

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001
Chapitre V

Nations Unies
New York et Genève, 2001

Chapitre V

DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Le présent chapitre traite du débit portuaire de conteneurs dans les pays en développement, de l'amélioration du rendement des ports, des changements institutionnels dans le secteur portuaire et des besoins particuliers des petits ports.

A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

124. Le tableau 41 fournit les chiffres les plus récents dont on dispose sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période comprise entre 1997 et 1999. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP), dont la progression avait été notable en 1998 (10,1%), a augmenté de 7,3% en 1999. Ce chiffre témoigne du ralentissement des échanges, engendré par la crise financière qui a sévi dans le Sud-Est asiatique en 1998. Au niveau mondial, le débit s'est établi à 195,3 millions d'EVP en 1999, ce qui représente un accroissement annuel de 13,3 millions d'EVP par rapport à 1998 où il avait été de 182,0 millions d'EVP.

TABLEAU 41

Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 1999, 1998 et 1997
(En EVP)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1998</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1997</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>	<i>Variation en pourcentage 1998/1997</i>
Hong Kong (Chine)	16 210 792	14 582 000	14 567 231	11,2	0,1
Singapour	15 944 793	15 135 557	14 135 300	5,3	7,1
République de Corée	7 014 245	6 460 461	5 636 876	8,6	14,6
Emirats arabes unis	4 930 299	4 531 625	4 191 421	8,8	8,1
Malaisie	3 941 777	3 026 447	2 841 003	30,2	6,5
Thaïlande	2 892 216	2 638 906	2 204 500	9,6	19,7
Philippines	2 813 099	2 442 158	2 510 849	15,2	-2,7
Indonésie	2 660 439	2 203 274	2 402 207	20,7	-8,3
Brésil	2 022 842	1 743 639	1 419 950	16,0	22,8
Inde	1 954 025	1 745 669	1 460 871	11,9	19,5
Sri Lanka	1 704 389	1 714 077	1 687 184	-0,6	1,6
Panama	1 649 512	1 425 788	1 269 270	15,7	12,3
Egypte	1 473 149	1 095 549	1 409 248	34,5	-22,3
Arabie saoudite	1 448 338	1 366 746	1 296 941	6,0	5,4
Malte	1 091 364	1 118 741	704 427	-2,4	58,8
Mexique	1 083 887	945 087	832 475	14,7	13,5
Argentine	1 021 973	806 674	720 247	26,7	12,0
Oman	773 806	139 090	109 187	456,3	27,4
Chili	743 364	758 992	711 112	-2,1	6,7

TABLEAU 41(*suite*)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1998</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1997</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>	<i>Variation en pourcentage 1998/1997</i>
Pakistan	696 649	701 213	608 065	-0,6	15,3
Jamaïque	689 677	671 130	496 682	2,8	35,1
Venezuela	654 148	830 109	606 035	-21,2	37,0
Costa Rica	590 000	450 000	226 960	31,1	98,3
Bahamas	543 993	470 047	n.a.	15,7	-
Colombie	413 935	88 130	75 169	369,7	17,2
Bangladesh	392 137	345 327	300 476	13,6	14,9
Equateur	378 000	407 434	375 894	-7,2	8,4
Pérou	376 045	378 013	321 568	-0,5	17,5
Côte d'Ivoire	354 389	468 727	416 111	-24,4	12,6
Iran, République islamique d'	320 622	325 904	254 454	-1,6	28,1
Trinité-et-Tobago	298 553	270 204	239 952	10,5	12,6
Maroc	296 223	260 513	210 687	13,7	23,6
Liban	271 409	290 409	309 719	-6,5	-6,2
Uruguay	250 227	265 892	201 964	-5,9	31,6
Chypre	239 077	214 030	402 700	11,7	-46,8
Koweït	174 383	n.a.	n.a.	-	-
Guatemala	151 493	144 085	n.a.	5,1	-
Sénégal	148 740	115 039	110 836	29,3	3,8
Réunion	146 172	n.a.	123 734	-	-
Guam	145 191	163 855	164 469	-11,4	-0,4
Maurice	144 269	136 417	116 956	5,8	16,6
Martinique	141 700	135 700	141 650	4,4	-4,2
Papouasie-Nouvelle-Guinée	138 110	144 630	149 869	-4,5	-3,5
Bahreïn	122 000	76 431	109 840	59,6	-30,4
Cameroun	121 563	118 238	116 578	2,8	1,4
Yémen	121 563	57 537	13 456	111,3	327,6
République-Unie de Tanzanie	106 304	108 362	103 432	-1,9	4,8
Guadeloupe	104 000	103 473	99 643	0,5	3,8
Total	79 904 881	71 621 329	66 407 198	11,6	7,8
Autres pays ou territoires déclarants ^a	962 004	1 259 355	1 387 549	-23,6	-9,2
Total déclaré ^b	80 866 885	72 880 684	67 794 747	11,0	7,5
Total mondial	195 261 458	181 982 976	165 234 028	7,3	10,1

