

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE**  
**SUR LES TRANSPORTS MARITIMES**  
**2001**  
**Chapitre VI**

**Nations Unies**  
**New York et Genève, 2001**

## Chapitre VI

### TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

*Le présent chapitre renseigne sur les tous derniers changements survenus dans le domaine du transport multimodal, notamment dans les services de transport de marchandises par chemin de fer, sur l'état des principales conventions relatives aux transports maritimes, sur le débat consacré aux transports à la Conférence des pays les moins avancés, qui s'est tenue à Bruxelles et sur les activités de formation de la CNUCED.*

#### A. ÉVOLUTION OBSERVÉE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MULTIMODAL

##### *Législation en matière de transport multimodal*

156. Au cours du dernier quart du vingtième siècle, le transport de marchandises a subi de profondes transformations avec l'apparition de nouveaux moyens de transport et de communication plus performants. L'une des avancées les plus importantes a été l'invention et l'utilisation des conteneurs. Il y a eu aussi l'arrivée du transport multimodal, dans le cadre duquel l'acheminement des marchandises est assuré par différents modes de transport (route et chemin de fer, par exemple) sur la base d'un contrat unique. Au début du vingt-et-unième siècle, le transport de marchandises continue de subir de profondes mutations. De plus en plus de mouvements de marchandises sont multimodaux et s'effectuent d'entrepôt à entrepôt; ces transports peuvent être organisés exactement de la manière dont le souhaitent les clients et sont tout à la fois plus performants et plus rentables que des transports unimodaux fractionnés. Aujourd'hui les transports sont plus souvent qu'autrefois combinés avec d'autres services logistiques à valeur ajoutée, tels que le magasinage, le groupage et le dégroupage de différents chargements, l'emballage et le déballage de marchandises, le dédouanement, etc. La technologie de l'information commence aussi à jouer un rôle important dans la mise en place de transports polyvalents et plus efficaces. On utilise déjà des systèmes de transmission de données informatisées pour échanger des informations, établir les contrats de transport, ou "suivre à la trace" les marchandises pendant les opérations de transit, et il est probable que, dans un proche avenir, on les utilisera aussi pour remplir les fonctions des documents de transport traditionnels.

157. De nos jours, les expéditions de marchandises, du moins bon nombre d'entre elles, sont acheminées de porte à porte, par des entreprises de transport multimodal, sur la base d'un contrat de transport unique et d'un seul document de transport. Toutefois, ces opérations ne sont généralement ni réglementées ni cautionnées par une convention internationale ou une législation nationale sur le transport de marchandises.

158. En dépit de diverses tentatives pour mettre en place un cadre juridique uniforme régissant le transport multimodal, aucun régime international de ce genre n'a été institué. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 n'a pas été ratifié par un nombre suffisant de pays pour entrer en vigueur. Les Règles CNUCED/CII applicables aux documents de transport multimodal, qui, elles, sont entrées en vigueur en janvier 1992, n'ont pas force de loi. Etant contractuelles par nature, elles ne pourront prendre effet si leurs dispositions sont contraires à celles de la loi impérative.

159. L'absence d'un cadre juridique international généralement acceptable dans ce domaine a conduit des gouvernements et des organismes intergouvernementaux régionaux ou sous-régionaux à prendre l'initiative de légiférer pour pallier les imprécisions et les problèmes qui se font jour dans le contexte actuel. D'aucuns s'inquiètent de la prolifération d'approches individuelles et éventuellement divergentes qui ajouterait à la confusion et au flou que l'on note déjà dans le régime juridique du transport multimodal.

160. La prolifération d'approches nationales différentes a incité un certain nombre d'organisations à se pencher sur le problème en vue de trouver des moyens d'y remédier. Le document élaboré par le secrétariat de la CNUCED sous le titre "Implementation of Multimodal Transport Rules" (UNCTAD/SDTE/TLB/2, en date du 27 juin 2001) passe en revue les règles et réglementations relatives au transport multimodal qui ont été adoptées ces dernières années aux niveaux national, régional et sous-régional. Il s'achève sur le constat que, si l'on souhaite depuis longtemps uniformiser la législation régissant le transport multimodal international, on n'y est pas encore parvenu. Ce problème retient toujours l'attention de diverses organisations internationales et intergouvernementales, de même que celle de certains gouvernements. Les travaux dans ce domaine important se poursuivent et demandent de toute évidence à être examinés dans une enceinte internationale, en priorité. On trouvera ci-après un extrait du document qui en donne en quelque sorte un résumé et les conclusions:

" ... Ainsi qu'il ressort de l'étude, certaines juridictions ont adopté le système de responsabilité "réseau" qui, dans le cas d'un dommage localisé, fait relever la responsabilité de l'entreprise de transport multimodal (ETM) des dispositions de la convention internationale ou de la législation nationale impérative applicable à l'étape du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit, si bien que la responsabilité de l'ETM varie selon l'endroit où se produit le dommage ou la perte. Dans le cas d'un dommage non localisé, la responsabilité de l'ETM est souvent régie par des dispositions législatives générales, ce qui peut créer des difficultés pour déterminer le régime applicable dans chaque cas.

Un certain nombre de législations, suivant l'approche de la Convention sur le transport multimodal, ont adopté un régime modifié de responsabilité "réseau" fondé sur la présomption de faute ou de négligence. Ces textes s'inspirent dans une très large mesure des dispositions de la Convention sur le transport multimodal et des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport<sup>7</sup>.

En règle générale, ces lois et réglementations s'appliquent aux contrats de transport multimodal lorsque le lieu de prise en charge, ou de livraison, des marchandises se trouve dans le pays qui rend les textes exécutoires. Cela veut dire que de telles lois et réglementations ont un champ d'application bien plus vaste et qu'elles ne valent pas uniquement pour le pays considéré ou la région.

Les dispositions des lois et réglementations en vigueur sont en général d'application obligatoire et, souvent, frappent de nullité toute disposition contractuelle qui leur est contraire. Il n'est donc pas possible d'utiliser des clauses et conditions types pour déroger à ces instruments.

En Amérique latine, les organisations régionales et sous-régionales ont des listes d'adhérents qui se chevauchent, certains pays étant membres de plus d'une d'entre elles. Ces organisations ont élaboré pour leurs membres des lois et des dispositions réglementaires en matière de transport multimodal, qui ne sont pas totalement uniformes, vu qu'elles appréhendent diversement certaines questions essentielles. Certains pays, tout en adhérant à plusieurs organisations, ont aussi promulgué des lois s'écartant de celles établies par ces organisations. Déterminer la loi qui s'applique dans un cas donné devient alors un problème crucial.

