experts ont estimé que la communauté internationale avait un rôle clé pour diffuser l'information sur les développements dans ce domaine et a demandé à la CNUCED de préparer des recommandations pour l'établissement de modèles de systèmes de communauté portuaire et de plates-formes logistiques.

Les experts ont invité la CNUCED à entreprendre un certain nombre d'études sur des aspects économiques, commerciaux et légaux. La CNUCED a été également sollicitée pour considérer la possibilité de convoquer à nouveau le Groupe d'Experts pour établir un forum où les pays en développement peuvent tirer bénéfice d'un dialogue continu sur les meilleures pratiques dans le commerce électronique et les services de transports internationaux en tant que contribution à la facilitation du commerce. La documentation de la réunion est disponible sur www.unctad.org/en/special/c3m12do.htm.

Réunion ad hoc d'experts de la CNUCED sur les Règles de Transport Multimodal

Un Groupe d'Experts de plusieurs régions sur le transport multimodal s'est réuni à Genève du 26 au 27 novembre 2001. Ils ont passé en revue l'impact des règlements existants adoptés dans le transport multimodal au niveau régional et national sur le commerce international, comme évoqué dans l'étude du secrétariat : « Mise en place des règles de transport multimodal » (voir la section « Rapports récents de la CNUCED » dans ce bulletin). Ils ont fait des recommandations concernant la future ligne de conduite à suivre en vue d'obtenir une plus grande uniformité des lois dans ce domaine. Les experts ont recommandé, entre autres, que le secrétariat de la CNUCED étudie la faisabilité de préparer un nouvel instrument légal international tenant compte des intérêts de toutes les parties.

DOCUMENTATION SUR LE TRANSPORT

Un modèle de privatisation : un changement de gestion réussi dans les ports d'Arabie Saoudite

Dans son livre, Mohammed Bakr, ancien Directeur Général de l'autorité portuaire d'Arabie Saoudite, décrit le seul modèle développé pour tirer profit de la privatisation tout en protégeant les intérêts du secteur public et de la main d'œuvre nationale. Au cours des quatre dernières années, l'exploitation des ports de l'Arabie Saoudite a été transférée au secteur privé, améliorant leur efficacité et déclenchant une montée subite d'investissement dans le réseau portuaire du pays. Ce programme a déjà permis d'augmenter la productivité, a généré plus de 1 milliard de dollars US d'investissement privé et a augmenté sensiblement la part des revenus portuaires dans le budget gouvernemental. Le modèle mis en application a deux composantes intéressantes : premièrement, un programme pour augmenter, pendant plusieurs années, le nombre de Saoudiens travaillant dans les organismes privatisés de 15 à 70 pour cent en moyenne. Le deuxième dispositif a impliqué une fixation des niveaux tarifaires pendant la durée d'exécution des contrats. Il y a certaines exceptions et l'opérateur peut offrir des rabais mais il ne peut pas diminuer par la suite les paiements à l'autorité. Ce livre apporte un éclairage sur la mise en place de la privatisation des ports en Arabie Saoudite.

Centre des études arabes, Londres WIH 7LH, Fax +44 20 7724 8481 et email Arabia@lcas.co.uk.

Manuel sur la réforme portuaire de la Banque Mondiale

La Banque Mondiale a effectué un travail considérable en concevant ce guide complet pour aider les décideurs dans les Gouvernements et les Autorités Portuaires à mettre en application avec succès la réforme portuaire. La version publique du document est disponible au format .pdf sur le site web (www.worldbank.org/transport/ports/toolkit.htm). Il comprend une vue d'ensemble et les huit modules suivants :

1. Cadre pour la réforme portuaire ;
2. L'évolution des ports dans un monde concurrentiel ;
3. Trouver la bonne structure pour votre port ;
4. Options portuaires pour la réforme ;
5. Implications financières de la réforme portuaire ;
6. Surveillance de l'intérêt public dans les ports ;
7. Réformes sociales et questions associées ;
8. Mise en application de la réforme portuaire.

Le Manuel comprend du texte narratif, des mini-études de cas, des graphiques et des représentations stylisées des processus de décision. Le support est fourni en tenant compte des besoins, des enjeux et les risques de la réforme du secteur et de la nouvelle conception institutionnelle qui émerge de l'environnement commercial évolutif autour des opérations portuaires. Des orientations sont fournies pour choisir parmi des options de participation du secteur privé et pour analyser leurs conséquences afin de redéfinir les interdépendances opérationnelles, réglementaires et

législatives entre les secteurs publics et privés. Des exemples sont donnés pour préparer la législation, les contrats et les chartes institutionnelles et pour régir la participation du secteur privé.

Banque Mondiale, Washington DC, email : transport@worldbank.org.

Sécurité Portuaire

Dans sa lettre consultative du 24 septembre, l'Association Américaine des Autorités Portuaires (AAPA) a donné un certain nombre de références utiles disponibles sur Internet :

- Rapport de la Commission des Inter-agences sur le Crime et la Sécurité dans les ports maritimes des Etats-Unis (www.seaportcommission.gov) ;
- Sécurité portuaire : Un guide national de planification (www.marad.dot.gov/publications/pubs) ;
- Sécurité portuaire : Gestion des forces de sécurité (www.marad.dot.gov/publications/pubs).

Renforcement de la qualité du service dans des ports maritimes : une clé pour le transport européen

En février 2001, après un certain nombre d'années à examiner les questions portuaires, la Commission Européenne a présenté le projet de directive « Renforcer la qualité des services dans les ports maritimes : une clé pour le transport européen » au Parlement européen. Ce document traite de la réglementation sur l'accès au marché des services portuaires. Il donne également les idées initiales sur deux questions principales pour les ports de la Communauté Européenne — l'inclusion de certains d'entre eux dans le réseau de transport Trans-Européen et le financement public des ports maritimes et de l'infrastructure portuaire. Les services portuaires considérés par la Directive proposée sont des services techniques nautiques, tel que le pilotage, le remorquage et l'amarrage, les services de manutentions comprenant la manutention, l'arrimage, le transbordement et autres transports au sein du terminal, le stockage, le dépôt et l'entreposage, la consolidation de la cargaison et, pour conclure, les services aux passagers comprenant l'embarquement et le débarquement.

Les principaux articles se concentrent sur les critères pour accorder des autorisations pour fournir des services portuaires, limiter le nombre de prestataires de service, la procédure de sélection, la durée des autorisations, l'autorisation de pratiquer l'auto-assistance, et la séparation des comptes pour refléter clairement le rôle des autorités portuaires comme prestataires de services ou fournisseurs d'infrastructures.

Les critères pour accorder des autorisations doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, appropriés et proportionnels. Le fournisseur du service devra se soumettre à des qualifications professionnelles, définies en tenant compte des conditions locales également, à une situation financière saine, et disposer d'une assurance couvrant les installations, les équipements et les personnes ainsi que la sécurité maritime. L'autorisation peut inclure des conditions de service public concernant la sûreté, la régularité, la continuité, la qualité et le prix. Le nombre de fournisseurs de service peut être limité pour des raisons de contraintes concernant l'espace ou la capacité disponible et pour des services techniques dus à la sûreté liée au trafic maritime. Dans les ports dans lesquels l'autorité portuaire fournit également les services portuaires, pour éviter le conflit d'intérêt, une autre autorité devrait être nommée par le Gouvernement pour décider sur cette question.

L'autorité délivrant les autorisations devrait inviter les ayants droit à participer au processus de sélection et à annoncer les conditions de sélection et d'attribution ainsi que les conditions minimum de service. La durée de l'autorisation serait variable. Le maximum de 5 ans est fixé pour des fournisseurs de service faisant peu ou aucun investissement, 10 ans pour ceux qui font des investissements significatifs dans les structures mobiles et 25 ans pour ceux qui font des investissements dans les structures immobilières. Des autorisations pour l'auto manutention seront faites pour lesquels les critères ne doivent pas être plus stricts que ceux qui s'appliquent aux fournisseurs du même service portuaire ou d'un service comparable.

Les autorités portuaires doivent établir les comptes suivant la pratique commerciale en vigueur et les règles de comptabilité généralement reconnues afin de s'assurer que : les comptes internes correspondants à différentes activités soient maintenus séparés ; que tous les coûts et produits soient correctement assignés aux règles de comptabilité ; et que les comptes soient mis à jour et clairement identifiés. Le but de ces mesures financières est double : déterminer les coûts pour fournir les services et l'infrastructure, et tracer l'impact de tout financement public apporté à ces structures.

Il est estimé que la Directive aidera à stimuler la concurrence dans les ports, et, en particulier, contribuera au développement du transport de lignes régulières pour transporter le trafic de la Communauté Européenne par la mer. Une certaine critique a été déjà exprimée par des représentants de syndicats contre la possibilité de l'auto-assistance, qui est vu comme une menace de longue date pour les pratiques en matière de travail et pourrait mener à un relâchement des normes de sécurité. D'autres craignent que cette Directive freine l'intérêt des investisseurs privés dans les ports, stimule le modèle de port-outil au détriment du modèle de propriétaire et provoque le développement de nouveaux organismes de régulation pour se substituer aux autorités portuaires dans ce rôle.

