

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE**  
**SUR LES TRANSPORTS MARITIMES**  
**2002**

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**Chapitre V**  
**DÉVELOPPEMENT DES PORTS**



NATIONS UNIES  
2002

## 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 mesures de sécurité dans les ports.*

#### A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

Le tableau 42 fournit les chiffres les plus récents dont on puisse disposer sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période comprise entre 1998 et 2000. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a augmenté de 15,4 % en 2000. Ce chiffre, qui représente plus du double de celui de l'année précédente (7,3 %), témoigne de l'état florissant des échanges cette année-là. Le débit s'est établi à 225,3 millions d'EVP en 2000, ce qui représente un accroissement de 30 millions d'EVP par rapport à 1999, où il avait été de 195,3 millions d'EVP.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 14,5 %, avec un débit de 94,1 millions d'EVP, correspondant à environ 41,8 % du débit mondial total. Ce taux a été bien meilleur que celui de 10,9 % enregistré en 1999, année où le débit dans les pays en développement avait été de 82,1 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 1999 et 2000 ont été l'Argentine, le Bangladesh, le Brésil, la Colombie, l'Égypte, Hong Kong (Chine), l'Inde, l'Indonésie, la Malaisie, le Maroc, le Mexique, Oman, le Panama, les Philippines, le Sénégal, Trinité-et-Tobago et le Yémen. Dans les pays en développement, le taux de croissance 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.

On dispose de premiers chiffres concernant 2001 pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 43. Il en ressort que 10 de ces ports se trouvaient dans des pays ou territoires en développement et dans des pays socialistes d'Asie, les 10 autres, dans des pays développés à économie de marché, dont 6 en Europe, 3 aux États-Unis et 1 au Japon. Hong Kong (Chine) est resté en tête, quand bien même elle aurait signalé un fléchissement du taux de croissance de 1,1 %. Il y a trois nouveaux venus sur la

liste, tous situés en Asie: Shezhen et Qingdao en Chine, et Manille aux Philippines. De ce fait, 9 ports ont perdu leur position, tandis que 2 ont gagné une place, Shanghai arrivant au cinquième rang et Bremerhaven, au quinzième. Les quatre premiers ports sont restés les mêmes. Seuls trois ports, Shanghai, Hambourg et Port Klang, ont signalé des taux de croissance à deux chiffres en 2000 et 2001. Les vingt premiers ports en 2001 ont enregistré un total de 107,4 millions d'EVP en 2000, équivalant à 47,7 % du débit mondial.

#### B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2001, la productivité moyenne en manutention de conteneurs s'est accrue dans les cinq principaux ports australiens (Adélaïde, Brisbane, Fremantle, Melbourne et Sydney) où les mouvements de conteneurs par grue et par heure ont augmenté de 11,9 % pour passer à 26,3 conteneurs et où la productivité moyenne par navire s'est accrue de 11,4 % pour atteindre 40,9 conteneurs par navire et par heure. Néanmoins, le débit total de ces ports a augmenté de moins de 1,1 % pour s'établir à 3,9 millions d'EVP.

Le Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), qui a célébré son 12<sup>e</sup> anniversaire en 2001, a affiché une croissance impressionnante du débit de conteneurs deux années de suite. En mars 2001, il a été le premier port indien à passer la barre du million d'EVP, atteignant un débit de 1,19 million d'EVP, en hausse de 33,7 % par rapport à l'année précédente. En mars 2002, après une progression de 22,9 %, il a atteint 1,46 million d'EVP, dont 0,88 million d'EVP était attribuable au terminal de Nhava Sheva, exploité par P&O Ports, le reste, 0,57 million d'EVP au terminal exploité par le JNPT. Le port, qui a obtenu la certification ISO 9002, est toujours jugé trop cher, d'où la suggestion qui a été faite, à plusieurs reprises, de procéder à la fusion des deux terminaux pour réaliser des économies d'échelle.