De toute évidence, on est loin d'être parvenu à uniformiser la législation régissant le transport multimodal. Actuellement, on peut dire qu'on ne sait pas très bien quelle est la loi applicable aux opérations de transport multimodal. Du fait qu'il n'existe pas de régime de responsabilité uniforme, que les lois et réglementations nationales sont disparates et qu'elles traitent diversement de questions essentielles telles que le régime de responsabilité, les limites de la responsabilité, le délai de prescription, etc., les parties ont des difficultés à évaluer à l'avance les risques encourus.

Lorsque la perte n'est pas localisée et que le tronçon sur lequel s'est produit la perte ou le dommage n'est pas déterminé, le problème est de même nature. Dans la pratique, on utilise généralement des documents aux clauses types, comportant des dispositions variables en matière de responsabilité; mais, vu que ces dernières sont contractuelles, elles sont ordinairement assujetties à des lois et réglementations nationales impératives et divergentes. La situation se complique encore lorsque le dommage se produit progressivement et pendant toute l'opération de transport.

---

<sup>7</sup> On notera que les Règles CNUCED/CCI ont été élaborées en vue d'être incorporées dans les contrats de transport de marchandises et non dans le but servir de loi type pour la promulgation de lois nationales impératives. Il conviendrait d'être particulièrement attentif en incorporant des dispositions contractuelles telles que les Règles de la CNUCED dans des lois nationales impératives pour s'assurer que, conjuguées à des dispositions découlant de la Convention sur le transport multimodal, elles n'aient pas de conséquences imprévues.

La situation actuelle confuse et très insatisfaisante concernant les régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises en général et au transport multimodal en particulier ont amené un certain nombre d'organisations à entreprendre l'étude de divers moyens d'améliorer les choses. Les solutions proposées vont de l'élaboration d'une nouvelle série de lois types à une convention internationale contraignante ou à une convention internationale non contraignante semblable à la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises de 1980, à appliquer par défaut. Il est reconnu que des lois types applicables par entente contractuelle des parties ou un régime international non contraignant seraient beaucoup plus généralement acceptables, mais serviraient peu à promouvoir l'uniformité. Une convention internationale contraignante constituerait, en principe, le meilleur instrument pour assurer l'uniformité internationale, mais l'expérience a montré que les conventions internationales étaient difficiles à négocier et très lentes à prendre effet. Après vingt ans, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises n'est toujours pas entrée en vigueur et il est peu probable qu'elle entre en vigueur dans un avenir proche, même si un grand nombre de ses dispositions ont été utilisées dans l'élaboration de certaines législations nationales, régionales et sous-régionales.

Cela étant, c'est à l'échelon mondial et avec la participation concrète de toutes les parties intéressées qu'il conviendrait de décider de la nature et de la portée des dispositions à prendre. L'adoption de solutions nationales ou régionales individuelles ne pourrait qu'ajouter à l'incertitude existante et au manque d'uniformité, et, partant, porter préjudice à la communauté internationale. La coordination et la coopération internationale sont indispensables pour parvenir à une solution largement acceptable". (paragraphe 246 - 254).

#### *Facilitation du commerce*

161. En 2000, le Groupe de travail des procédures du commerce internationale du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) a réalisé une mise à jour du Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce. La version originale du Recueil avait été élaborée en 1994 par la CEE-ONU et la CNUCED pour aider ceux qui menaient des activités de facilitation du commerce, c'est-à-dire qui œuvraient à la rationalisation systématique des procédures et de la documentation utilisées dans le commerce international.

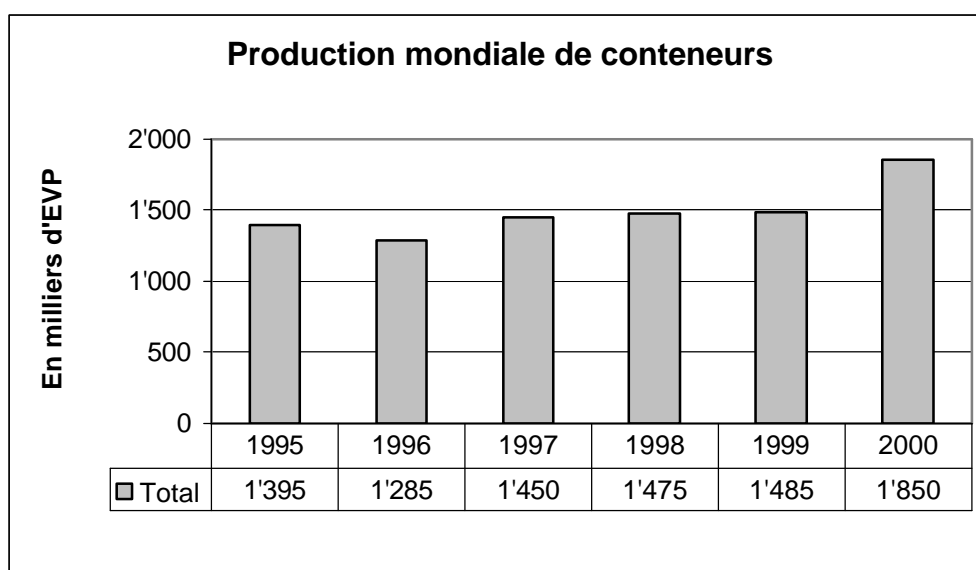
162. Le recueil est une compilation exhaustive et analytique: les recommandations y sont groupées sous des rubriques ayant trait au commerce en général, aux procédures et contrôles officiels (au niveau douanier, notamment), aux moyens et au matériel de transport, au mouvement de personnes, au transport de marchandises dangereuses, aux méthodes de paiement, à l'utilisation des techniques de l'information, aux pratiques commerciales et aux normes internationales. La version révisée du Recueil a été adoptée en mars 2001. Le version définitive est disponible depuis juin 2001 sur le site Web <http://www.unecefact.org>.