Le texte intégral de cette directive peut être visualisé sur le site : europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt_14_en.html.

Conteneurs, navires et ports

Ce livre, par Antonio J. Zuidwijk (en espagnol), fournit des règles de base pour manipuler des conteneurs dans les ports, en conformité avec des pratiques et des règlements en vigueur le long de la côte est de l'Amérique du Sud. Cette publication est la suite de ses travaux de 1984 et 1991, qui abordaient les pratiques opérationnelles et commerciales à l'aube de la conteneurisation dans le Rio Plata. Elle passe donc en revue les questions de responsabilité dans les échanges de conteneurs et de marchandises diverses, de l'utilisation de l'EIR (Equipment Interchange Receipt), la conduite en douane des conteneurs et fournit également un certain nombre de règles pratiques pour manipuler des conteneurs. En outre, de nouveaux dispositifs sont traités comme : l'utilisation du transport combiné, intermodal et multimodal, l'impact de la tendance régulière à utiliser de plus grands navires. L'approche de l'auteur est de considérer les conteneurs, les navires et les ports comme différentes parties d'un système intégré de transport qui sert le commerce international. Le livre passe également en revue l'évolution du transport fluvial dans le Rio Plata et préconise le besoin de plan stratégique pour le port dans cette zone. Une liste d'adresses web utiles est fournie.

Les questions sont à adresser à : azuidwijk@murchison.com.ar.

NOTE TECHNIQUE

Évolution du trafic conteneurisé dans les ports africains

Introduction

Les technologies de l'information et la conteneurisation ont été les forces d'entraînement du changement de l'industrie portuaire. En particulier, la conteneurisation a eu un impact profond sur l'industrie de transport. La mécanisation de la cargaison générale a exigé des investissements dans les infrastructures, le matériel et de nouvelles qualifications pour la gestion de la main d'œuvre portuaire. Un changement important a été l'augmentation sensible de la productivité de la main d'œuvre qui a mené à une réduction massive du besoin d'ouvriers portuaires. Pour rester concurrentielles, les autorités portuaires, dans tous les pays, ont dû moderniser et améliorer les équipements portuaires et, en même temps, observer comment les opérations pouvaient être rendues plus efficaces. L'investissement exigé a souvent dépassé les capacités financières et de gestions des autorités portuaires publiques dans les pays développés et ceux en développement. Par conséquent, le secteur privé a été invité à nouer des partenariats avec les autorités portuaires publiques.

Cette note analyse la situation et l'évolution du trafic de conteneurs manutentionnés par 43 ports africains pendant la période de 1997 à 2000. Les ports sont indiqués dans le tableau 1 et sont groupés selon la classification de la publication *Review of Maritime Transport*. Ces ports sont situés dans 29 pays, dont certains sont des îles.

Tableau 1 : Ports compris dans l'étude

Afrique de l'Ouest	Afrique du Nord	Afrique de l'Est	Afrique du Sud
Apapa	Agadir	Assab	Beira
Abidjan	Alexandrie	Dar es Salaam	Le Cap
Banjul	Alger	Djibouti	Durban
Conakry	Casablanca	Massawa	East London
Cotonou	Damiette	Mombasa	Maputo
Douala	Oran	Port Louis	Nacala
Dakar	Port Said	Port Réunion	Port Elizabeth
Libreville	Radès	Port Sudan	Walvis Bay
Lobito	Skikda	Tamatave	
Lomé	Suez	Port Victoria	
Nouakchott	Tanger		
Pointe Noire			
Takoradi			
Tema			

Il y a 54 pays en Afrique, dont 39 qui ont accès à la mer et 15 qui n'ont pas de littoral. De plus, 33 pays africains sont classés parmi les pays les moins avancés (PNB per capita inférieurs à 300 dollars US). Parmi ceux-ci, 21 ont accès à la mer et 12 sont sans littoral.

Il y a de grandes disparités au niveau des volumes de conteneurs manutentionnés pour chaque pays. Cela est dû aux différences de développement économique, la taille de population, la position geo-stratégique, la quantité et le type de marchandises commercialisées, le nombre et la taille des ports, etc. Cette situation est illustrée par les faits suivants :

- 8 ports en Egypte et en Afrique du Sud représentent presque 52 pour cent de tout le trafic du continent,
- les 10 premiers ports représentent presque 67 pour cent de tout le trafic conteneur.

Situation globale

Il y a environ 90 ports en Afrique, qui, au cours de l'année 2000, ont manipulé 712 millions de tonnes de marchandises — équivalent à 5,9 pour cent du trafic mondial. La même année, en se concentrant seulement sur le trafic conteneurisé, les 43 ports considérés dans cette étude ont compté pour 3,5 pour cent du trafic mondial. Ceci comparé à seulement 2,8 pour cent en 1995. Le total du trafic de conteneurs des ports africains était seulement supérieur de 11,5 pour cent à celui du port de Rotterdam en 2000 et équivalent à 40 pour cent du trafic du port de conteneur le plus actif au monde — Hong Kong, en Chine.

Tableau 2 : Trafic africain et mondial de conteneurs

	1997	1998	1999	2000
Monde (EVPs)	165 234 028	181 982 976	195 261 458	205 024 531
Afrique (EVPs)	5 656 414	5 853 499	6 462 158	7 254 126
Part de l'Afrique	3.42 %	3.22 %	3.31 %	3.54 %
Variation — Monde	2.6 %	10.1 %	7.3 %	5.0 %
Variation — Afrique	10.0 %	3.5 %	10.4 %	12.3 %

Source : Secrétariat de la CNUCED.

Pendant les quatre dernières années, il y a eu une progression significative du trafic de conteneurs dans les ports africains. En 2000, le trafic était de plus de 7,2 millions d'evp comparé à 6,4 millions d'evp l'année précédente et à 5,6 millions d'evp en 1997. Les PMA côtiers ont également contribué à cette évolution. Bien que leur débit de conteneurs soit limité — environ 1 million d'evp en 2000 — leur cadence d'évolution de trafic était de 6 pour cent et de 10,3 pour cent en 1999 et 2000, respectivement.

Les taux de croissance de l'ensemble des ports de cette étude, ont été plus de 10 pour cent par an, excepté en 1998 où le taux de croissance était de 3,5 pour cent. Ce taux de croissance est à comparer favorablement au taux de croissance du trafic de conteneurs mondial, notamment au cours des deux dernières années, respectivement de 7,3 pour cent et de 5,0 pour cent. Au cours de la période 1997-2000, le taux de croissance annuel moyen pour le trafic conteneurs dans les ports africains était de 9,4 pour cent, un pour cent de plus que la moyenne globale. Cette évolution prouve que le continent évolue au même rythme que le reste du monde, qui a réalisé une progression spectaculaire en volume du trafic conteneurisé au cours de la dernière décennie.

Analyse par pays

Le tableau 3 montre le trafic de conteneurs par pays et fait ressortir les parts de marché considérables de l'Égypte et de l'Afrique du Sud sur tout le trafic africain. Excepté le Kenya, la Côte d'Ivoire et l'Égypte, la part de marché de ces pays a augmenté pendant la période d'étude.

Il est difficile d'indiquer exactement un seul facteur de détermination de l'évolution du trafic containerisé dans ces pays. Certains des facteurs étaient leur croissance économique, l'évolution rapide des importations, l'accroissement de la transformation des matières premières exportées, le développement du transport multimodal et les réformes portuaires. Un faible degré de corrélation a été trouvé en analysant l'évolution économique et l'évolution du trafic de conteneurs. Il serait intéressant d'analyser l'évolution de la part des produits manufacturés dans les exportations africaines.

Tableau 3 : Le trafic conteneur pour des pays avec plus de 200.000 EVP

Pays	Trafic conteneurisé					Part - % du total	
	1996	1997	1998	1999	2000	1997	2000
Afrique du Sud	1 431 096	1 464 634	1 641 796	1 583 960	1 952 809	25.9	26.9
Egypte	1265 567	1 432 515	1 131 795	1 520 523	1 783 956	25.3	24.6
Côte d'Ivoire	309 713	416 100	468 727	463 835	434 654	7.4	6.0
Maroc	213 014	242 169	275 710	322 968	358 270	4.3	4.9
Algérie	141 744	177 061	228 160	270 742	297 489	3.1	4.1
Kenya	217 028	230 698	248 451	232 510	236 928	4.1	3.3
Nigeria	130 307	144 536	166 336	225 777	233 587	2.6	3.2
Tunisie	119 703	141 975	173 746	214 693	230 671	2.5	3.2
Ghana	129 457	165 012	199 028	235 743	209 484	2.9	2.9

Source : Secrétariat de la CNUCED.