Sources: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook, 2001*, et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

^a Cette rubrique comprend des pays et des territoires en développement qui ont déclaré un trafic inférieur à 95 000 EVP par an ou pour lesquels les données étaient nettement insuffisantes.

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

125. Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 11,0 %, avec un débit de 80,9 millions d'EVP, correspondant à environ 41,0% du débit mondial total. Ce taux dénote, là aussi, un certain fléchissement par rapport aux 7,5% enregistrés en 1998 où le débit dans les pays en développement avait atteint 72,9 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 1998 et 1999 ont été Hong Kong (Chine), la Malaisie, les Philippines, l'Inde, le Brésil, l'Indonésie, l'Égypte, le Panama, le Mexique, l'Argentine, Oman, le Costa Rica, les Bahamas, la Colombie, le Bangladesh, Trinité-et-Tobago, le Maroc, Chypre, le Sénégal, Bahreïn et le Yémen. Le taux de croissance annuel dans les pays en développement est irrégulier. Sa variation d'une année à l'autre est due tantôt à de fortes fluctuations du trafic, tantôt à une amélioration au niveau de la communication des données ou encore à l'absence de données pour certaines années.

126. On dispose de premiers chiffres concernant 2000 pour les 20 principaux ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 42. Il en ressort que 8 de ces ports se trouvaient dans des pays ou territoires en développement et dans des pays socialistes d'Asie, les 12 autres, dans des pays développés à économie de marché, dont 6 en Europe, 4 aux États-Unis et 2 au Japon. Hong Kong (Chine) est resté en tête, avec une fois encore un taux de croissance à deux chiffres. Les dix premiers ports ont quasiment tous conservé leur rang, à l'exception de Busan et de Shanghai, qui sont passés respectivement devant Kaoshiung et Los Angeles. Pour ce qui est des autres ports, le changement le plus notable est l'avancée de Port Klang de la 15^{ème} à la 11^{ème} place. La moitié des ports ou presque ont signalé des taux de croissance à deux chiffres en 1999 et 2000.

TABLEAU 42

Les 20 principaux terminaux à conteneurs et leur débit, en 2000 et 1999

<i>Classement 2000</i>	<i>Classement 1999</i>	<i>Port</i>	<i>Débit (en EVP) - 2000</i>	<i>Débit (en EVP) - 1999</i>	<i>Variation 2000</i>	<i>Variation 1999</i>
1	1	Hong Kong (Chine)	18 100 000	16 210 792	11,7	11,2
2	2	Singapour	17 040 000	15 944 793	6,9	5,4
3	4	Busan	7 540 387	6 439 589	17,1	22,7
4	3	Kaoshiung	7 425 832	6 985 361	6,3	23,0
5	5	Rotterdam	6 275 000	6 343 242	-1,1	15,4
6	7	Shanghai	5 613 000	4 210 000	33,3	25,8
7	8	Los Angeles	4 879 429	3 828 852	27,4	67,1
8	6	Long Beach	4 600 787	4 408 480	4,4	29,4
9	9	Hambourg	4 248 000	3 738 307	13,6	12,0
10	10	Anvers	4 082 334	3 614 246	13,0	21,7
11	15	Port Klang	3 206 428	2 550 419	25,7	16,5
12	12	Doubaï	3 058 886	2 844 634	7,5	9,4
13	11	New York	3 006 493	2 863 342	5,0	21,3
14	14	Tokyo	2 960 000	2 695 589	9,8	16,1
15	13	Felixstowe	2 800 000	2 696 659	3,8	51,4
16	18	Bremerhaven	2 712 420	2 180 955	24,4	8,7
17	17	Gioia Tauro	2 652 701	2 253 401	17,7	55,6
18	16	Tanjung Priok	2 476 152	2 273 300	8,9	27,8
19	22	San Juan	2 392 749	2 084 711	14,8	11,9
20	20	Yokohama	2 317 393	2 172 919	6,6	-7,4

Source: *Containerisation International*, mars 2001 et *Port Development International*, avril 2001.