#### *Secteur de la location de conteneurs*

163. En 2000, la production mondiale de conteneurs a représenté 1,85 million d'EVP. Elle a ainsi augmenté de 24,6% par rapport à 1999 (voir graphique 9). Le fléchissement de la demande mondiale enregistré en 1998 suite au ralentissement des échanges internationaux a eu peu d'effet sur le niveau de la production de conteneurs en Chine. Vers 1999, nombre de fabricants ont fait faillite en République de Corée, dans la Province chinoise de Taiwan, en Inde et ailleurs, pour avoir été incapables de s'aligner sur les prix chinois. Dans les ports européens, un conteneur de 20 pieds en provenance de Chine se vendait entre 1 700 et 1 800 dollars. L'orientation à la baisse des prix des conteneurs depuis 1995 et 1999 tient principalement au niveau très bas des coûts de production, en particulier du coût de la main d'œuvre, en Chine. Le prix le plus bas enregistré en 1999, 1 350 dollars, a été celui, départ usine, de conteneurs de 20 pieds fabriqués en Chine.

164. Comme le montre le tableau 43, le conteneur normalisé pour marchandises solides est de loin le conteneur le plus fabriqué dans le monde. Sa production a augmenté de 29,3% en 2000. Les fabricants installés dans d'autres pays que la Chine ont commencé à diversifier leur production ou à se reconvertir dans d'autres secteurs plus spécialisés: conteneurs aux normes ISO, caisses mobiles ou autres conteneurs destinés aux transports intérieurs. Les sociétés européennes, dont la production a baissé de près de 50% depuis 1996, concentrent leur activité sur la fabrication de caisses mobiles et de conteneurs frigorifiques. La production de conteneurs frigorifiques a augmenté de 11,1% en 2000. Celle de caisses mobiles a plus que doublé en 1999 par rapport à celle de 1995 et a encore augmenté de 4,4% en 2000.

GRAPHIQUE 9  
Production mondiale de conteneurs



Source: *Containerisation International*, février 2001.

Note: Les totaux recouvrent les conteneurs maritimes et d'autres types de conteneurs.

TABLEAU 43  
Production mondiale de conteneurs par grandes catégories, 1999 et 2000

Type de conteneur	1999	2000
Conteneurs normalisés et hors-cotes pour marchandises solides	1 230 000	1 590 000
Conteneurs spéciaux pour marchandises solides	65 000	64 000
Conteneurs réfrigérés	90 000	100 000
Conteneurs-citernes	12 000	12 000
Conteneurs européens (caisses mobiles)	45 000	47 000
Conteneurs à usage intérieur (Etats-Unis)	43 000	37 000
Total	1 485 000	1 850 000

Source: *Containerisation International*, février 2001.

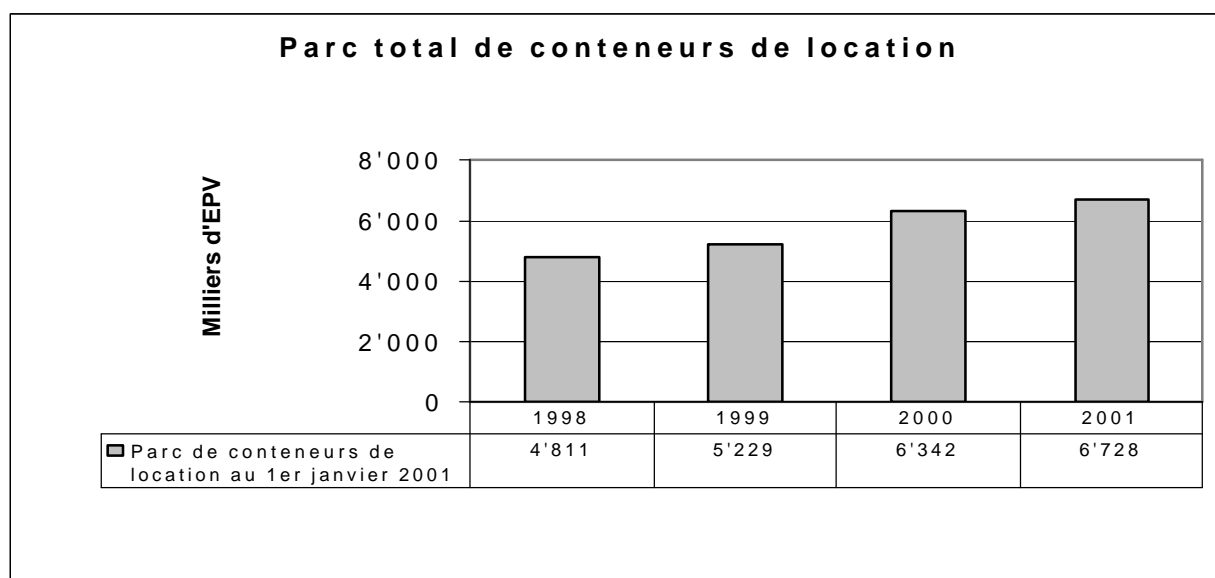
Note: Certains totaux pour 2000 sont des estimations.

165. Le secteur de la location de conteneurs a été perturbé par le ralentissement des échanges mondiaux, leur reprise ultérieure et les perspectives incertaines de la fin de l'année 2000. Le parc de conteneurs de location a augmenté de 8,6% en 1998, vigoureusement progressé de 21,3% en 1999 et augmenté encore d'un modeste 6,0% en 2000 (voir graphique 10). La demande de conteneurs de location a été stimulée par l'accroissement la capacité cellulaire des navires (voir tableau 7 du chapitre II) et la nécessité de repositionner les conteneurs sur les liaisons commerciales au trafic déséquilibré.

166. Les loueurs de conteneurs ont acheté d'importantes quantités de conteneurs neufs en 1997 et 1998. On estime qu'environ 1,5 million d'EVP ont été stockés début 1999 en prévision d'une augmentation des

prix des unités neuves. Il en est résulté un excédent de conteneurs neufs dans le parc de location, qu'est venue aggraver l'accumulation de vieux conteneurs inutilisés dans les régions du monde où la demande est faible, en particulier en Europe et en Amérique du Nord. Le taux d'utilisation est tombé en dessous de 81% en 1999 et n'était plus que de 79% au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

GRAPHIQUE 10

**Parc total de conteneurs de location**

Source: IICL Annual Leased Container Fleet Survey, 1998 à 2001.

167. Début 2000, environ 45% du parc de conteneurs de location étaient loués à long terme, le reste étant en master lease ou hors fret. Bien qu'ayant réduit leurs achats et abaissé leurs coûts d'exploitation grâce aux techniques informatiques, les loueurs continuent de fonctionner avec de faibles marges de bénéfice, car le taux d'utilisation des conteneurs et les tarifs de location sont très bas.