Figure 1 : Principaux ports africains



Source : *Containerisation International Yearbook 2000.*

Analyse portuaire

Le tableau 4 montre les principaux ports à conteneurs africains et établit leur hiérarchie dans le monde en 1998, 1999 et 2000. Le port de Durban est le leader africain dans le trafic total de conteneurs. Dans le classement des ports du monde 2000 établi par le CIY (Containerisation International Yearbook), Durban était en 44^{ème} position, suivie d'Alexandrie à la 74^{ème} position. Ce classement couvre un total de 300 ports. Comparé à la classification des ports du monde pour 1999, seule Alexandrie a enregistré un léger effritement en 2000. Tous les autres principaux ports africains ont amélioré leur place mondiale en 2000. Un certain nombre de ports ont remonté de plus de 20 places. C'était le cas pour Alger (+30 places), Port Elizabeth (+29), Casablanca (+24), Mombasa (+23), Le Cap (+21), etc. La moitié des ports dans l'étude a manipulé moins de 60.000 EVP par an.

D'autres caractéristiques intéressantes de la hiérarchie africaine en 2000 étaient les suivantes : la baisse du port d'Abidjan de deux places, résultant de la situation économique incertaine en Côte d'Ivoire ; le port d'Alger s'est classé parmi les dix premiers pour la première fois, rattrapant Radès ; et les taux de croissance consécutives, pour les deux dernières années, de certains ports de taille moyenne tels qu'Agadir, Dakar, Maputo, Nacala, Skikda, Suez, Port Soudan, etc.

Certain ports sont en concurrence pour manipuler le trafic de leurs voisins sans littoral tels que Dar-es-Salaam, Mombasa, Maputo, Djibouti, Assab, Dakar, Abidjan, etc. Par exemple, en 1999, on a estimé que les conteneurs en transit représentaient 43,3 pour cent et 35,8 pour cent sur le total du trafic de conteneurs des ports de Djibouti et du Mozambique.

Tableau 4 : Classement du trafic de conteneurs des 10 premiers ports africains (EVP)

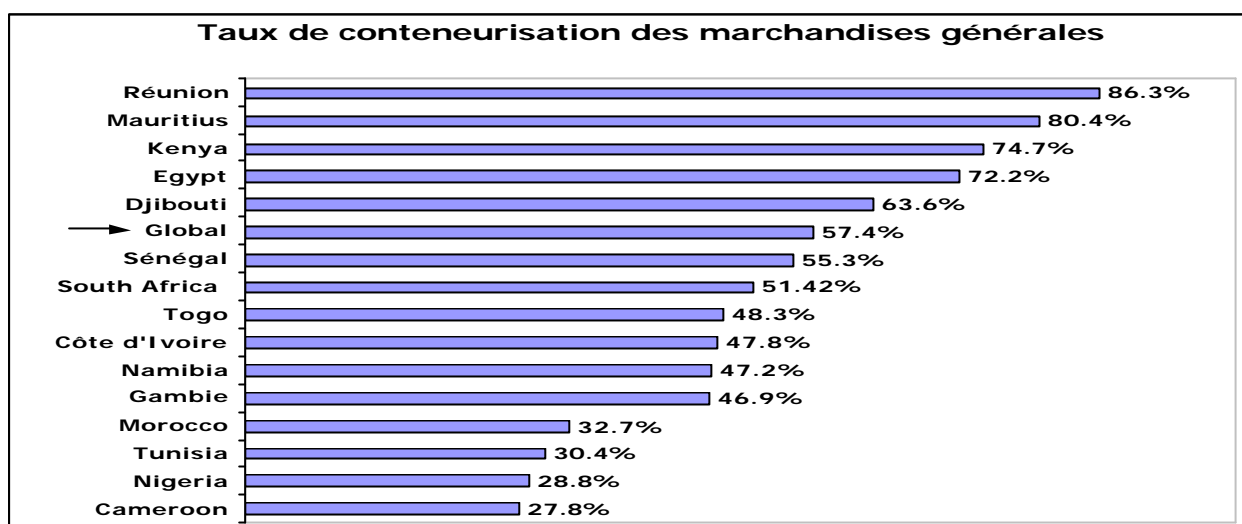
Classement mondial 1998/99/00	Classement africain 1998/99/00	Port	Pays	1997	1998	1999	2000
40/52/44	1/1/1	Durban	Afrique du Sud	941 733	1 079 692	969 085	1 291 100
69/71/74	2/2/2	Alexandrie	Egypte	397 327	515 963	628 724	601 987
116/80/75	5/4/3	Damiette	Egypte	606 973	309 008	432 329	583 060
122/100/81	6/5/4	Port Said	Egypte	415 694	269 915	410 728	527 896
115/91/89	3/3/5	Abidjan	Côte d'Ivoire	416 100	468 727	463 835	434 654
109/116/95	4/6/6	Le Cap	Afrique du Sud	316 383	329 428	331 766	394 913
134/125/104	8/7/7	Casablanca	Maroc	210 687	245 382	280 982	311 695
146/136/107	9/8/8	Port Elizabeth	Afrique du Sud	180 000	205 134	250 846	242 718
131/139/116	7/9/9	Mombasa	Kenya	230 047	248 451	232 510	236 928
161/151/121	11/12/10	Alger	Algérie	120 836	162 454	190 325	216 052

Source : Secrétariat de la CNUCED.

La conteneurisation et l'équilibre des échanges de conteneurs

Le rythme de la conteneurisation pour les marchandises diverses en Afrique a été estimé à 53,0 pour cent en 1999, niveau proche du taux mondial estimé à 57,4 pour cent. Cependant, le graphique suivant montre une forte disparité parmi les pays, s'étendant de 86 à 28 pour cent. Les différences s'expliquent principalement par la structure du commerce international de ces pays.

La distribution des trafics de conteneurs selon le statut (tableau 5) en 2000, montre le déséquilibre entre les importations et les exportations de conteneurs pleins excepté dans la méridionale de l'Afrique. Dans la plupart des régions, il y a davantage de cargaisons conteneurisées à l'importation. Le rapport moyen entre importation de conteneurs pleins et total des conteneurs pleins a été estimé à 58 pour cent. Ce déséquilibre a comme conséquence un nombre élevé de conteneurs vides pour l'exportation et augmente également les taux de fret maritimes des régions.



Au niveau régional, le fossé a davantage été marqué dans les régions du nord (69 pour cent) et orientales (de 67 pour cent). En Afrique de l'Ouest, sur la base d'une étude de la Banque Mondiale en 1998, il y a eu une amélioration de l'équilibre des échanges de conteneurs. En 1994 et 1995, ce taux a été estimé à 61 pour cent comparés à 57 pour cent de 2000.

Pour quelques ports, il y a des déséquilibres de plus de 50 points, par exemple dans les ports de Banjul, de Conakry, de Cotonou, de Casablanca, de la Réunion et de Radès.

Tableau 5 : Statut de mouvements de conteneurs par groupes régionaux (en milliers d'EVPs)

Région	Pleins			Vides			Total		Taux import plein / total plein
	Export	Import	Total	Import	Export	Total	Import	Export	
Ouest	378.8	283.3	662.1	131.5	185.8	317.3	510.3	469.1	57.2%
Est	323.2	155.6	478.8	36.8	212.4	249.2	360.0	368.0	67.5%
Sud	820.4	810.9	1 631.3	207.4	229.4	436.8	1 027.8	1 040.3	50.3%
Nord	564.9	256.3	821.2	61.4	358.5	419.9	626.3	614.8	68.8%
Total	2 087.3	1 506.1	3 593.4	437.1	986.1	2 524.4	2 524.4	2 492.2	58.1%

Source : Secrétariat de la CNUCED.

Le faible volume d'exportations containerisées est expliqué par le fait que, à peu d'exceptions, les exportations sont principalement des produits de bases (qui n'ont pas été transformés) et du pétrole brut, et sont transportés ainsi en vrac. Par exemple, en Afrique de l'Ouest, 73 pour cent du commerce maritime total est composé de pétrole brut et de produits pétroliers contre 7 pour cent pour l'Afrique australe. Il y a une importation significative de conteneurs vides dans les régions Ouest et Sud, qui pourrait être attribuée au besoin de conteneurs spéciaux.

Conclusion

Le trafic conteneurisé est encore limité dans beaucoup de ports africains en raison de plusieurs facteurs tels que la structure du commerce, l'investissement limité, des équipements de transport et des procédures insatisfaisantes et des tarifs qui pénalisent le trafic de conteneurs. Néanmoins, au cours des cinq dernières années, il y a eu une évolution significative du trafic de conteneurs dans l'ensemble du continent, quel que soit le niveau du développement, et à une cadence plus élevée que le niveau mondial. À l'avenir, cette tendance pourrait se renforcer, grâce à l'accroissement du

commerce et à la participation croissante du secteur privé dans la gestion et le développement des ports. Cette participation a déjà contribué à l'apparition d'une nouvelle stratégie basée sur des objectifs commerciaux avec des tarifs simplifiés, l'amélioration de la productivité et de la performance de toutes les opérations portuaires.