À Rotterdam, les déversements dus à des navires de haute mer et des bateaux de navigation intérieure ont diminué de 13,6 %, s'établissant en nombre à 344 incidents, dont 74 ont nécessité des opérations de

TABLEAU 42  
Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 2000, 1999 et 1998  
(En EVP)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) 2000</i>	<i>Trafic (en EVP) 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) 1998</i>	<i>Variation en pourcentage 2000/1999</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>
Hong Kong (Chine)	18 100 000	16 210 762	14 582 000	11,7	11,2
Singapour	17 096 036	15 944 793	15 135 557	7,2	5,3
République de Corée	8 530 451	7 014 245	6 460 461	21,6	8,6
Emirats arabes unis	5 055 026	4 930 299	4 531 625	2,5	8,8
Malaisie	4 612 615	3 941 777	3 026 447	17,0	30,2
Indonésie	3 863 569	2 660 439	2 203 274	45,2	20,7
Philippines	3 604 713	2 813 099	2 442 158	28,1	15,2
Thaïlande	3 268 541	2 892 216	2 638 906	13,0	9,6
Panama	2 369 715	1 649 512	1 425 788	43,7	15,7
Brésil	2 341 227	2 022 842	1 743 639	15,7	16,0
Inde	2 313 637	1 954 025	1 745 669	18,4	11,9
Sri Lanka	1 732 855	1 704 389	1 714 077	1,7	-0,6
Égypte	1 783 956	1 520 523	1 131 795	17,3	34,3
Arabie saoudite	1 502 893	1 448 338	1 366 746	3,8	6,0
Mexique	1 311 137	1 083 887	945 087	21,0	14,7
Oman	1 161 549	773 806	139 090	50,1	456,3
Argentine	1 141 113	1 021 973	806 674	11,7	26,7
Malte	1 082 235	1 091 364	1 118 741	-0,8	-2,4
Chili	1 065 413	743 364	758 992	43,3	-2,1
Pakistan	774 943	696 649	701 213	11,2	-0,7
Jamaïque	765 977	689 677	671 130	11,1	2,8
Colombie	759 535	413 935	88 130	83,5	369,7
Venezuela	715 807	654 148	830 109	9,4	-21,2
Bahamas	572 224	543 993	470 047	5,2	15,7
Costa Rica	570 000	590 000	450 000	-3,4	31,1
République dominicaine	509 389	n.d.	n.d.	-	-
Côte d'Ivoire	434 654	463 835	468 727	-6,3	-1,0
Bangladesh	456 007	392 137	345 327	16,3	13,6
Iran, République islamique d'	427 747	320 622	325 904	33,4	-1,6
Equateur	414 104	378 000	407 434	9,6	-7,2
Pérou	413 646	376 045	378 013	10,0	-0,5
Trinité-et-Tobago	347 934	298 553	270 204	16,5	10,5
Maroc	366 692	322 968	275 710	13,5	17,1
Uruguay	287 298	250 227	265 892	14,8	-5,9
Algérie	297 489	270 742	228 160	9,9	18,7
Liban	263 000	271 409	290 409	-3,1	-6,5
Chypre	259 096	239 077	214 030	8,4	11,7
Yémen	247 913	121 563	57 537	103,9	111,3
Kenya	236 928	232 510	248 451	1,9	-6,4
Nigéria	233 587	225 777	166 336	3,5	35,7
Tunisie	230 671	214 693	173 746	7,4	23,6

TABLEAU 42 (suite)

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Trafic (en EVP) 1998	Variation en pourcentage 2000/1999	Variation en pourcentage 1999/1998
Ghana	209 484	235 743	199 028	-11,1	18,4
Guatemala	190 794	151 493	144 085	25,9	5,1
Koweït	185 904	173 383	n.d.	7,2	-
Sénégal	165 000	148 740	115 039	10,9	29,3
Réunion	155 877	146 172	145 286	6,6	0,6
Maurice	157 420	144 269	136 417	9,1	5,8
Martinique	152 376	141 700	135 700	7,5	4,4
Papouasie-Nouvelle-Guinée	140 872	138 110	144 630	2,0	-4,5
Guam	132 689	145 191	163 855	-8,6	-11,4
Guadeloupe	129 991	104 000	103 473	25,0	0,5
Djibouti	127 126	128 791	136 217	-1,3	-5,5
Cameroun	127 000	121 563	118 374	4,5	2,7
TOTAL	93 395 855	81 167 368	72 785 339	15,0	11,7
Autres pays ou territoires déclarants <sup>a</sup>	683 382	962 004	1 259 355	-29,0	-23,6
TOTAL DÉCLARÉ <sup>b</sup>	94 079 237	82 129 372	74 044 694	14,5	11,1
TOTAL MONDIAL	225 294 025	195 261 458	181 982 976	15,4	7,3

Sources: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook, 2002*, et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

<sup>a</sup> 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.