168. Ainsi que le montre le graphique 11, les tarifs de location et les prix des conteneurs neufs ont évolué de conserve, atteignant leur niveau le plus bas en 1999. Pour les conteneurs loués à long terme, généralement des boîtes neuves, le tarif journalier le plus bas a été de 0,70 dollar, ce qui les a rendus plus intéressants que les boîtes en master lease dont les tarifs de location journaliers, en légère régression seulement, se situaient un peu au-dessus de 1,20 dollar, les charges fixes étant élevées. Les tarifs de location, comme les prix des conteneurs neufs, se sont légèrement redressés en 2000.

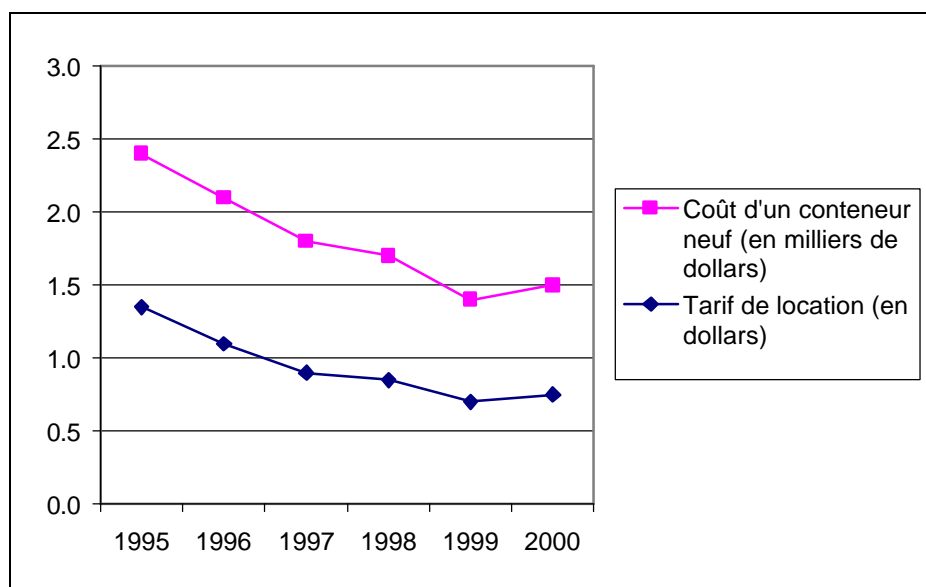
169. Les prix des conteneurs neufs se sont mis à grimper à la mi-2000 lorsque les différentiels de prix ont commencé à se réduire en Chine. Toutefois, il n'était pas certain que cette tendance se confirme, car elle résultait de la hausse du coût de la matière première, de l'intensification de la demande de conteneurs neufs dopée par la reprise économique en Asie du Sud-Est et du regroupement de plusieurs fabriques chinoises.

170. Le graphique 12 met en évidence le renversement de tendance des prix de différents types de conteneurs. Le prix d'un conteneur normalisé pour marchandises solides de 20 pieds, neuf, était d'environ 1 500 dollars en 2000, en augmentation de 100 dollars par rapport à 1999. Les prix des conteneurs de 40 pieds et de 40 pieds HC, départ usine, sont allés en se rapprochant et ont évolué dans la même direction depuis 1995. Vers la mi-2000, ils ont encore augmenté, d'approximativement 160 dollars par rapport à ceux qui prévalaient un an plus tôt.

171. Les perspectives à court terme pour la demande de matériel de location sont encourageantes. Le taux d'utilisation moyen atteignait 84,4% fin 2000, taux analogue à celui de la fin de l'année 97, mais supérieur à ceux de 1998 et 1999, qui avaient été de 79 et 81% respectivement. L'augmentation des prix des conteneurs neufs est susceptible aussi d'inciter les opérateurs à louer plutôt qu'à acheter.

GRAPHIQUE 11

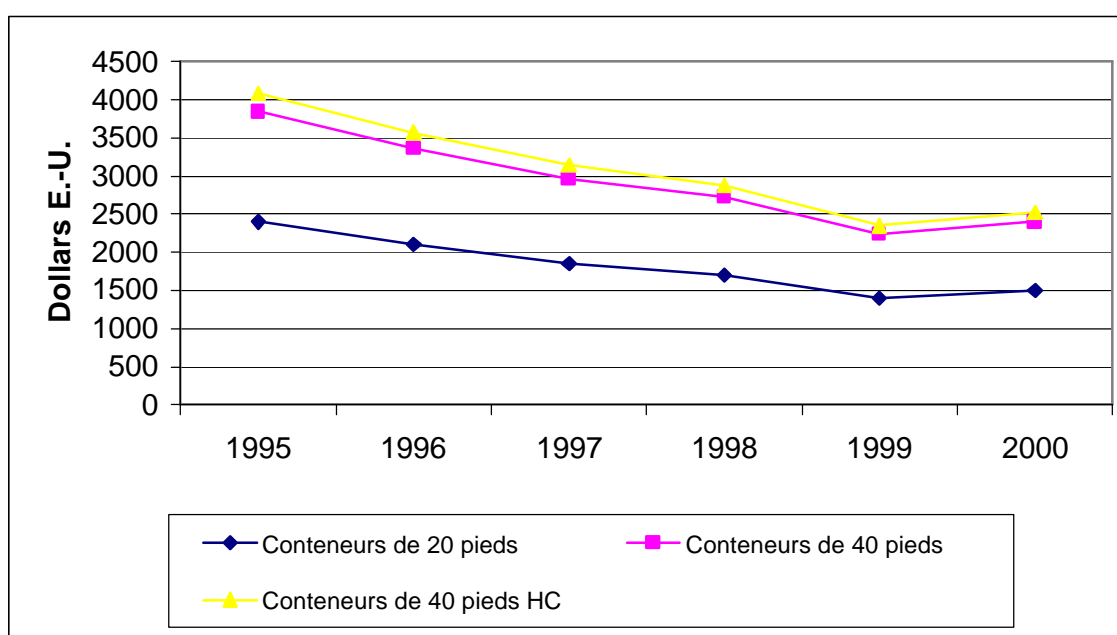
## Evolution des prix des conteneurs neufs et des tarifs de location



Source: *Containerisation International*, juillet 2000.

GRAPHIQUE 12

## Evolution des prix de différents types de conteneurs normalisés pour marchandises solides



Source: *Containerisation International*, septembre 2000.

172. A l'heure actuelle, la Chine, qui assure près de 70% de la production mondiale d'unités de 20 pieds, est le premier producteur de conteneurs. D'après les estimations qui ont été faites pour 1999, les entreprises chinoises ont satisfait environ 85% de la demande mondiale de conteneurs pour marchandises solides, équivalant à plus de 1,05 million d'EVP. Des réductions de capacité de production de 10 à 15% en 1999 et 2000 et la forte demande dont font l'objet, cette année, les conteneurs normalisés ont contraint les usines chinoises à faire des heures supplémentaires et à reprendre des chaînes de production affectées au départ à la fabrication de conteneurs spéciaux.