RAPPORTS RECENTS DE LA CNUCED

Etude sur les Transports Maritimes, 2001 (UNCTAD/RMT/2001)

L'Etude sur les Transports Maritimes est la publication principale de la CNUCED dans le domaine du transport. Elle identifie des développements importants dans le transport maritime mondial et fournit une base de données complète sur tous les aspects de la demande et de l'approvisionnement en services maritimes. Par ailleurs, la revue enregistre, en 2000, la 15^{ème} hausse annuelle consécutive du commerce maritime mondial, atteignant un total record de 5,88 milliards de tonnes. L'évolution annuelle a également augmenté à une cadence saine de 3,6 pour cent. Les données préliminaires disponibles indiquent qu'on s'attend à ce que le taux d'évolution globale du commerce maritime de 2001 soit inférieur à 2 pour cent. Le surplus de tonnage dans le monde a continué à diminuer. Il s'est élevé à 18,4 millions de tonnes de port en lourd (tlp) — équivalent à seulement 2,3 pour cent de la flotte marchande mondiale. Les taux de fret se sont bien tenus. Les propriétaires de tankers ont eu une excellente année où les taux ont augmenté, stimulé par l'activité record de démolition au cours du premier semestre, la hausse de la production de pétrole par des pays d'OPEC, l'effet d'Erika qui a poussé les « vieux tonnages » hors du marché et la consolidation des armements dans le cadre de pools. Dans le secteur des vrac secs, les taux de fret étaient également plus élevés à la fin de l'année. Des résultats semblables ont été observés sur les routes est-ouest en ce qui concerne le trafic conteneurisé. La part du fret dans la valeur totale des importations a continué à diminuer et a atteint 5,39 pour cent en 1999. Cependant, le pourcentage pour les pays en développement africains était de plus de deux fois supérieurs à la moyenne mondiale. Le trafic mondial dans les ports à conteneurs a atteint 195,2 millions d'unité équivalente de vingt-pied (evp) en 1999, soit une évolution annuelle de 7,3 pour cent. Un examen du développement maritime dans les pays asiatiques est inclus dans cette édition.

Technologies de l'information simplifiée, orientées-client, pour les chemins de fer des pays en voie de développement : l'expérience de la « Tanzania Railways Corporation » (UNCTAD/SDTE/TIB/4) (disponible en anglais seulement)

Le rapport est basé sur un article présenté par Directeur Commercial des Chemins de Fer de la Tanzanie (Tanzania Railways Corporation) à la conférence ferroviaire internationale tenue à Stockholm en juillet 1999. Le rapport a été édité pour diffuser l'information sur l'expérience de SIAM mettant en application RailTracker sur un chemin de fer public et pour mesurer les bénéfices qui ont été réalisés. Une courte description des modules séquentiels, paramètres et fonctions de RailTracker est donnée. Une information plus détaillée est fournie sur l'acquisition des données, leur transmission et le contrôle qualité avec des diagrammes sur l'architecture du système et les liens pour effectuer les rapports. L'entrée des données et le contrôle qualité sont des tâches primordiales car elles assurent une information fiable, opportune, précise et complète. Les divers états et information disponibles sur le personnel opérationnel, commercial et gestionnaire sont décrits. Parmi les avantages particuliers en matière de gestion, il faut retenir les rapports d'anomalies de la veille produits chaque matin lors des opérations qui permettent l'identification et la résolution des problèmes de réseau. Les bénéfices réalisés de 1997 à 1999 sont documentés, par exemple, les temps de transit des chariots ont diminué de 15 à 3 jours et la détention de chariot sur des terminaux a diminué de 8 à 4 jours. Avec ce système, les clients peuvent obtenir l'information sur le statut de leur marchandise ou de leur conteneur directement par l'intermédiaire d'Internet ou via une connexion directe sur des lignes de communications louées. En conclusion, le rapport décrit les futurs développements et d'autres systèmes d'information aux clients qui échangent des données avec RailTracker.

Étude sur l'utilisation des technologies de l'information dans les petits ports (UNCTAD/SDTE/TLB/1)

L'étude fournit des informations sur la façon dont les petits ports pourraient employer les technologies de l'information, pour aider à accélérer la circulation des marchandises et des navires par les ports. Depuis la dernière étude de la CNUCED dans ce domaine, la puissance des ordinateurs et leurs coûts ont sensiblement diminué. Cependant, le changement principal a été le développement des réseaux de télécommunications qui facilitent l'échange d'information par l'intermédiaire d'internet. L'étude identifie des zones où les NTIC seraient d'un grand bénéfice pour les ports. Elle décrit des problèmes liés à l'information dans les ports et un certain nombre de systèmes d'information communautaire portuaire utilisés dans quelques ports principaux. Les quatre modules de base de logiciel de SIAM PortTracker sont décrits. Un certain nombre de bases de données pour mettre à jour l'information opérationnelle sur les navires et leur cargaison sont proposées. Le rapport recommande que les ports établissent un réseau local de PCs qui utilisent des bases de données relationnelles pour l'échange d'information et utilisent Internet pour l'échange d'informations avec les clients externes. Un plan pour la mise en place des NTIC est proposé, qui amènera par la suite l'autorité portuaire à jouer un rôle de coordonnateur principal dans le développement d'un système communautaire. L'étude fournit également les messages standard d'Edifact qui sont utilisés pour le transport de conteneur. Le document est disponible en .pdf (Acrobat ®) sur le site web de la CNUCED : www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm.

L'impact économique des terminaux de croisière — le cas de Miami (UNCTAD/SHIP/494(17))

Cette monographie sur la gestion portuaire préparée par le port de Miami évoque les facteurs à prendre en considération pour réussir dans le domaine des croisières. Elle explique les développements qui ont amené le port de Miami à devenir la capitale des croisières du monde. L'emplacement géographique, les liaisons aériennes et les capacités hôtelières sont les principales conditions pour devenir un lieu d'accueil de croisières. Le rôle crucial des armateurs et des agents de voyage est mis en valeur. Des terminaux doivent être conçus pour gérer un large flux de passagers sur une période relativement courte et en même temps pour permettre le chargement et le déchargement rapides des bagages et des approvisionnements de passagers. Les bénéfices économiques pour le port sont significatifs et les pays en développement avec un potentiel touristique sont encouragés à considérer le développement des équipements de croisières dans les ports pour compléter les mesures en faveur du développement national.

Commerce électronique et services de transport internationaux (TD/B/COM.3/EM.12/2)

Ce document présente certaines des questions essentielles pour favoriser l'utilisation plus large des moyens de communication électroniques dans le commerce international et les services de transport. Il traite de l'impact du commerce électronique à la fois sur l'organisation du transport et le cadre juridique actuel des transactions du commerce international.

La partie I montre la façon dont le commerce électronique transforme déjà les relations entre les prestataires de services de transport et les utilisateurs, en rendant l'information plus disponible à tout à chacun. Elle indique également que, pendant que des technologies de l'information sont de plus en plus utilisées dans toutes les formes de transport, la disponibilité de tels services est une déterminante importante de l'évolution du commerce électronique. Elle identifie les systèmes portuaires en tant que zones potentielles pour que les prestataires de services des pays en développement tirent profit des occasions données par le commerce électronique. Elle explique également comment le commerce électronique a stimulé la compétitivité parmi les prestataires et a renforcé la position des chargeurs sur les marchés du transport. Elle souligne finalement le besoin de formation appropriée et le transfert de savoir-faire destinés non seulement aux opérateurs, mais également aux autorités des gouvernements responsables de la conception du cadre nécessaire pour la participation de secteur privé.

La partie II, traitant des aspects légaux et documentaires, passe en revue le rôle des documents d'expédition, en particulier celui du connaissement négociable, dans le fonctionnement des transactions du commerce international.

Elle fait ressortir un certain nombre de questions de nature juridique et d'incertitudes résultant de l'application des lois et des conventions existantes de transport dans un environnement électronique, y compris l'enjeu de remplacer le connaissance négociable par une alternative électronique. Des tentatives pour faciliter le développement des documents d'expédition électroniques sont également passées en revue, comprenant des approches contractuelles et statutaires. L'expérience prouve que la mise en place d'un cadre juridique pouvait prendre plusieurs années, même si les solutions par voie législative sont nécessaires. En attendant, des solutions contractuelles devraient être approfondies.

Mise en place des règles de transport multimodal (UNCTAD/SDTE/TLB/2) (disponible en anglais seulement)

Malgré diverses tentatives, il n'existe aucun cadre juridique uniforme international régissant le transport multimodal. La convention des Nations Unies sur le Transport International Multimodal des Marchandises de 1980 n'a pas obtenu le nombre de ratifications suffisantes pour entrer en vigueur. Les règles de la CNUCED/CCI pour les documents d'expédition multimodaux sont contractuelles en nature et n'ont aucun effet en cas de conflit avec la loi. L'absence de cadre international largement acceptable à ce sujet a eu comme conséquence que les organismes gouvernementaux et intergouvernementaux établissent des législations pour surmonter les incertitudes et les problèmes qui existent actuellement. La prolifération des approches diverses a mené à des incertitudes et a incité le Secrétariat, dans les années récentes, à préparer une analyse des règles et des règlements adoptés sur le transport multimodal aux niveaux nationaux, régionaux et sous-régionaux. Le document conclut que l'uniformité désirée de la loi n'a pas été encore réalisée et exige clairement le traitement dans un forum global sur une base prioritaire. Le rapport est disponible sur le site web : www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm.