<sup>b</sup> 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.

nettoyage. Cette baisse résulte d'une prise de conscience accrue de la part des soutiers et d'inspections plus fréquentes de la part des patrouilleurs. De nouvelles règles en matière de pilotage obligatoire sont appliquées dans le port depuis la mi-2001. Seuls les navires de moins de 70 mètres de long sont dispensés de pilotage; pour ceux de 70 à 90 mètres de long, les conditions de dispense sont extrêmement contraignantes.

Singapour, en dépit d'une productivité toujours excellente, n'a pas réussi à retenir un autre transporteur de premier plan, à savoir Evergreen. En avril 2002, le transporteur a décidé de ne pas renouveler son contrat venant à expiration en août et de transférer ses principaux services est-ouest à Tanjung Pelepas (Malaisie), considéré comme offrant des tarifs moitié moins élevés.

Dans d'autres ports, les résultats d'exploitation se sont dégradés du fait d'un certain nombre de facteurs. Au second semestre de 2001, des débrayages et des grèves ont eu lieu à Durban, principal port à conteneurs d'Afrique du Sud. À la mi-septembre, les transporteurs ont été touchés à leur tour, ce qui a entraîné des retards

excessifs, allant de 29 à 95 heures, dans les mouvements de navires. En novembre, les syndicats ont contesté le recours des entreprises de manutention à de la main d'œuvre non syndiquée par l'intermédiaire de courtiers; puis un différend a opposé les syndicats à l'opérateur portuaire au sujet du paiement des primes. En une semaine, les grévistes ont laissé derrière eux une accumulation de marchandises et de navires en attente, qui, vers la fin du mois de décembre, était pratiquement résorbée. Toutefois, la productivité n'a pas permis de venir à bout du trafic restant, si bien qu'en janvier 2002, les transporteurs ont annoncé leur intention d'imposer une surtaxe de 75 dollars par EVP à compter de la mi-février, lorsque le retard moyen dans les mouvements de navires sur les deux derniers mois dépasserait 12 heures. Les négociations qui ont suivi ont différé l'application de cette taxe jusqu'en mai, mais une majoration des tarifs portuaires a été annoncée pour ce même mois, ainsi que la construction d'un nouveau poste à conteneurs à Durban. En outre, la Direction des affaires portuaires d'Afrique du Sud a annoncé la mise en route du processus d'appel d'offres pour la construction du port de Coega, sur la côte est, près de Port Elizabeth, dont le coût est estimé à 163 millions de dollars.

TABLEAU 43  
Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, en 2001 et 2000

Port	Débit (en EVP) - 2000	Débit (en EVP) - 1999	2001/2000	2000/1999
Hong Kong (Chine)	17 900 000	18 100 000	-1,1	11,7
Singapour	15 520 000	17 040 000	-8,9	6,9
Busan	7 906 807	7 540 387	4,9	17,1
Kaohsiung	7 540 524	7 425 832	1,5	6,3
Shanghai	6 340 000	5 613 000	13,0	33,3
Rotterdam	5 944 950	6 275 000	-5,3	-1,1
Los Angeles	5 183 519	4 879 429	6,2	27,4
Shezhen	5 076 435	3 993 714	27,1	34,0
Hambourg	4 688 669	4 248 000	10,4	13,6
Long Beach	4 462 967	4 600 787	-3,0	4,4
Anvers	4 218 176	4 082 334	3,3	13,0
Port Klang	3 759 512	3 206 428	17,2	25,7
Doubaï	3 501 821	3 058 886	14,5	7,5
New York	3 316 275	3 006 493	10,3	5,0
Bremerhaven	2 896 381	2 712 420	6,8	24,4
Felixstowe	2 800 000	2 800 000	0,0	3,8
Manille	2 796 000	2 867 836	-2,5	33,6
Tokyo	2 770 000	2 960 000	-6,4	9,8
Quingdao	2 640 000	2 120 000	24,5	37,0
Gioia Tauro	2 488 332	2 652 701	-6,2	17,7

Source: *Containerisation International*, mars 2002 et *Port Development International*, avril 2002.