*Impact des technologies de l'information sur le transport et la facilitation du commerce*

173. C'est au degré d'utilisation des sites et des portails Internet pour les activités journalières des prestataires de services et les transactions commerciales entre différentes parties que se mesure le mieux l'impact des technologies de l'information sur le transport et la facilitation du commerce. On voit ainsi que des sociétés adeptes des nouvelles technologies ont pénétré le marché des transports et des activités maritimes dans le but d'offrir des services de courtage, mais ont eu des difficultés à se constituer en alternatives viables aux entreprises existantes. On voit aussi que des sociétés en place ont créé des filiales informatiques pour donner un coup de fouet à leurs propres activités.

174. En mars 2000, HPH a mis en service son portail Internet pour compléter les activités portuaires de la compagnie. Ce portail a été reconfiguré début 2001 pour offrir des solutions logistiques permettant aux sociétés qui expédient des marchandises aux quatre coins du monde de le faire de la façon la plus simple et la plus efficace possible ([www.line.net](http://www.line.net)). Actuellement, ce portail s'adresse à la communauté des transitaires, des demandeurs et des fournisseurs de moyens de transport, des banques, des compagnies d'assurance et des organismes gouvernementaux, et couvre tous les modes de transport et tous les types de chargements. Planification, chargement et routage d'activités de transport, documentation électronique et réservation en ligne, suivi des colis, ravitaillement en vivres, fournitures et pièces détachées des navires et des ports sont au nombre des services proposés aux utilisateurs.

175. Dans le domaine maritime, il existe actuellement trois grands portails prévoyant d'offrir des services en ligne pour les calendriers des appareillages, les tarifs, les demandes de réservation de chargeurs, les connaissements, les systèmes de localisation et de suivi des marchandises ainsi que pour les paiements. Le site de commerce électronique IITTRA ([www.intra.com](http://www.intra.com)), est adossé à P & O Nedlloyd, Hamburg Süd, CMA-CGM, Maersk-Sealand, Mediterranean Shipping Company et Hapag-Lloyd. Un programme pilote de localisation et de suivi a été lancé en février 2001. GT Nexus et CargoSmart sont d'autres sociétés qui se sont lancées dans la réservation en ligne de conteneurs.

176. GTNexus ([www.gtnexus.com](http://www.gtnexus.com)) est le fruit d'un partenariat entre une société internaute gérant des expéditions conteneurisées (Tradiant) et des compagnies maritimes (APL, ANZDL, Canada Maritime, Cast, Contship Containerlines, Lykes Lines, TMM Lines, Hanjin, Hyundai K-Line, Mitsui OSK Lines, Senator Lines, Yang Ming et Zim). La société a intégré ses applications de logistique électronique aux systèmes de back-office de ses partenaires du secteur des transports maritimes. En mai 2001, Hewlett Packard, le troisième plus gros importateur d'électronique des Etats-Unis, est convenu de gérer tous ses transports mondiaux en passant par GTNexus.

177. CargoSmart ([www.cargosmart.com](http://www.cargosmart.com)) est le site de commerce électronique créé par OOCL, qui offre tous les services mentionnés plus haut. COSCO Containers Lines et MISC y participent depuis peu. Tous ces portails cherchent à offrir en permanence au chargeur les meilleures informations qu'il lui soit possible de trouver afin de l'attirer et de le fidéliser.

## **B. SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE**

178. Le transport de marchandises par voie terrestre s'inscrit tout naturellement dans le prolongement du transport maritime. Le pétrole brut et les marchandises solides transportées en vrac sont acheminés par oléoducs, chemins de fer et transporteurs à courroie longue distance. Dans le trafic de ligne, c'est surtout le transport routier qui prédomine, notamment sur les petites et moyennes distances. Les premiers services ferroviaires pour l'acheminement longue distance des cargaisons des lignes régulières ont été mis en place dans les années 80, avec des trains porte-conteneurs à double hauteur de gerbage qui allaient de la côte ouest de l'Amérique du Nord vers Chicago et d'autres destinations intérieures. Dès lors, il commence à devenir manifeste que le recours au rail, plutôt qu'à la route, pour transporter ces marchandises, outre qu'il permet de réaliser des économies, présente également des avantages pour l'environnement.



179. L'amélioration des services ferroviaires reste une gageure tant pour l'industrie que pour les pouvoirs publics. Fusions de compagnies de chemin de fer, privatisation de services et nouveaux investissements constituent quelques-unes des voies explorées par les pays pour y parvenir.

*Fusions de compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis*

180. Aux Etats-Unis, les fusions visaient jadis à constituer un réseau relativement fluide de bout en bout avec peu de chevauchements, et à rendre les compagnies de chemin de fer rentables. Cela a encore été le cas de fusions récentes telles que celle qui est intervenue entre CN (Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada) et US Illinois Central et qui a engendré un accroissement du trafic de 120% en un an d'exploitation, ou bien de la fusion, en février 2000, de la branche Floride de Rail America avec RailTex de San Antonio (Texas, Etats-Unis), qui a donné naissance à l'un des plus gros exploitants de voies ferrées régionales et de lignes de transport à courte distance et qui a été largement plébiscitée par les usagers.

181. En revanche, la reprise de Conrail par Norfolk Southern Corp. et CSX Corp. en 1999 et la fusion de Southern Pacific Railway Corp. et de Union Pacific Corp. en 1996 ne se sont pas faites en douceur. Les services ont été désorganisés et ont entraîné des retards importants, qui ont occasionné des coûts imprévus relativement élevés pour les chargeurs. C'est ce qui explique pourquoi la proposition de fusion entre CN et Burlington Northern Santa Fe (BNSF), présentée en février 2000 en vue de donner naissance à la plus grande compagnie de chemin de fer d'Amérique du Nord, a été accueillie avec quelque circonspection.

182. Les chargeurs ont vivement réagi aux résultats décevants de ces grandes fusions auprès du United States Surface Transportation Board (STB), ce qui a amené ce dernier à examiner les programmes et les procédures de fusion à la lumière de la situation ferroviaire du moment et à décider, en mars 2001, de mettre en place un moratoire de 15 ans sur les fusions. Ce moratoire a été entériné ultérieurement par la Cour d'appel des Etats-Unis pour le District of Columbia Circuit. Peu après, CN et BNSF ont décidé d'abandonner leur projet de fusion.