Bulletin du Transport Multimodal et de la Facilitation du Commerce No. 11 (disponible en anglais seulement)

Ce bulletin annuel (UNCTAD/SDTE/TLB/Misc.1) édité en décembre 2000, donne les derniers développements dans le domaine de la facilitation du commerce et du transport multimodal. L'objectif du bulletin est d'aider les pays en développement dans la mise en place d'infrastructures de services dans les domaines de la douane, du transport, de la facilitation du commerce, des opérations bancaires, de l'assurance et du tourisme en vue d'améliorer leur compétitivité dans le marché international. Cette édition fournit des informations sur les développements en matière de facilitation du commerce touchant aux ponts terrestres, les routes, le rail et l'utilisation des NTIC.

Rapport sur le Commerce et le Développement 2001 (UNCTAD/TDR/2001)

Au cours des 20 dernières années, le Rapport sur le Commerce et le Développement de la CNUCED s'est imposé comme une voix qui fait autorité sur les principales questions économiques internationales. Le rapport de cette année offre une évaluation des tendances et des perspectives récentes dans l'économie mondiale, avec un regard particulier sur l'impact que les développements et les politiques dans les économies industrielles sont susceptibles d'avoir sur des perspectives des pays en développement. Avec des décideurs partout préoccupés par l'effet du ralentissement économique aux Etats-Unis, le rapport plaide pour une plus grande coordination et coopération sur les questions économiques.

Au cours des 10 dernières années, il y a eu une préoccupation croissante concernant la capacité des règles et réglementations multilatérales à relever les défis posés par les marchés financiers globaux. Le rapport de cette année examine, avec détail, les discussions en cours au sujet des réformes du système financier multilatéral. Il analyse des points clés tels que les codes et les normes, les contributions des institutions privées dans la gestion des crises financières, et les fonctionnements du système de taux de change. Sur chaque sujet, le rapport propose des recommandations audacieuses concernant la façon de faire avancer le processus de réforme. Plusieurs de ces points seront discutés à l'occasion du sommet sur le financement du développement, en 2002.

Rapport sur les investissements dans le monde 2001 : promouvoir les liaisons (UNCTAD/WIR/2001)

Cette publication annuelle mesure et analyse les investissements globaux. Cette année, elle examine la question des liaisons entre les sociétés apparentées étrangères des entreprises multinationales et les entreprises locales dans les pays en développement. En 2000, l'investissement direct étranger (IDE) s'est accru de 18 pour cent et a atteint 1,3 trillion de dollars US. Environ 63.000 entreprises transnationales liées à un réseau d'environ 800.000 sociétés apparentées étrangères ont réalisé des investissements. Les pays développés ont constitué plus de trois quarts de l'investissement global. Les apports de SIDE aux pays en développement ont atteint 240 milliards de dollars US mais leur part globale est tombée à 19 pour cent. Les IDE à destination et en provenance de l'Asie en développement ont enregistré un niveau record en 2000, particulièrement dans le cas de Hong Kong en Chine, qui a dépassé le reste de la Chine comme la plus grande source et destination d'IDE en Asie. Cependant, les flux vers l'Asie du Sud-Est et l'Asie du sud ont chuté en 2000, comparés à 1999. L'Amérique Latine et les Caraïbes enregistrent un déclin de 22 pour cent d'IDE en entrée pour l'année 2000 avec un montant de 86 milliards de dollars US, principalement en raison du faible nombre de grandes fusions et d'acquisitions interrégionales. Un déclin de 13 pour cent des entrées d'IDE en Afrique à un niveau de 9 milliards de dollars US, réduit la part du continent dans les flux globaux à moins de 1 pour cent en 2000, résultat en grande partie de la diminution des investissements en Afrique du Sud, en Angola et au Maroc.

Les IDE restent le principal vecteur de l'expansion du système de production internationale. La production internationale est fortement concentrée, avec les 30 premiers pays d'accueil qui comptent pour 95 pour cent du total des entrées mondiales des IDE. Forger des liens entre les sociétés apparentées étrangères et les sociétés domestiques est un des principaux enjeux pour les responsables politiques des pays en développement, afin de bénéficier d'autant d'IDE que possible. L'objectif n'est pas de développer des relations à n'importe quel coût, mais de les employer pour améliorer les capacités concurrentielles des entreprises domestiques. La stimulation de ces relations est un moyen important pour diffuser les connaissances, l'information et les qualifications d'un investisseur étranger. Dans un monde piloté par les technologies et les compétences, ceci peut contribuer à augmenter le potentiel d'efficacité et d'évolution de l'économie du pays d'accueil. Le Rapport sur l'Investissement dans le Monde 2001 fournit des informations de valeur sur l'expérience des pays et des entreprises dans ce domaine.

Plus d'information sur toutes ces études sont disponibles sur le site www.unctad.org, dans «publications».

ASSISTANCE TECHNIQUE ET FORMATION

Dernière actualité en Somalie

Les activités de la CNUCED en 2001 ont été progressivement réduites. Depuis 1995, ces activités se sont concentrées dans les ports du nord, à Berbera et Bosasso. Au cours de l'année 2001, le développement d'un cadre administratif pour les activités de transit à Berbera afin de desservir l'hinterland éthiopien s'est poursuivi. Les autorités d'Hargeisa (Nord Est de la Somalie — Somaliland) ont eu un intérêt soutenu pour cette initiative transfrontalière. Un préliminaire a été préparé sur la législation des contrôle douaniers, des procédures de transit, des autorisations d'activités des transitaires et agents maritimes. Deux ateliers ont été également conduits pour concevoir une approche multisectorielle du processus de négociation. La formation en gestion portuaire et professionnelle se sont poursuivies à Berbera et, en septembre, le PNUD a repris ces activités, notamment ceux se concentrant sur la formation professionnelle destinée à la milice démobilisée.

Le développement économique dans le sud du pays a été lent comme le Gouvernement National de Transition installé en octobre 2000 à Mogadiscio ne pouvait pas s'établir. Des combats ouverts se sont déclarés à différents moments et dans plusieurs endroits. La sécurité s'est également détériorée dans le Nord Est (Etat du Puntland) où un processus politique pour élire des représentants a traîné pendant plusieurs mois avec des manifestations violentes. En outre, des rapports font mention de l'implication de troupes étrangères.

Au début du mois d'octobre 2001, le Conseil de Sécurité des Nations Unies, averti de cet état de la question, a décidé d'établir un groupe, « les amis de la Somalie » pour recueillir le soutien nécessaire à un processus de paix. Ceci a été considéré comme une étape préliminaire dans les futures activités de maintien de la paix et de reconstruction dans le pays. Après l'effondrement du Gouvernement à la suite d'une motion de non-confiance par le Parlement en début novembre, le gouvernement du Kenya a parrainé une nouvelle coalition de paix, qui est parvenue à rassembler la plupart des parties d'opposition.

Trainmar et TrainForTrade

Le rapport d'évaluation du programme de Trainmar et de la réorganisation de la Section du « développement de ressources humaines » (DRH) ont été discutés pendant la réunion du Groupe de Travail de la CNUCED sur le Plan à moyen terme et le programme de budget, qui a eu lieu du 17 au 21 septembre 2001. Le groupe de travail a soutenu la mise en place des recommandations mises en avant dans le rapport. Par conséquent, le programme Trainmar sous sa forme actuelle a été interrompue. Ses activités en matière de renforcement de capacités pédagogiques et de soutien substantiel ont été maintenues et fusionnées avec celles de la section « Développement des Ressources Humaines » pour soutenir les deux programmes en cours, exécutés par cette section — TrainForTrade et le Certificat Portuaire.

La Section « Développement des Ressources Humaines » a été organisée en services fonctionnels spécifiques, qui fonctionneront en collaboration étroite avec les unités substantives de la CNUCED, notamment avec la branche « Logistique du Commerce ». Le site web de la section HRD est en construction. Il facilitera la communication entre la section « DRH » et les membres du réseau. Il fournira des informations sur les activités de cette Section, ainsi que celles de chaque centre et des informations sur le matériel pédagogique à travers un système de recherche. Il fournira des liens vers d'autres établissements d'enseignements et de formation et organismes internationaux. Une « fenêtre » sera offerte pour chaque partenaire de TrainForTrade, leur donnant l'occasion de rendre disponible l'information sur leurs activités et services particuliers, les formations existantes, leurs coordonnées, et les liens vers leurs propres sites Internet. Un nouveau protocole, se substituant à la constitution actuelle, est en cours d'élaboration en vue d'expliquer les conditions d'utilisation du nouveau site internet. Il sera expédié aux membres pour commentaire.

Les programmes TrainForTrade et le Certificat Portuaire seront progressivement intégrés dans des modules d'assistance technique et de formation concentrés sur les besoins de différents pays. Les autorités nationales et régionales seront impliquées dans l'établissement de nouveaux projets, avec des objectifs et des activités clairement définis, ainsi que des résultats attendus année-par-année. Quand il sera possible, un élément d'enseignement à distance sera intégré dans ces projets. Ce nouveau cadre de coopération technique se substituera à l'ancien système de coopération de Trainmar et il est basé sur des synergies à gagner dans l'intégration de ces deux programmes de formation en cours et du support substantif des unités de la CNUCED.