B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

127. Au cours de l'année, le port de Singapour a annoncé par deux fois des cadences de manutention de plus de 200 conteneurs à l'heure au terminal de Brani. En mars, le terminal a débité 210 conteneurs à l'heure et, en octobre, a effectué la manutention de 2 129 conteneurs en à peine plus de 10 heures. Un exploitant de terminal de Hong Kong (Chine) s'est targué d'avoir traité le chiffre record de 15 660 conteneurs (28 623 EVP) en 7 jours ou 168 heures. Ces productions représentent des débits annuels de plus de 1 million d'EVP par poste à quai. Certes, il s'agit là de résultats remarquables, mais, pour que le réseau de transport mondial fonctionne bien, il faut que les autres ports parviennent eux aussi à des niveaux de productivité satisfaisants. Cela vaut pour tous les ports, qu'ils soient situés dans des pays en développement ou ailleurs.

128. Une mauvaise exploitation des ports aboutit à la constitution de nœuds déficients sur le réseau de transport international et, parfois, appelle une prise de décisions à l'échelon le plus élevé pour y remédier. Le Président de la Fédération de Russie a fait état de pertes de 1,5 milliard de dollars par an dues à la médiocrité des services portuaires³ et indiqué que 70 millions de tonnes de marchandises russes transitaient maintenant par des ports baltes et finlandais.

129. Des conflits sociaux ont compromis les résultats dans quelques ports, notamment dans ceux d'entre eux qui aspiraient à poursuivre le processus de privatisation et à mettre fin à certaines pratiques restrictives. Plus tôt dans l'année, des grèves se sont produites dans plusieurs ports indiens où la manutention de certains chargements a dû être effectuée par l'armée. Le port de Chittagong (Bangladesh) a également été touché par des grèves. En Amérique du Sud, les services ont été perturbés dans certains ports chiliens et à Santos (Brésil). La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)⁴ prône actuellement la participation des syndicats au processus de réforme et de privatisation en tant que moyen de prévenir les conflits et de partager les avantages des gains de productivité.

130. Un autre moyen d'améliorer les résultats est de procéder à de nouveaux investissements pour faire face à l'accroissement du trafic et améliorer les services. Au cours de l'année, un certain nombre de ports ont annoncé des plans allant dans ce sens. Le port de Shanghai (Chine) envisage d'investir 220 millions de dollars dans la construction de cinq postes à quai conçus pour recevoir des navires de 15 mètres de tirant d'eau, afin d'assurer la desserte d'unités de 6 000 EVP à partir de 2005. Si ce projet d'aménagement est mené à terme, la superficie de la zone portuaire augmentera de plus de 38 km². Des ports mexicains ont annoncé, pour 2001, un budget d'investissement de 129 millions de dollars.

131. Cela étant, dans la plupart des ports, les investissements qui ont été faits l'ont été grâce à un effort conjugué des secteurs public et privé et ont constitué un volet important du processus de privatisation. En février 2000, South Asia Gateway, investisseur international avec P & O Ports comme actionnaire, a démarré un projet de 240 millions de dollars à Colombo (Sri Lanka), qui fera quadrupler la capacité du terminal, la portant à 1 million d'EVP en 2002. L'investissement de 10 millions de dollars pour l'aménagement pétrolier du port de Shianoukville (Cambodge) a été fait conjointement par le Gouvernement et Marubeni (Japon). Des organismes du secteur privé menant des activités en faveur du développement participent également aux efforts d'investissement. C'est ainsi, par exemple, que la Société financière internationale, l'une des institutions du groupe de la Banque mondiale, a apporté une partie des 50 millions de dollars investis à Rio Grande (Brésil) par l'exploitant local Wilson & Sons.

132. La mise en commun de ressources est aussi un procédé courant pour entreprendre de tels investissements. L'aménagement de 130 millions de dollars réalisé à Port-Saïd s'est fait avec A.P. Moller (Danemark) et ECT (Pays-Bas), outre la participation locale. Le Consortium d'aménagement portuaire

³ www.infomare.it/news/review/2000/b070800.asp, citant le Journal of Commerce, livraison du 7 août 2000.