183. Le STB estimait que le principe directeur de sa politique en matière de fusion devait être de considérer si le projet de fusion était d'intérêt général et contenait des dispositions propices à accroître la concurrence. Ce dernier point était important, car il n'y avait plus que 7 chemins de fer de la Classe 1 en 2000 contre 30 en 1976. Les chargeurs, quant à eux, étaient d'avis que le manque de concurrence entre les chemins de fer mettait désormais leurs clients dans l'impossibilité de rester compétitifs.

*Privatisation pour une amélioration des services*

184. L'Australie a mis en œuvre un programme de privatisation dans son secteur ferroviaire. Le processus visant à transformer le système d'exploitation des chemins de fer, public et très réglementé, en un système privé, compétitif, librement accessible et souple s'est déroulé entre 1997 et 1999, avec notamment le passage de V/Line freight et de Australian National aux mains de propriétaires privés. Cette initiative a présidé à la naissance de diverses compagnies de chemin de fer concurrentes ayant chacune leurs spécificités, à la création d'un groupe d'exploitants de services réguliers tels que Lachlan Valley, Northern Rivers et Anstrac ainsi qu'à la constitution, en appui, d'un groupe de prestataires de services spécialisés dans les locomotives, les wagons, l'entretien et le recrutement de personnel roulant. En 2000, il était prévu de vendre trois autres compagnies de chemins de fer exploitées par l'Etat, à savoir FrightCorp, Westrail Freight et National Rail, pour consolider les avantages liés à la privatisation.

185. La possibilité de faire participer des acteurs étrangers au processus de privatisation est une option qu'étudie le Royaume-Uni. Certains groupes de transporteurs du pays ont appuyé cette démarche, mais d'autres parties ont estimé que les opérateurs nationaux n'étaient pas en mesure pour le moment de rivaliser avec les compagnies étrangères dont il est vraisemblable que les offres seraient plus élevées.

### *Investissements et développement des services*

186. Début 2000, le Gouvernement australien a affecté 150 millions de dollars à l'exécution de son cinquième plan quinquennal visant à moderniser et à améliorer l'infrastructure ferroviaire du pays. Plus de 60% des fonds ont été alloués à la Nouvelle-Galles du Sud, environ 20% à l'Etat de Victoria et moins de 10% à chacun des Etats d'Australie-Occidentale et d'Australie-Méridionale. L'investissement et le mode de répartition devaient permettre d'améliorer les horaires et la fiabilité des services dans un certain nombre de couloirs. Dans celui de Melbourne-Adélaïde, le temps de transit devait être réduit à 10 heures; dans ceux de Perth-Adélaïde et de Melbourne-Brisbane (via Sydney), il devait être réduit de trois heures et demie et de cinq heures respectivement.

187. Les investissements ferroviaires ont souvent été faits pour permettre aux ports de desservir un plus vaste hinterland. Le Gouvernement flamand (Belgique) prévoit de doter le port d'Anvers d'un deuxième accès ferroviaire. Il envisage également de mettre en service une nouvelle ligne septentrionale plus courte pour que le port puisse desservir des destinations terrestres d'Europe de l'Est.

188. Les investissements en infrastructures ferroviaires et services auxiliaires sont considérés comme favorisant un mode de transport respectueux de l'environnement constituant une alternative au transport routier dans les zones à forte densité de population. En 2000, la Commission européenne a approuvé l'octroi d'une subvention néerlandaise pour la construction et l'extension de deux terminaux ferroviaires intermodaux (RSC Rotterdam et European Container Terminal). Cette subvention, qui n'excède pas 20% du montant total des investissements, permettra aux opérateurs des terminaux d'offrir à leurs clients des tarifs de manutention plus bas et de faire baisser progressivement la demande de transports routiers.

189. Par ailleurs, sur les réseaux existants, le trafic ferroviaire a augmenté, en particulier les services intermodaux au départ des ports maritimes allemands. Le premier semestre de l'année 2000 a vu un accroissement des services de trains-blocs d'Intercontainer-Interfrigo (ICF) qui dessert la Hongrie à partir de Bremenhaven et Hambourg. Le débit a été de 19 800 EVP, en augmentation de 25% par rapport à la période correspondante de 1999.

190. Il est à ajouter que certains pays sont entrain d'élaborer des programmes ambitieux pour promouvoir le transport ferroviaire sur des régions plus vastes. Selon une étude récente du Ministère brésilien des transports, il était inévitable que l'activité ferroviaire s'intensifie en Amérique du Sud. L'accroissement du trafic, s'il est vrai qu'il devrait principalement concerner les mouvements de marchandises conteneurisées passant par Santos et Rio de Janeiro, a néanmoins des incidences pour les partenaires commerciaux du Mercosur. La Chine, de même, a placé la réalisation du pont terrestre continental eurasien tout en haut de sa liste de priorités. Cette route de 12 500 kilomètres de long reliera les ports de Lianyungang (Chine) et de Rotterdam (Pays-Bas).

### **C. ÉTAT DES CONVENTIONS**

191. Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités techniques et commerciales de transport maritime. L'encadré 3 donne l'état des ratifications des conventions internationales adoptées sous les auspices de la CNUCED, à fin juin 2001. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions, ainsi que sur d'autres conventions pertinentes, sont disponibles sur l'Internet. L'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple, gère un site Web sur lequel figure l'état de ses conventions (<http://www.imo.org/home.html>). De même, les conventions ayant un rapport avec le travail peuvent être trouvées sur le site <http://ilo.org> de l'Organisation internationale du travail (OIT) et plus précisément sur le site <http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm>. Celles ayant un rapport avec les transports se trouvent sur le site Web de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI): <http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.

ENCADRÉ 3		
Etats contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1 <sup>er</sup> août 2001		
Titre de la Convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	Etats contractants
<b>Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974</b>	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Espagne, Ethiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tabago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie, Zambie (78)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)</b>	Entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> novembre 1992	Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Ouganda, Zambie (28)
<b>Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises</b>	Pas encore entrée en vigueur ? 30 parties contractantes	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)
<b>Convention des Nations Unes sur les conditions d'immatriculation des navires, 1980</b>	Pas encore entrée en vigueur ? 40 parties contractantes représentant au moins 25% du tonnage mondial conformément à l'Annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Egypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman (11)
<b>Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993</b>	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes	Fédération de Russie, Monaco, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Vanuatu (5)
<b>Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999</b>	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes	Bulgarie, Estonie (2)

Source: Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir [www.un.org/law/](http://www.un.org/law/).