Université Maritime Mondiale

L'Université Maritime Mondiale offre des Enseignements de Développement Professionnels pour permettre à des gestionnaires de mettre à jour leurs connaissances professionnelles. Ces cours fournissent un enseignement et une formation de court terme intensifs sur des sujets choisis en gestion, développement et administration portuaires. Les frais d'inscription couvrent la formation, la documentation, les déjeuners et les événements organisés. Les participants peuvent se loger à un tarif préférentiel dans deux hôtels près de l'université.

Les informations complètes au sujet des offres de formation de la WMU sont disponibles à www.wmu.se. Pour de plus amples informations, contacter le capitaine Jan Horck, World Maritime University, P.O. Box 500, S- 20124 Malmö, Suède, fax : +46 40 128 442, ou email : Jan.Horck@wmu.se.

IPEC (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación)

L'IPEC, qui est basé à Valence (Espagne), offre des formations spécialisées sur la gestion des activités portuaires et le transport. L'Institut dispense une formation de niveau Master depuis 10 ans. Cette formation a également été dispensée à des participants de pays en développement. L'IPEC conduit également des recherches dans les domaines de l'exploitation portuaire, de la protection de l'environnement des ports et des technologies de l'information appliquées aux communautés portuaires.

Les informations complètes au sujet de la formation d'IPEC sont disponibles sur www.ipec.es. Pour de plus amples informations contacter la Fondation de l'IPEC, Valence, Espagne, fax +34 96 393 94 09, ou email ipec@valenciaport.com.

Maîtrise des sciences économiques et la logistique maritimes

Avec un transit de marchandises de plus de 300 millions de tonnes par ans, Rotterdam est l'un des plus grands ports du monde et se situe au premier rang de l'innovation dans le transport et la logistique. La nouvelle politique du transport maritime du pays, défini comme centre maritime, fournit un environnement attrayant pour les affaires. Erasmus, l'Université de Rotterdam, est au centre même du tout ceci, distillant la connaissance du pays dans son cours de Master of Science (MSc) en Economie et Logistique maritimes, un programme qui vise à transformer de jeunes professionnels prometteurs en leaders de demain dans les affaires et l'administration. L'objectif de l'Université est de préparer des experts dotés des outils les plus modernes pour prendre des décisions efficaces et capables d'évaluer leurs décisions dans le contexte du cadre complexe institutionnel du transport international. Le MSc d'Erasmus en Economie et Logistique maritimes offre un éventail étendu d'options facultatives, permettant à des étudiants d'établir un programme d'études selon leurs propres intérêts et priorités. De la finance internationale au développement économique et à la mondialisation, et des sociétés multinationales à la gestion environnementale, ces options visent à préparer le citoyen global du 21^{ème} siècle. C'est le seul programme qui combine le transport maritime, les ports et la logistique dans l'environnement scolaire de deux des premières écoles européennes : Rotterdam School of Economics, Rotterdam School of Management. La combinaison idéale de la théorie et de la pratique est également assurée à travers la coopération de la formation du port de Rotterdam ; la Banque DVB Nedship, le Netherlands Economic Institute (NEI) ; the Shipping and Transport College Rotterdam (et sa branche International Maritime Transport Academy – IMTA). En 2001, 37 participants, de Chine, Grèce, Inde, Italie, Mexique, Hollandes, Norvège, Panama, République de la Corée, de Roumanie, de la province de Taiwan, de la Chine et du Venezuela se sont inscrits.

Les informations complètes au sujet de cette formation sont disponibles sur www.maritimeconomics.com. Une brochure et un formulaire de demande peuvent être téléchargés sur le site web.

Maîtrise en gestion marine

L'Université de Dalhousie à Halifax, Canada, offre à travers leur programme d'affaires maritimes, un diplôme professionnel interdisciplinaire de niveau maîtrise en Gestion Marine d'une année, sans thèse. Le programme conçu pour un maximum de 20 étudiants est composé d'enseignements obligatoires en sciences marines et sociales et en gestion ainsi que des options en marines, en droit et en sciences politiques. La plupart des étudiants suivent un des cinq troncs principaux : gestion intégrée des littoraux ; gestion de l'environnement marin, droit et sciences politiques de la mer, politique et gestion de la pêche et gestion du transport maritime. L'Université offre un nombre limité de bourses aux personnels qualifiés. Une aide financière est également attribuée aux ressortissants des pays en développement à travers l'Agence Internationale Canadienne de Développement. Les dates limites pour postuler sont le 31 janvier 2002 (pour ceux demandant l'aide financière) et le 28 février 2002 pour tous les autres.

Les informations sur la formation sont fournies sur www.dal.ca/mmm par le Programme des Affaires Maritimes, fax : + 1 902 494 1001 et email marine.affairs@dal.ca.

Conférence Internationale en Gestion Portuaire

L'institut international pour l'ingénierie d'infrastructure, hydraulique et environnementale (IHE) en collaboration étroite avec l'organisme portuaire municipal de Rotterdam et d'Amsterdam organisent la 38^{ème} conférence portuaire à Delft. La conférence aura lieu du 6 avril au 4 mai. La dernière semaine se déroule sous forme d'excursion d'études optionnelles dans les ports des Pays-Bas, en Allemagne et au nord du Danemark. Les trois premières semaines traitent des divers aspects d'organisation et de gestion des ports modernes avec des visites des terminaux à Amsterdam, à Rotterdam et à Anvers. Un nombre limité de bourses couvrant tous les coûts, excepté le voyage, est attribué par le Gouvernement des Pays Bas. Le site de l'institut est www.ihe.nl.

Pour plus d'informations contacter IHE, P.O. Box 3015, 2601 DA Delft, Pays-Bas, fax +31 15 212 2921 et email ihe@ihe.nl.

Cours de formation sur les opérations et la gestion portuaire - PACT 2002

Ce cours annuel de trois semaines est organisé par MHR/Consultancy (Mainport Holding Rotterdam) de l'organisme de gestion portuaire de Rotterdam en octobre. Les sujets couverts pendant la formation comprennent : une introduction générale au port de Rotterdam, les aspects des réformes portuaires, la stratégie portuaire, des prévisions de trafic et du développement masterplan, le développement de ressources humaines, la conteneurisation, le transport multimodal, les NTIC et le commerce électronique, les droits portuaires, les parcs de distribution et les zones franches, les pré et post acheminement, les règles et règlements sur les substances dangereuses, le transport des marchandises dangereuses, la convention Marpol, la gestion de crise et les finances portuaires. Pour illustrer les divers sujets, des visites de terminaux sont comprises dans le programme.

Pour plus d'informations, contacter Mme Stephanie Hoepel par fax : +31 10 252 1924 ou par email hoepels@port.rotterdam.nl.

Institut portuaire de formation d'Antwerp/Flanders – APEC

La mission de l'APEC est de transférer les expériences et les techniques disponibles sur des activités relatives aux questions portuaires mises à disposition par les communautés portuaires d'Anvers, de Gand, Zeebrugge et Ostend sous la forme de sessions de formation, d'ateliers et de conférences préparées pour la communauté portuaire internationale. Le programme 2002 des conférences est disponible sur le site web www.portofantwerp.be/APEC/. Certains des sujets de conférence comprennent la gestion portuaire, les NTIC, EDI et Internet dans le transport, la gestion des terminaux à conteneurs, la protection de l'environnement et la logistique portuaire. Le site fournit également des informations sur la manière d'obtenir des bourses du Gouvernement régional de Flandre et de la Province d'Anvers.

Pour plus d'informations, contacter l'APEC, Italielrei 2, B - 2000, Anvers, Belgique, fax : +32 3 205 23 27 ou envoyer un email à apec@haven.antwerpen.be.

Institut Portuaire du Havre – IPER

L'IPER offre un éventail de formations portuaires internationales. L'institut a été créé en 1977 par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre et le Port Autonome du Havre et a accueilli plus de 5.500 participants comprenant plus de 2.700 étudiants d'outre-mer de 140 pays. Le programme de formation annuel se compose d'environ 14 cours en français et 7 en anglais. Le programme couvre des sujets en gestion, exploitation portuaires, les structures maritimes et la maintenance.

Pour plus d'informations, contacter l'IPER, 30 rue de Richelieu, 76087 Le Havre Cedex, France, fax : +33 235 41 25 79 ou email iper@esc-normandie.fr.

DIVERS

Colloque 2001 sur la formation portuaire internationale

La 16^{ème} Conférence Internationale sur la Formation Portuaire a rassemblé les personnes impliquées dans le développement de ressources humaines dans l'industrie portuaire. Elle s'est tenue à Rotterdam, Pays Bas, du 27 au 30 mai 2001. Le sujet principal de cette conférence « Normaliser les programmes d'études de formation pour l'industrie portuaire mondiale : dépassé, futuriste ou injustifié ? » Les conférenciers ont estimé qu'il y avait un besoin de normaliser le contenu de base des descriptions de postes qui conduisent à leur tour à la normalisation ou à la standardisation des programmes d'enseignement destiné au personnel portuaire. Cela assurera la mise en oeuvre de normes minimales de formation et favorisera de meilleures pratiques. Les participants ont convenu qu'un certain nombre de facteurs pourraient améliorer l'efficacité sur les terminaux : la motivation, la culture d'entreprise, la mise en valeur des services, la clarté des conditions de performance, des retours d'expériences transparents, des conditions acceptables d'emploi et naturellement la formation. Les conclusions sont disponibles sur le site web www.itf.org.uk/ports/education/iptc/iptc_2001_conclusions.htm.