⁴ Communication de M. K. Marges, secrétaire de la section des dockers de l'ITF à la Conférence sur la privatisation (Lisbonne, Portugal, 22-23 février 2000).

chargé de l'extension du port de Maputo (Mozambique), à l'exception du terminal à conteneurs, comprenait une entreprise de construction (Skanska - Suède), un opérateur portuaire (Liscont - Portugal) et des investisseurs locaux (Mozambique Gestores). Il a constitué une coentreprise avec l'administration portuaire, dans le cadre de laquelle cette dernière a apporté 49% du capital.

133. L'implication d'entreprises internationales de manutention des marchandises est jugée indispensable pour renforcer la position des ports existants dans le réseau de transport mondial. Deux accords conclus au cours du premier semestre de 2000 le montrent bien. ICTSI International Holdings Corporation (Philippines) figure au nombre des associés dans la société qui a remporté la concession du terminal à conteneurs de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) et Dubai Port International a obtenu la concession du port de Djibouti en vue d'en faire un port d'éclatement régional.

134. Avec la participation d'opérateurs internationaux de manutention ou de compagnies maritimes à ces types d'investissements, on peut voir apparaître des ports complètement nouveaux qui ajoutent des nœuds au réseau de transport mondial et qui sont susceptibles d'inquiéter certains ports existants. En cours d'année, le feu vert a été donné à l'aménagement, pour 300 millions de dollars, du terminal à conteneurs de Tanger (Maroc) auquel participe Hessianie, le plus gros exploitant portuaire de services conteneurisés de Belgique. Cet aménagement pourrait ébranler l'activité de transbordement d'Algésiras (Espagne) et ramène en mémoire des exemples récents: l'aménagement de Freeport (Bahamas) assumé par Hutchison Port Holdings et celui de Salalah (Oman) réalisé avec l'appui de Maersk-Sealand, l'une des plus grosses sociétés de transport par conteneurs.

135. Investir dans des équipements liés aux installations portuaires peut considérablement améliorer le rendement des ports. La construction du couloir Alameda, long de 32 kilomètres, qui raccordera les ports de Los Angeles et de Long Beach, sur la côte ouest des Etats-Unis, aux réseaux ferroviaires transcontinentaux de l'Union Pacific Railway et du Burlington Northern Santa Fe Railway s'est poursuivie comme prévue pendant l'année. Ce projet complexe vise à séparer et à améliorer les réseaux de transport routier et ferroviaire en éliminant plus de 200 passages à niveau, en regroupant quatre lignes de chemin de fer et en élargissant des voies rapides, ce qui fera diminuer le niveau de pollution, le bruit et le nombre d'accidents. Il est financé à l'aide de capitaux apportés par les autorités portuaires, d'un prêt fédéral et d'aides au transport, les prêts étant remboursés au moyen des redevances payées par les usagers. Une fois le projet achevé, les retards enregistrés en direction et au départ des ports seront sensiblement réduits.

136. De mauvais résultats peuvent avoir pour origine des problèmes extérieurs au port. Les barrages organisés par les camionneurs pour protester contre la hausse du prix des carburants, l'augmentation des frais d'assurance et la longueur du temps d'immobilisation dans l'enceinte portuaire, ont désorganisé la gestion des conteneurs dans certains ports de Floride (Etats-Unis) au premier trimestre de 2000. Au second semestre de l'année, on a commencé à hâter les procédures de dédouanement dans les ports espagnols, suite à la promulgation d'une loi n'autorisant le dédouanement de marchandises pour le compte de tiers que par des agents en douane agréés.

137. Enfin, les plaintes émises au sujet du niveau élevé des taxes portuaires montrent qu'il est besoin de prendre des mesures pour améliorer le rendement portuaire. A Santos (Brésil), la taxe moyenne de manutention par conteneur (350 dollars), qui était beaucoup trop élevée par rapport à celle appliquée dans les ports voisins, favorise la mise en œuvre de réformes portuaires. A Durban (Afrique du Sud), l'administration portuaire est convenue, dans certaines conditions, d'indemniser les sociétés de transports maritimes conteneurisés pour des retards d'accostage dépassant 16 heures et, parallèlement, a confié à des services spécialisés l'étude des problèmes rencontrés dans l'exploitation du terminal à conteneurs.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

138. Aujourd'hui, les entreprises internationales de manutention jouent un rôle important dans le trafic conteneurisé. Elles ont des débits élevés et tendent à offrir des services standard aux compagnies mondiales de lignes régulières. En 2000, celles qui ont traité plus de 5 millions d'EVP ont été PSA Corporation, Hutchison Port Holdings (HPH), P & O Ports et Stevedoring Services of America (SSA).