## **D. TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS**

192. La troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés (LDC III) s'est tenue à Bruxelles (Belgique) en mai 2001 et a comporté un débat sur les transports et le développement. Il est nécessaire de mettre en place un réseau de transport national et international homogène pour faciliter les relations commerciales entre les régions qui disposent d'excédents et celles qui souffrent de pénuries. Les services de transport sont des éléments indispensables pour permettre l'intégration de différentes régions au sein d'un pays et avec les pays voisins ainsi que pour assurer l'accès aux marchés.

193. L'insuffisance des services de transport et leur coût élevé entravent les échanges internationaux des 49 PMA, qui exportent des biens de faible valeur et peu différenciables. En 1999, sur un volume total d'importations c.a.f. évalué à 27,5 milliards de dollars, le coût total du fret dans les PMA a été estimé à 5 milliards de dollars. L'existence d'un système de transport qui fonctionne est aussi une condition préalable à l'investissement étranger direct dans un pays. En 1998, les entrées d'IED n'ont représenté que 0,3% des flux mondiaux.

194. Dans un certain nombre de PMA, la création de partenariats entre le secteur public et le secteur privé a amélioré l'efficacité des transports et apporté des fonds pour développer les infrastructures. C'est ainsi, par exemple, que la participation récente du secteur privé à la gestion d'un terminal à conteneurs dans un PMA d'Afrique de l'Est a permis de doubler la productivité des activités de manutention. Les pouvoirs publics devraient encourager l'instauration de tels partenariats et promouvoir dialogue et consultations entre le secteur public et le secteur privé sur une base régulière, en tant que moyen d'améliorer l'efficacité des transports.

195. Les transports jouent un rôle extrêmement important dans le processus de développement des PMA sans littoral, qui est fondé sur le commerce. La mise en place de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et de normes communes sont indispensables pour améliorer le transport en transit. Des pays en développement sans littoral et de transit ont conclu un certain nombre d'accords bilatéraux et régionaux destinés à fournir un cadre juridique pour les opérations de transport en transit, bien fait que la mise en œuvre de ces accords exige beaucoup d'efforts et d'attention.

196. Les gouvernements doivent se concerter au sujet de l'affectation des ports, terminaux, routes et autres infrastructures au trafic international et s'abstenir de prélever des taxes ou des redevances excessives sur les opérations de transit. La mise à niveau des pratiques et des normes de gestion des ports et des transports améliorera la qualité et la fiabilité des services de transport. L'utilisation des technologies de l'information et la formation à la gestion sont des moyens relativement peu coûteux d'améliorer l'efficacité des transports. Des entrepreneurs de transport de neuf PMA, à ce jour, ont mis à profit le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) de la CNUCED pour améliorer la gestion du matériel de transport et des marchandises.

197. Il y a lieu d'ajouter que, tout en étant soutenus au plan international, les gouvernements des PMA devront centrer leur attention sur l'efficacité des transports et prendre des mesures pour harmoniser leurs procédures administratives et renforcer la capacité commerciale des prestataires nationaux de services de transport. Cela permettra d'optimiser l'utilisation des installations existantes et, partant, de réduire les besoins de financement en infrastructures. Les transports, devenus alors plus efficaces, présideront au déclenchement du développement économique des PMA.

## **E. AUTRES FAITS NOUVEAUX**

198. La mise à disposition d'une capacité de formation locale rendant possibles des réformes structurelles contribuant à l'organisation de services de transport efficaces demeure l'un des principaux objectifs de la CNUCED. Le programme TRAINMAR a été élaboré dans les années 80 dans le but de mettre en place et de renforcer des institutions de formation locales assurant, en matière de transport maritime, une formation de qualité bien adaptée au contexte local. Il se caractérise aussi par son recours à la technologie moderne et à la coopération entre les pays. Actuellement, les activités du programme se déroulent à deux niveaux: il

y a celles menées par les instituts locaux constituant le réseau mondial TRAINMAR et celles menées spécifiquement par la CNUCED pour fournir un appui au réseau.

199. Les membres du réseau ont pour tâche de fournir des services de formation adaptés aux besoins locaux et, en particulier de concevoir et de diffuser des cours de formation. Environ 50 instituts de formation exploitent leur association avec le programme TRAINMAR et proposent, tous les ans, quelque 10 000 places pour des cours de formation mis à disposition et échangés par l'intermédiaire du réseau. Certains instituts forment jusqu'à 1 000 personnes dans le cadre de l'éventail complet de cours qu'ils offrent.

200. TRAINMAR fonctionne en Afrique depuis 1980 et est entré dans une nouvelle phase avec l'élaboration du cycle de formation "Certificat portuaire" (encadré 4). Dans la région Asie/Pacifique, on trouve des centres TRAINMAR dans les pays suivants: Egypte, Sri Lanka, Inde, Népal, Thaïlande, Malaisie, Philippines et Papouasie-Nouvelle-Guinée. Un système d'échange de données informatisées a été créé à l'échelon régional. Son fonctionnement est financé par le Campion College de Katmandou (Népal) ([www.geocities.com/trainmar](http://www.geocities.com/trainmar)). On cherche actuellement un financement pour assurer la mise à niveau de la capacité de formation locale, en particulier dans le domaine du transit. En 2000, 61 cours portant principalement sur la formation à la gestion portuaire et sur la logistique des transports ont été dispensés dans la région à 859 stagiaires. Début 2001, il a été décidé d'intégrer, dans la région, une série de cours provenant des centres sud américains. Des formateurs seront formés pour assurer la viabilité de la formation.

#### ENCADRÉ 4

##### **Certificat de gestion portuaire de la CNUCED**

En 1993, un Groupe intergouvernemental d'experts des ports de la CNUCED a proposé la création d'un diplôme de gestion portuaire pour les cadres des entreprises de la communauté portuaire. Suivant ces recommandations, le secrétariat de la CNUCED a entrepris d'étudier les moyens d'organiser un cours de formation à la gestion portuaire à l'effet de développer les capacités des pays en développement pour qu'ils soient mieux à même de maîtriser les nouveaux défis que leurs ports pourraient être amenés à relever.

Le programme de formation du "Certificat portuaire" a été établi, tout comme les supports audio-visuels qui l'accompagnent, grâce à l'appui financier de la Belgique. Le cycle de formation de 210 heures, qui repose sur la méthodologie TRAIN X, a été préparé en français et comprend 8 modules couvrant toutes les questions qu'un cadre portuaire doit maîtriser pour remplir efficacement son rôle et être à la hauteur des enjeux du futur.