Association de Gestion Portuaire de l'Afrique Australe et de l'Est

L'AGPAE a tenu sa 27^{ème} session du Conseil et Conférence à Arusha, République Unie de Tanzanie du 3 au 9 novembre 2001, accueillie par l'autorité des ports de Tanzanie. L'événement a été parrainé par les opérateurs de terminaux, les lignes maritimes, le chemin de fer national. Un représentant de la CNUCED a fait une présentation du rôle du commerce électronique et des ports. D'autres présentations ont été faites sur des sujets comprenant : perspectives économiques régionales, efficacité des terminaux, enjeux de logistique, météorologie dans le shipping, développement des fronts de mer et zones franches. L'association édite également une lettre d'information sur leur site web www.pmaesa-agpaea.org avec des informations étendues sur des développements régionaux dans les ports, les services d'expédition, les chemins de fer, le transport intérieur, les entreprises et le commerce, et l'industrie.

Association Pan-Africaine pour la Coopération Portuaire (APACP)

Comme indiqué dans notre dernier Bulletin, l'APACP a été lancée et a tenu sa 1^{ère} session du Conseil à Lomé, Togo, fin-juin 2001. Jean Marie Aniele, Président actuel de l'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), Directeur de la gestion du port autonome de Pointe Noire (Congo) a été élu Président de l'association pour 4 ans. Fernand Julien Gauze, Secrétaire Général de l'AGPAOC été élu Secrétaire Exécutif. Les objectifs de l'association sont : contribuer à la coordination et à l'intégration progressive des activités et des projets des trois associations existantes (Association de Gestion Portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre — l'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique du Nord, l'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique Australe et de l'Est), créer un forum pour l'échange d'idées parmi les cadres portuaires sur les perspectives d'intégration économique et de l'importance croissante des ports, aider à la promotion et au développement de l'expertise portuaire africaine, représenter la communauté portuaire africaine dans les instances maritimes internationales. L'association a organisé avec IAPH une conférence sur les ports Pan-Africain à Abidjan du 10 au 12 décembre 2001. Cette conférence a constitué un forum unique pour l'échange d'expérience entre les gestionnaires des ports africains et la communauté internationale.

PAPC, P.O. Box 1113 Apapa, Lagos, Nigéria, fax + 234 1 587 1278 ou 873 762 657 453 (satellite) et email secgen@pmawca-agpaoc.com ou pmawca@infoweb.abs.net.

Programme de conférence d'APA 2002

L'Association Américaine des Autorités Portuaire (AAPA) offre un choix étendu de programmes de formation, qui couvrent pratiquement tous les domaines concernant l'industrie portuaire. Les programmes sont ouverts à tous ceux qui sont intéressés par les ports maritimes de l'hémisphère occidental. Le personnel portuaire dans le monde entier est encouragé à participer à ces programmes, à partager leurs expériences et à s'enrichir des expériences mutuelles des participants. Les programmes comprennent généralement des discussions avec un panel d'experts du secteur, des sessions de débat, des activités interactives avec les participants, des excursions techniques des équipements portuaires. C'est l'occasion de tisser un réseau informel. Du 23 au 24 janvier, 10 conférences sont programmées avec un premier atelier sur les croisières, à Progreso, Yucatán (Mexique). La convention annuelle d'AAPA aura lieu à Palm Beach, Floride, du 22 au 27 septembre 2002 et sera accueillie par l'autorité portuaire. Pour de plus amples informations, visiter le site www.apaa-ports.org d'AAPA ou contacter Cerena Cantrell, fax : +1 703 684 6321 ou email : ccantrell@aapa-ports.org.

Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR)

La Chambre de Commerce et d'Industrie, la Ville de Saint-Nazaire et la Communauté Portuaire ont fondé ISEMAR en 1997. ISEMAR tire bénéfice d'un nombre étendu d'expertises locales et de savoir-faire dans le transport maritime et les activités portuaires. Il est mené par un groupe de jeunes chercheurs avec le soutien d'un réseau de professionnels et d'universitaires. Un nombre important de livres, de rapports et d'études, ainsi une collection de bases de données et de magazines couvrant tous les sujets de l'économie maritime sont disponibles. Il est l'un des éléments d'un pôle d'étude et de formation consacré à l'économie maritime associant la recherche — ISEMAR, la formation, « l'Institut du Shipping » de l'Université de Nantes et un centre de documentation consacré à l'économie maritime.

ISEMAR effectue des études de faisabilité, observe les stratégies des compagnies maritimes, entreprend l'analyse du marché, prépare les notes techniques sur des activités maritimes (notes de synthèse), organise des voyages permettant à des compagnies dans le transport maritime et les affaires portuaires à enrichir leur expériences nationales et internationales. ISEMAR organise également des conférences liées aux thèmes de recherches et qui encouragent l'interaction parmi les acteurs maritimes. De nombreuses informations sont mises à disposition gratuitement sur le site internet de l'ISEMAR : www.isemar.asso.fr

ISEMAR, BP 152, 44603 rue Nazaire Cedex, France, fax : +33 2 40 90 50 86 et email contact@isemar.asso.fr.

Association Internationale des Phares et Balises

L'association internationale des Phares et Balises (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) tiendra sa 15^{ème} conférence à Sydney, Australie du 11 au 15 mars suivi d'un atelier à Cairns du 18 au 19 mars 2002.

Pour de plus amples informations : IALA 2002 à Sydney, fax +61 2 9262 3135 et email iala@tourhosts.com.au.

ICHCA 2002

L'association « International Cargo Handling Co-Ordination Association » tiendra sa 26^{ème} conférence à Yokohama, au Japon du 15 au 17 avril. Le thème de la conférence est « Stratégies pour les technologies de l'information du 21^{ème} siècle dans le transport ». Les informations sont disponibles sur le site www.ichca2002yokohama.com.

Pour de plus amples informations : ICHCA Japon email ichca@ccc-inc.co.jp.

Colloque maritime et portuaire d'ITMMA

L'Institut du Transport et du Management Maritime d'Anvers organise un colloque de trois jours à Anvers du 18 au 20 avril 2002. Le thème de la conférence est « L'industrie maritime et portuaire en transition : solutions au delà des économies d'échelle et d'envergure ». Plus d'informations sur le site www.itmmaps.com ou auprès d'ITMMA à Anvers, fax +32 3 2180 743 et email itmma@ua.ac.be.

Remerciements

*Le secrétariat voudrait exprimer sa satisfaction aux organismes qui ont aidé à la préparation de ce bulletin. En particulier, l'**Instituto Portuario de Estudios y Cooperación** (l'Autorité portuaire de Valence – Espagne) qui ont aidé à la traduction du bulletin en espagnol, et l'**Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR)** basé à Saint-Nazaire, France, qui ont aidé à la traduction en français. Sans le soutien de ces deux organismes, le Bulletin des transports ne serait pas sous sa forme actuelle.*

PUBLICATIONS SUR LES TRANSPORTS MARITIMES ET LES PORTS DE LA CNUCED

Les publications portuaires répertoriées ci-dessous sont disponibles auprès de la Section des Ventes et du Marketing des Nations Unies, Palais des Nations, 1211 Genève 10 – Suisse, Fax : + 41 22 917 0027. Toute demande (veuillez préciser soigneusement les références) doit être accompagnée du paiement correspondant majoré de 12,00 \$E.U. pour frais de manutention et d'expédition. Les chèques devront être libellés à l'ordre de « Nations Unies, Vente des Publications ». Les chèques en dollars devront être émis sur une banque américaine et les chèques en francs suisses sur une banque suisse.

Titre	Prix en US\$	
MONOGRAPHIE SUR LA GESTION PORTUAIRE		
L'horaire de travail dans les ports : passage de la journée normale avec les heures supplémentaires au travail à deux équipes (UNCTAD/SHIP/494(1))	1983	20
Plan d'occupation des sols et zones portuaires : comment tirer le meilleur parti de l'infrastructure portuaire (UNCTAD/SHIP/494(2))	1983	20
Pour une organisation efficace de la maintenance du matériel portuaire (UNCTAD/SHIP/494(3))	1983	20
Planification des opérations portuaires (UNCTAD/SHIP/494(4))	1985	20
Gestion des revêtements de terminaux à conteneurs & Supp.1 (UNCTAD/SHIP/494(5)&Supp.1)	1987	30
Mesurer et évaluer le rendement portuaire et la productivité (UNCTAD/SHIP/494(6))	1987	20
Quelques conseils pour une gestion efficace des hangars (UNCTAD/SHIP/494(7))	1987	20
Critères économiques pour le choix et le remplacement du matériel (UNCTAD/SHIP/494(8))	1991	20
Recommandations concernant la planification et la gestion des terminaux portuaires polyvalents (UNCTAD/SHIP/494(9))	1991	20
Gestion informatisée des terminaux à conteneurs (UNCTAD/SHIP/494(10))	1993	20
Les échanges de données informatisées portuaires (UNCTAD/SHIP/494(11))	1993	20
Marketing promotion tools for ports (UNCTAD/SHIP/494(12))	1995	20
Freeport development : the Mauritius experience (UNCTAD/SHIP/494(13))	1996	20
Stratégie pour un développement durable des villes et des ports (UNCTAD/SHIP/494(14))	1996	20
Quality Management : the Port of Nantes/Saint-Nazaire experience (UNCTAD/SHIP/494(15))	1998	20
Evolution of Brazilian port legislation (UNCTAD/SHIP/494(16))	1999	20
L'impact économique des terminaux de croisière – le cas de Miami (UNCTAD/SHIP/494(17))	2001	20
RAPPORTS RECENTS		
Strategic port pricing (disponible seulement en anglais) (UNCTAD/SDD/PORT/2)	1995	15
Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports (en anglais et espagnol) (UNCTAD/SDD/PORT/3)	1995	15
Financing port development (en anglais) (UNCTAD/SDD/PORT/4)	1996	15
Potentialities for regional port cooperation (en anglais) (UNCTAD/SDD/PORT/5)	1996	15