139. HPH a manutentionné quelque 22 millions d'EVP par l'intermédiaire de 136 postes à quai situés dans 18 ports, à savoir: Hong Kong, Shanghai, Yantian, Guanzou, Shenshen, Pearl River Delta, Shauntou et Xiamen en Chine; Yangon (Rangoon) au Myanmar; Port Klang, en Malaisie; Tanjung Priok, en Indonésie; Felixstowe, Thamesport et Harwich au Royaume-Uni; Rotterdam, aux Pays-Bas; Freeport, aux Bahamas; et Crisobal et Balboa au Panama. PSA Corporation a traité quelque 20 millions d'EVP par l'intermédiaire de ses installations à Singapour; à Dalian et Fuzhou en Chine; à Tuticorin et Pipavav en Inde; à Inchon en République de Corée; à Gènes et Venise en Italie; à Aden au Yémen; à Sines au Portugal et à Muara à Brunei. P & O Ports a manutentionné 8,3 millions d'EVP par l'intermédiaire de terminaux situés dans 24 ports, à savoir: Sydney, Melbourne, Brisbane et Freemantle en Australie; Buenos Aires en Argentine; Anvers en Belgique; Shekou, Tianjin et Qingdao en Chine; Nhava Sheva, Kandla, Chennai et Cochin en Inde; Tanjung Perak en Indonésie; Cagliari en Italie; Maputo au Mozambique; Port Qasim au Pakistan; Manille aux Philippines; Vostochny en Fédération de Russie; Colombo au Sri Lanka; Laem Chabang en Thaïlande; Southampton et Tilbury au Royaume-Uni et Newark aux Etats-Unis. Enfin, SSA a traité 5 millions d'EVP dans 60 installations situées pour l'essentiel aux Etats-Unis et dans 12 ports internationaux tels que Colón, Panama et Manzanillo au Mexique.

140. De plus petites entreprises internationales de manutention telles qu'ICTSI aux Philippines, qui a manipulé 2,7 millions d'EVP en 2000, peuvent avoir un chiffre d'affaires énorme, supérieur à 300 millions de dollars. Un certain nombre d'opérateurs nationaux développent progressivement leurs activités ou fusionnent avec d'autres à l'étranger. Ceres et Holt aux Etats-Unis sont en train de s'étendre, la première en Europe, la seconde dans les Caraïbes. Eurokai, de Hambourg, a fusionné avec BSL de Brême, pour créer Eurogate. Une entreprise de transports intérieurs, Urbaser, dont le chiffre d'affaires annuel est de 86 millions de dollars, est parvenue à implanter ses activités dans plusieurs ports espagnols.

141. Maersk-Sealand, grande compagnie de transports maritimes conteneurisés, est également une entreprise internationale de manutention qui exploite des terminaux réservés sur lesquels s'appuie son réseau mondial de transports maritimes. Cette compagnie, dont c'est la politique d'utiliser des terminaux qui lui soient exclusivement réservés, n'a pas réussi, en dépit d'interminables négociations avec PSA Corp. à obtenir l'exclusivité de telles installations à Singapour. A la fin de l'année, elle avait transféré ses activités dans un nouveau port malaisien voisin, Tanjung Pelepas, où elle a pris une participation de 30%.

142. Les activités de fusions et acquisitions d'opérateurs portuaires internationaux ont commencé à attirer l'attention des organes de réglementation. Vers la fin de l'année, la Direction IV de la Commission européenne, chargée de faire respecter les règles de la concurrence, a mis la société ECT, de Rotterdam, en demeure de faire connaître ses actionnaires dans les trois semaines. ECT devait, à l'origine, être vendue à parts égales à HPH et à un consortium néerlandais, en 1999. La Direction ayant considéré que la transaction conférait à HPH une position dominante sur le marché du transport conteneurisé en Europe du Nord, chacun des deux actionnaires a réduit sa participation à 35%. Jugeant que les 30% restants étaient détenus seulement temporairement par une tierce partie, la Direction a demandé des éclaircissements sur ce point et, finalement, a approuvé l'arrangement.