Des mouvements de grève ont également eu lieu dans d'autres ports. Dans ceux de l'Union européenne situés en Espagne, en France, en Grèce, au Portugal et en Suède, les dockers ont débrayé le 6 novembre 2001 pour s'élever contre le projet de Directive de la CEE autorisant les transporteurs à manutentionner du fret. Ce même mois, des travailleurs portuaires indiens ont aussi débrayé pour protester contre les effets de la mondialisation. Au dernier trimestre de 2001, au port de Chennai ( Inde), les travailleurs ont organisé des grèves perlées pour protester contre le redéploiement de personnel dans l'installation de manutention des conteneurs de P&O par la Chennai Port Trust Authority. Ce mouvement des travailleurs a fait baisser la productivité du port. Le concessionnaire a repris l'installation en décembre et apporté pièces détachées et matériel neuf pour venir à bout du retard accumulé et éviter la surtaxe de 75 dollars par EVP prélevée par les entrepreneurs de transport par feeders sur les conteneurs à l'exportation.

Dans d'autres ports, le rendement opérationnel a souffert pour diverses raisons. À Bremerhaven (Allemagne), un changement de logiciel pour la manutention des conteneurs a provoqué des perturbations inimaginables parce que le matériel était incompatible avec les terminaux informatiques, et le

terminal nord est resté bloqué pendant une douzaine d'heures. Le port de Rio Grande (Brésil) a été endommagé par une violente tempête qui a duré tout un week-end, en octobre 2001, et, en novembre, des vents extrêmement forts ont contraint celui de Barcelone à fermer pendant toute une journée.

Ailleurs, c'est la fourniture de services maritimes qui a créé des problèmes. En 2001, au Royaume-Uni, ABP, qui administre le port situé sur la rivière Humber en Angleterre, est entrée en conflit avec Humber Pilots Ltd., l'organisme indépendant auquel appartiennent ses pilotes. Début décembre, ces derniers ont décidé de faire grève, après qu'une décision de la Court d'appel de Londres ait stipulé qu'ils faisaient bien partie du personnel d'ABP et que, de ce fait, ils étaient en droit d'agir de la sorte dans le cadre d'un conflit du travail. La grève a commencé mi-décembre et s'est poursuivie pendant six semaines environ, ABP la contrecarrant grâce à des pilotes qualifiés engagés depuis peu. La desserte des navires a été assurée, non sans quelques incidents, dont on a tôt fait de rendre responsables le manque d'expérience des pilotes et leur trop petit nombre. Fin janvier 2002, ABP a résilié son contrat avec Humber Pilots Ltd. et imposé son nouveau service de pilotage sur l'Humber.

Dans les ports indiens, notamment dans celui de Mumbai, la pénurie de pilotes était ostensible au début de l'année 2002. Toujours en Inde, l'activité des docks d'Haldia a été freinée par une suspension de la navigation de nuit décidée par les 50 pilotes autorisés à opérer sur la rivière Hooghly.

Aux États-Unis, les répercussions des pratiques restrictives de certains terminaux de vrac sec situés sur le cours inférieur du Mississippi ont attiré l'attention de la Federal Maritime Commission (FMC). Les exploitants de navires et les agents maritimes s'étaient plaints de ce que ces terminaux avaient conclu avec des entreprises de remorquage des arrangements d'exclusivité qui avaient entraîné des hausses de prix de 12 à 51 %. La FMC a également entrepris d'enquêter sur deux arrangements d'exclusivité courant depuis longtemps dans le secteur du remorquage au port des Everglades et à Port Canaveral en Floride.