Titre		Prix en US\$
Organisation et gestion des ports : groupe intergouvernemental d'experts portuaires (TD/B/CN.4/GE.1/6)	1996	15
Rapport du Groupe Intergouvernemental d'Experts Portuaires (TD/B/CN.4/57)	1996	15
Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatization of Port Facilities (UNCTAD/SDTE/TIB/1) (en anglais)	1998	15
IT for railways : the experience of Tanzania Railways Corporation (UNCTAD/SDTE/TIB/4) (en anglais)	2000	15
Utilisation des technologies de l'informations dans les ports (UNCTAD/SDTE/TLB/1)	2000	15
Review of Maritime Transport, 2000 (UNCTAD/RMT(2000)/1) (en anglais)	2000	60
Commerce Electronique et Services de Transports Internationaux (TD/B/COM.3/EM.12/2)	2001	15
Implementation of Multimodal Transport Rules (UNCTAD/SDTE/TLB/2) (en anglais)	2001	15
Review of Maritime Transport, 2001 (UNCTAD/RMT/2001)	2001	80

Les études plus anciennes (tableau ci-après) sont disponibles auprès du secrétariat de la CNUCED, qui peut en fournir des photocopies sur demande. Une contribution est demandée pour couvrir les coûts de reproduction. Des conditions spéciales seront accordées aux institutions de formation des pays en développement. Les commandes doivent être envoyées à la Section des Transports de la CNUCED et les chèques en dollars us libellés à l'ordre de « UNCTAD - IPP Funds in Trust ».

Titres des documents		Prix en US\$
Port Statistics : selection, collection and presentation of port information and statistics (TD/B/C.4/79)	1971	25
Berth Throughput : systematic methods of improving general cargo operations (TD/B/C.4/109 and Add.1)	1973	40
Port Pricing (TD/B/C.4/110/Rev.1)	1975	25
Les indicateurs de performance portuaire (TD/B/C.4/131/Supp.1)	1976	25
Appraisal of Port Investment (TD/B/C.4/174)	1977	40
Manuel de la gestion portuaire (quatre volumes) (UNCTAD/INV/523/Rev.1)	1977	50
L'aménagement des ports : manuel à l'usage des planificateurs des pays en développement (TD/B/C.4/175/Rev.1)	1984	40
Manuel sur un système uniforme de statistiques portuaires et d'indicateurs de rendement (UNCTAD/SHIP/185/Rev.1)	1985	40
Proceedings of seminar on container terminal management held in Antwerp from 19 Sept. to 7 Oct. 1983. Seulement disponible en anglais. (UNCTAD/SHIP/612)	1985	40
Developpement portuaire : le role du CNUCED — Un résumé du travail du CNUCED dans les ports (TD/B/C.4/AC.7/2)	1985	25
Formation des cadres portuaires : approche de la CNUCED (TD/B/C.4/AC.7/3)	1985	25
Coopération entre les ports (TD/B/C.4/AC.7/4)	1985	25
Financement des investissements portuaires (TD/B/C.4/291)	1985	25
Aménagement des terminaux vracquiers (TD/B/C.4/292)	1985	25
Transshipment ports (TD/B/C.4/293)	1985	25

Titres des documents		Prix en US\$
Droits et obligations des exploitants et des usagers de terminaux à conteneurs (UNCTAD/ST/SHIP/6)	1986	25
Le facteur de risque commercial dans la gestion des terminaux à conteneurs (UNCTAD/ST/SHIP/12)	1987	40
Operating & maintenance features of container handling systems. Seulement disponible en anglais (UNCTAD/SHIP/622)	1988	25
Administration et organisation portuaire : une expérience intéressante au Maroc (UNCTAD/SHIP/627)	1989	25
Développement et amélioration des ports : le rôle de la CNUCED (TD/B/C.4/AC.7/7)	1990	25
La coopération entre les ports des pays en développement (TD/B/C.4/AC.7/8)	1990	25
Maintenance du matériel portuaire (TD/B/C.4/AC.7/9)	1990	25
L'établissement de facilités de transbordement dans les pays en développement (TD/B/C.4/AC.7/10)	1990	25
Principes directeurs pour l'informatisation des ports à l'intention des responsables portuaires (TD/B/C.4/AC.7/11)	1990	25
Système d'information géré par ordinateur pour les opérations portuaires (TD/B/C.4/AC.7/11/Supp.1)	1991	25
Les principes de la gestion et de l'organisation d'un port moderne (TD/B/C.4/AC.7/13)	1992	25
Le marketing portuaire et le défi des ports de la troisième génération (TD/B/C.4/AC.7/14)	1992	25
Les aspects juridiques de la gestion portuaire (UNCTAD/SHIP/639)	1992	40
La gestion et le développement des ressources humaines dans les ports (UNCTAD/SHIP/644)	1992	25
La planification stratégique dans les ports (UNCTAD/SHIP/646)	1993	15
Le développement durable pour les ports UNCTAD/SDD/PORT/1	1993	15
Gestion et organisation portuaire : Groupe Intergouvernemental d'Experts Portuaires (TD/B/CN.4/GE.1/2)	1993	15
Rapport du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur les ports : les ports dans le prochain millénaire (TD/B/CN.4/28)	1993	15

DOCUMENTS ET DES MATERIELS PEDAGOGIQUES DE LA SECTION DES TRANSPORTS

➤ Exploitation et maintenance d'un système de manutention des conteneurs (en anglais seulement)

- . Cassette vidéo (VHS-PAL) + Manuel
Pays développés: 200 \$E.U. Pays en développement: 100 \$E.U.
- . Le manuel seul: 25 \$E.U. pour tous les pays.

➤ IPP1 - Amélioration du rendement portuaire - L'exploitation d'un terminal pour marchandises diverses
Séminaire de 3 semaines.

Programme vidéo (VHS-PAL) seulement de 18 cassettes, seulement disponible en anglais (Drake Associates fax: +44 1222 554909).

➤ IPP2 - Amélioration du Rendement Portuaire - Développement d'un terminal à conteneurs.
Séminaire de 1 semaine.

Programme vidéo (anglais VHS-PAL et français VHS-PAL/SECAM) de 6 cassettes (20 mn chacune) + matériel de formation qui inclut des copies des études de cas, des exercices, un guide du participant et un manuel pour l'instructeur (anglais, français, espagnol).

Pays développés: 2,000 \$E.U. Pays en développement: 1,000 \$E.U.

➤ IPP3 - Amélioration du Rendement Portuaire - Séminaire sur l'équipement portuaire: politique générale, gestion et entretien

Séminaire de 1 semaine.

Programme vidéo 1h30 (anglais VHS-PAL), un guide du participant (200 p.), un manuel de l'instructeur (anglais, français).

Pays développés: 2,000 \$E.U. Pays en développement: 1,000 \$E.U.

➤ Les défis des ports de la troisième génération

Un programme vidéo extrait du matériel pédagogique du séminaire est disponible à un prix de 100 \$E.U. anglais et français.

1. Les nouvelles exigences du commerce international - 14 mn.
2. Les ports de 3ème génération - 14 mn.
3. L'exemple du Maroc - 18 mn.

➤ Le Nouveau Rôle Commercial des Ports - Marketing Portuaire

Un programme vidéo extrait du matériel pédagogique du séminaire CNUCED/Port de Gand est disponible à un prix de 100 \$E.U. anglais et français.

1. Les évolutions technologiques
2. Les principes de base de l'étude marketing
3. L'action marketing

Les publications et matériels pédagogiques peuvent être directement demandés auprès de la Section des Transports de la CNUCED. Les chèques doivent être rédigés à l'ordre de « UNCTAD IPP Funds-in-trust » et libellé en dollars US sur une banque américaine.

CNUCED
Bulletin des Transports
Palais des Nations
CH-1211 Genève 10
Suisse

Téléphone : + 41 22 907 2038
Fax : + 41 22 907 0050
email : transport.section@unctad.org
site web : www.unctad.org/
et www.unctad.org/ttl

Printed in Switzerland
GE.01-xxxxx November 2001-250

UNCTAD/SDTE/TLB/MISC.2
ISSN 1020-3656