143. On s'est également préoccupé d'éventuelles intégrations verticales et horizontales lors de l'adjudication des terminaux chiliens en août 1999. Les instances réglementaires ont décidé que le concessionnaire d'un terminal ne pourrait pas détenir plus de 15% d'un terminal ou d'un port voisin et que toute partie intéressée (particulier, compagnie de navigation ou chargeur) à qui étaient dus plus de 25% du débit du terminal ou 15% du débit des ports voisins l'année précédente ne pourrait pas non plus détenir plus de 40% d'un terminal.

144. En 2000, le Gouvernement argentin a autorisé la fusion d'opérateurs au port de Buenos Aires et les chargeurs ont protesté contre cette concentration de services aux mains d'un nombre réduit de sociétés. TPR, en partie détenue par P & O Ports, a racheté TPA, faisant ainsi quadrupler la capacité du groupe, qui est passée à près de 2 millions d'EVP. Maersk-Sealand a pris une participation majoritaire dans le Terminal 4, propriété d'un groupe d'opérateurs locaux, et envisagerait, dit-on, d'investir 40 millions de dollars pour en accroître la capacité. De ce fait, les opérateurs qui étaient au nombre de cinq au port de Buenos Aires, ne sont plus que trois maintenant. On trouve néanmoins d'autres opérateurs à l'extérieur du port.: Exolgan a poursuivi ses activités au Dock Sud et un nouveau terminal était en cours d'aménagement à Zarate.

145. L'énorme force de frappe financière des entreprises internationales de manutention leur permet de solliciter les marchés financiers pour développer les installations portuaires. Vers la fin de l'année, PSA a réussi à collecter 900 millions de dollars en deux émissions d'obligations. ICTSI a vendu près de 30% de ses parts à des investisseurs institutionnels américains.

146. La mise en place d'autorités portuaires étroitement modelées suivant des principes commerciaux s'est poursuivie. Le Land de Brême (Allemagne) a décidé d'ériger son administration portuaire en société à responsabilité limitée, dont il constitue le seul propriétaire. Des mesures de ce genre ont déjà été prises à Anvers et à Gand ces dernières années. Pour disposer de toute la souplesse voulue dans l'accomplissement de sa mission commerciale, l'autorité portuaire de Rotterdam (RMPM) a été autorisée à créer une société holding, Mainport Holding Rotterdam (MHR), qui pourra participer à des activités logistiques et industrielles d'appui au port et à sa région sans avoir à requérir l'approbation du Conseil municipal.

147. Cela dit, dépendre totalement des marchés financiers n'est pas forcément toujours un avantage. Au premier trimestre de 2000, les analystes financiers ont jugé décevants les résultats d'ABP, qui dirige 23 ports britanniques (cotés à la Bourse de Londres), comparés à ceux de sociétés plus petites et plus dynamiques. Le rendement de l'actif de Mersey, par exemple, qui administre le port de Liverpool, a été de 17%, alors que celui d'ABP, après effacement d'une dette de 120 millions de dollars contractée pour un achat regrettable aux Etats-Unis, n'a été que de 11%.

148. Il n'en reste pas moins qu'il est nécessaire de recourir aux finances publiques pour les grands projets de développement. C'est ainsi qu'il est envisagé de faire financer à parts à peu près égales par les secteurs public et privé les 444 millions de dollars nécessaires à la construction du terminal Euromax projetée par les sociétés ECT et Nedlloyd, de Rotterdam. Le terminal, qui occupera une superficie de 125 hectares et sera doté d'un quai de 2,3 kilomètres de long, sera achevé d'ici 2004. Il est probable aussi que le projet d'aménagement d'un port à conteneurs en eau profonde à Wilhemshaven sera subventionné par le Gouvernement allemand.

149. L'implication du secteur public exige une approche impartiale, notamment au cours du processus de privatisation. Le Gouvernement indien a publié un contrat de concession type pour assurer le bon déroulement de la procédure d'adjudication. Celle-ci se déroulera en deux temps. Les soumissionnaires seront d'abord sélectionnés en fonction de leur expérience et de leur surface financière. Ils devront avoir déjà géré des terminaux; leur un appel d'offre devra porter sur la moitié de la capacité du terminal au minimum et 20% de leurs fonds propres devront correspondre à 50% du coût du projet au moins. Ensuite, les soumissionnaires retenus seront appelés à présenter les aspects techniques et les modalités financières de leur projet. L'Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED)⁵ propose une approche de la gestion des risques permettant de parvenir à un dosage équilibré des fonds publics et des fonds privés consacrés aux concessions portuaires. Les risques identifiés aux niveaux de la construction et de l'exploitation des concessions portuaires seraient à répartir avec l'aide des organismes financiers qui participent au projet.