En Argentine, la crise financière a eu un impact certain sur l'activité portuaire. Les subventions octroyées à Hidrovia, société chargée d'entretenir 1 000 kilomètres de voies navigables à l'usage du trafic international dans le bassin du Rio de la Plata, ont été ramenées de 40 à 22 millions de dollars et des augmentations de péage ont été annoncées pour 2002. En outre, fin 2001, après le gel des comptes bancaires, tout transfert d'argent a été impossible pendant près de deux semaines, ce qui a eu de graves conséquences pour les agents maritimes, notamment au niveau des paiements.

Des mesures disciplinaires ont été prises dans certains ports. À Chittagong (Bangladesh), un certain nombre de fonctionnaires portuaires, accusés de laxisme dans l'enquête menée sur la disparition d'un conteneur en juillet 2001, ont été suspendus de leurs fonctions. En Thaïlande, des mesures similaires ont été prises pour des irrégularités constatées dans l'exécution d'un contrat de dragage. À Saint-Petersbourg, la lutte contre le dédouanement frauduleux de marchandises a donné lieu à un plus grand nombre d'inspections et de mises à pied.

Dans la Fédération de Russie, selon le Ministre des transports, les ports ont manutentionné davantage de marchandises, 25 % de plus jusqu'au troisième trimestre de 2001. Les retards ont persisté, les compagnies de chemin de fer régionales ne fournissant pas suffisamment de wagons. De grandes entreprises industrielles ont commencé à s'intéresser aux activités portuaires: Lukoil, le plus gros producteur de pétrole, a obtenu la gestion de 22 % du port de Mourmansk (mer de Barents); une grosse entreprise sidérurgique, Severstal, a acquis le contrôle de la gestion portuaire et des activités de manutention des ports de Taganrog (mer d'Azov) et de Tuapse (mer Noire), outre l'administration de celui de Vostochny (Extrême-Orient); et une autre entreprise sidérurgique a acquis 60 % de la société qui

gère le port de Nakhodka, en Extrême-Orient, pour garantir la fiabilité et maîtriser le coût des installations d'exportation. À Saint-Petersbourg, un nouveau terminal vraquier, de 65 millions de dollars, a été ouvert en décembre 2001 pour expédier jusqu'à 7 millions de tonnes de potassium et de phosphates et récupérer une partie des quelque 6 millions de tonnes passant par des ports baltes autres que russes.

Un certain nombre d'installations existantes ont été agrandies et de nouvelles ont été mises en service en 2001. À Amsterdam, le terminal novateur de Ceres Paragon a ouvert en juin, mais fin décembre, n'avait pas réussi à attirer d'utilisateurs. D'énormes travaux d'extension, d'un montant de 465 millions de dollars, comprenant l'aménagement de six postes à conteneurs, d'une jetée et d'un nouvel accès à la Seine ont débuté au Havre (France) en novembre. Le financement inclut une subvention de la CEE de 34 millions de dollars et un prêt de la Banque européenne d'investissement de 140 millions d'euros. À Barcelone, deux marchés d'un montant de 290 millions de dollars ont été passés pour prolonger les digues est et ouest afin de porter leur longueur totale à 6,8 kilomètres et à Algésiras, ont débuté les travaux de construction d'un terminal à conteneurs pour post-Panamax, de 16 millions de dollars. En Extrême-Orient, au port de Kwangyang (République de Corée), quatre nouveaux postes à conteneurs ont été achevés, dont l'un sera exploité par Dongbu Co. et les autres par HPH, Hanjin Shipping et Hyundai Merchant Marine. En Asie du Sud, la mise en service du terminal à conteneurs de Colombo QEII a été reportée à 2002, en raison de retards survenus dans sa construction. Ailleurs, une ligne ferroviaire de 75 kilomètres reliant les deux extrémités du canal de Panama a été mise en service en milieu d'année et a commencé à acheminer des conteneurs entre les ports de Balboa (océan Pacifique) et Manzanillo (mer des Caraïbes). Le terminal à conteneurs de Zarate, entièrement réalisé avec des fonds privés à 90 kilomètres en amont du Rio de la Plata, mais à proximité de la zone industrielle du Grand Buenos Aires, a été ouvert en novembre. Un nouveau terminal à conteneurs pouvant accueillir des navires de 15 mètres de tirant d'eau est aussi entré en service à Pecem, près de Fortaleza, au nord-est du Brésil.