A l'issue de la phase pilote organisée avec trois ports africains (Dakar, Libreville et Cotonou), la formation a été dispensée par deux fois et s'est bien terminée pour 93 des stagiaires qui l'ont entreprise. Concrètement, cette formation s'adresse à des cadres qui en suivent les modules sur un an généralement, en vue d'obtenir le certificat portuaire qui n'est délivré qu'aux participants ayant soutenu avec succès un mémoire à la fin de leur formation.

Une évaluation de l'impact de cette expérience pilote a été effectuée récemment par une équipe de trois consultants, qui ont remis leur rapport en mai 2001. Cette évaluation a confirmé que le matériel pédagogique était de grande qualité et qu'il correspondait aux besoins actuels des entreprises de la communauté portuaire dans le domaine du commerce et des transports internationaux. De fait, l'exploitation des nouvelles connaissances acquises sur les politiques de mise en valeur des ressources humaines des entreprises concernées a débouché sur une amélioration très nette de leurs activités journalières. Des stages de formation sont organisés maintenant à l'intention des formateurs africains, concourant ainsi à la viabilité du programme. Globalement, il s'agit là d'une nouvelle approche fondée sur un partenariat réel entre toutes les parties intéressées. L'accord de partage des coûts entre les trois ports concernés et leur contrepartie européenne (Belgique) illustre aussi la rupture de la relation traditionnelle entre donateurs et bénéficiaires.

Le matériel didactique du certificat de gestion portuaire de la CNUCED a été traduit en anglais et en portugais et une phase pilote mettant en œuvre des outils d'enseignement à distance se déroulera bientôt avec la participation des Comores, de la Tunisie et du Sénégal. Il est aussi prévu d'étendre la formation sous sa forme traditionnelle à d'autres pays en développement et à d'autres PMA dans un proche avenir, en fonction des demandes émanant des ports et des communautés souhaitant la mise en place de ce programme.

Des renseignements complets et à jour sont donnés sur le site Web [www.unctad.org/trainfortrade](http://www.unctad.org/trainfortrade).

201. En Amérique du Sud, les centres sont regroupés au sein du réseau régional ATAS qui a élaboré un programme de spécialisation dans le domaine des transports internationaux et de la gestion portuaire; ce programme fait maintenant partie intégrante du cursus universitaire de spécialisation en Argentine et en Uruguay. En 2000, plus de 25 cours ont été dispensés à l'intention de 800 professionnels. Les six centres du réseau d'Amérique centrale ont organisé 105 cours qui ont été suivis par 1 552 stagiaires venant, pour la plupart, du secteur portuaire public du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Nicaragua et du Panama. Des cours portant sur les technologies de l'information et de la communication dans les ports ont aussi été diffusés récemment dans le cadre des dispositions prises pour appliquer les recommandations relatives à la facilitation du commerce en Amérique centrale. Dans le Bassin des Caraïbes, ce sont 200 séminaires au total qui ont été organisés à l'intention de 2 500 professionnels, du secteur privé principalement. Une bonne partie des activités du réseau du Bassin des Caraïbes est consacrée à son programme diplômant en "logistique des transports internationaux de marchandises" (TRANSLOG), qui, aujourd'hui, fait partie intégrante du cursus universitaire au Panama, au Mexique et en Colombie. Deux nouveaux centres se sont joints au réseau, l'un à Manzanillo (Mexique), l'autre à Santo Domingo (République dominicaine).

202. Le Portworker Development Programme (PDP) de l'OIT a commencé à être mis en œuvre de façon régulière. Il a été traduit en espagnol par l'ATAS en 1999 et un noyau de professionnels a été formé dans le but de servir d'instructeurs pour chacun des 30 modules du PDP. En Amérique centrale, une équipe d'instructeurs PDP a été formée dans chaque pays et une étude des besoins en matière de formation a été réalisée en vue de mettre au point une formation sur la modernisation des ports dans la sous-région.

203. Dans la région de la mer Noire, les activités de formation sont concentrées en Roumanie et en Géorgie. Ce sont au total 19 cours qui ont été dispensés à 343 professionnels dans le cadre du projet de modernisation du port de Constanza (Roumanie), financé par le Gouvernement allemand. Dix cours sur les techniques de gestion portuaire et le rôle des ports dans le commerce international ont été dispensés en anglais par des instructeurs étrangers, les neuf autres, en roumain par des instructeurs locaux, après avoir été adaptés et traduits de l'espagnol et de d'anglais. En Géorgie, les activités de formation portent surtout sur la production et la traduction, en russe, de matériels de formation aux fonctions portuaires de base et aux techniques de gestion, telles que définies dans l'analyse des besoins de formation réalisée en 1999. Dans le cadre d'une action conjointe avec la CEPALC-ONU, un atelier sur la modernisation des ports a été organisé en novembre 2000 pour 35 fonctionnaires géorgiens, à l'Université maritime d'Etat de Batumi (BSMA). Cette manifestation a présidé au lancement des activités de formation destinées à la communauté portuaire géorgienne.

204. Le secrétariat a continué d'aider les centres TRAINMAR à gérer, améliorer et développer leurs services de formation, souvent par la voie de la coopération. Un cours sur des méthodes de formation adaptables a été élaboré pour permettre aux centres de répondre efficacement aux besoins de formation actuels des professionnels. Des matériels didactiques sont disponibles sur l'Internet, sur CD-ROM et sur support papier. La première phase de la diffusion s'est faite par télé-enseignement; la seconde a réuni les formateurs pour un atelier d'une semaine au centre de formation portuaire des Flandres de l'APEC, à Anvers. D'autres programmes de formation des Nations Unies, reposant sur un réseau, ont demandé à pouvoir utiliser ce cours. Le secrétariat a aussi encouragé la collaboration entre le Centre multimédia de l'Académie arabe des sciences et des techniques et des transports maritimes d'Alexandrie (Egypte) et l'ATAS pour la réalisation d'un cours sur CD-ROM portant sur la gestion environnementale dans les ports. Enfin, il a entrepris de contacter des représentants officiels de Gouvernements à Genève pour leur fournir des renseignements sur les services de formation disponibles et les encourager à y recourir dans le cadre des programmes qu'ils mettent en place pour améliorer les échanges commerciaux. En octobre, un plan d'action stratégique global a été mis au point par voie de consultations Internet et un atelier s'adressant à des participants de toutes les régions a été organisé à Francfort (Allemagne).