⁵ Rapport "Partenariats public-privé portuaires dans les pays en développement; Analyse, partage et gestion des risques", disponible en anglais et en français auprès de l'ISTED. Voir le site Web: www.isted.com.

150. Dans les régions qui ne sont pas mises en valeur, des investissements portuaires pourraient contribuer à améliorer sensiblement le niveau de vie. Au cours de l'année, l'Afrique du Sud a révélé qu'elle projetait d'aménager, à l'aide de capitaux européens, un port industriel en eau profonde sur une superficie 6000 hectares, où se trouvait initialement une raffinerie de zinc. La phase de construction s'accompagnera de la création d'environ 10 000 emplois.

D. BESOINS PARTICULIERS DES PETITS PORTS

151. Il existe, le long des côtes de l'océan Indien, nombre de petits ports qui pourvoient aux transports modernes et traditionnels. Ces derniers sont assurés par des dhows, petits bateaux à voile ou à moteur, qui transportent de petits chargements pour des détaillants ou des particuliers, y compris des produits destinés à la construction ou à de petites entreprises manufacturières.

152. Les gros dhows, qui peuvent transporter 200 à 300 tonnes environ, relâchent dans les ports du Golfe d'Aden, le long de la route Corne-côte est de l'Afrique/Pakistan-Inde (Gujerat) et le long des côtes de Malabar et de Coromandel. Ils assurent un trafic saisonnier, particulièrement intense le long de la Corne et de la côte est de l'Afrique entre décembre et juin. Les petits dhows, tels que ceux que l'on trouve en Afrique de l'Est ⁶ peuvent transporter de 30 tonnes (pour les dhows à voile) à 110 tonnes (pour les dhows à moteur).

153. Le gros des cargaisons provient de Doubaï (Emirats arabes unis), qui fait office d'entrepôt de marchandises dans le Golfe persique et où l'on construit des dhows également. Ce trafic s'accommode de modestes aménagements portuaires: un bassin peu profond et un quai à large tablier, de préférence, permettant le déchargement direct des marchandises sur les véhicules qui en assureront l'acheminement ultérieur. L'autorité portuaire qui gère les installations en est toujours le propriétaire. Toutes les opérations de manutention sont organisées et effectuées pour les propriétaires des marchandises ou leurs agents qui, en règle générale, prennent eux-mêmes livraison des marchandises. Ces opérations se déroulent, la plupart du temps, dans un secteur ancien du port, où l'eau est peu profonde. C'est ce qui se passe, notamment, dans les deux ports à conteneurs modernes d'Aden et de Salalah.

154. Le trafic qu'assurent les dhows maintient souvent un minimum d'activité économique dans des régions dévastées par l'homme. Au port de Bosaco (Somalie), grâce aux importations provenant de ce courant de trafic, l'activité économique est florissante et a exercé un tel pouvoir d'attraction sur la zone environnante que la population a quadruplé. On y utilise même des dhows à l'occasion pour exporter du bétail (par exemple des chameaux et des chèvres). En 2000, ce sont 567 navires qui ont fait escale à Bosaco où le débit portuaire a atteint 0,27 million de tonnes. Il peut être difficile de faire respecter des sanctions économiques internationales dans des pays où le trafic est assuré en partie par des dhows, d'autant que ce trafic est sujet à des pratiques illicites telles que la contrebande.

155. Les ports qui desservent ce trafic négligent souvent de fournir les installations et les services qui lui sont indispensables. S'ils étaient mieux équipés sur le plan sanitaire et si les mesures de sécurité concernant la multitude de personnes employées à la manutention et au dédouanement des chargements y étaient plus rigoureuses, les opérations s'y dérouleraient mieux et les pertes y seraient moins importantes. L'introduction d'un certain niveau de contrôle de la part des pouvoirs publics pourrait aussi amener une amélioration des conditions de travail des marins servant à bord des dhows.

⁶ Preliminary Study of the East African Informal Maritime Sector, par Geoffrey Boerne, Seafers International Research Centre, Department of Maritime Studies and International Transport, Université de Cardiff, Pays de Galles, Royaume-Uni (janvier 1999).