Des plans d'aménagements portuaires ont été annoncés dans d'autres ports, la plupart financés à la fois par des fonds publics et des fonds privés. Des terminaux à conteneurs et à GNL, d'un montant de 129 millions de dollars, dont la mise en service est prévue pour 2003, étaient en construction à Sines (Portugal). En 2002, la République de Corée a annoncé son intention d'investir 874 millions de dollars dans l'extension des installations de manutention de conteneurs de Busan et Kwangyang, dans l'aménagement de nouveaux ports au nord d'Inchon et à Mokpo et dans la modernisation des installations de manutention de fret d'un certain nombre de ports plus

petits. Certaines réalisations ont souffert de la crise des transports maritimes de 2001: c'est ainsi qu'un plan moins ambitieux pour le nouveau terminal à conteneurs de Laem Chabang a été annoncé en février 2002. Dans le cadre de ce plan, le bail de 30 ans nécessiterait un investissement de 61 millions de dollars, et non de 75 millions de dollars, avec un débit garanti de 0,1 million d'EVP seulement, au lieu de 0,5 million d'EVP, durant la première année d'exploitation. Ailleurs, le coût des infrastructures de transport terrestre desservant les ports a été supporté en partie par les chargeurs. Au port de Los Angeles (États-Unis), l'Alameda Corridor Transportation Authority prélève une redevance sur les marchandises acheminées par ferroutage, dont le montant est répercuté sur les transporteurs maritimes recourant à ce mode de transport. Il semblerait que l'Accord de stabilisation transpacifique prenne ensuite aux chargeurs 15 dollars par EVP chargé, ce qui, en quelque sorte, paierait environ la moitié des investissements faits dans le Corridor Alameda. À Oakland, autre port de la côte ouest des États-Unis, un nouveau terminal à conteneurs a été achevé en 2001, de même qu'a été terminée, en mars 2002, la construction d'un terminal intermodal collectif, prévue dans le cadre du programme d'extension du port.

Pour bien fonctionner, un port doit entretenir de bonnes relations avec la ville voisine. À la Spezia (Italie), où des résidents et des compagnies touristiques s'étaient plaints des activités de manutention des conteneurs et des projets d'extension du port, l'autorité portuaire a dû intervenir. À Rotterdam, des plans à long terme visant à convertir la partie orientale des docks de Waalhaven en zones résidentielles étaient en cours d'élaboration.

### C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

En 2001, Hutchison Port Holdings (HPH), exploitant mondial de terminaux à conteneurs basé à Hong Kong (Chine), a traité 27 millions d'EVP dans ses terminaux situés dans 30 ports de par le monde, soit 6 % de plus que l'année précédente. Le résultat financier a suivi, s'inscrivant en hausse de 9 % à 2 milliards de dollars. Ces chiffres témoignent de la performance des terminaux situés en dehors de Hong Kong, notamment de ceux acquis de l'opérateur philippin ICTSI en juin 2001. Après avoir obtenu l'approbation de la Direction générale IV de la Commission européenne, chargée de la régulation de la concurrence, HPH a pu prendre une participation majoritaire dans le terminal ECT de Rotterdam moyennant la revente de ses parts dans le terminal Delta, autre grand terminal de Rotterdam. HPH a cédé ces dernières à Maersk qui, ensuite, a pris le contrôle de l'ensemble du terminal Delta et a intégré ce dernier au réseau exploité par sa filiale APM Terminals (qui a traité environ 15 millions d'EVP en 2001). HPH, en outre, a signé un accord l'engageant à réaliser la

phase III de l'aménagement du port de Yantian, en Chine continentale, qui nécessitera un investissement de 850 millions de dollars pour doter ce port de quatre nouveaux postes à conteneurs en eau profonde de 16 mètres, d'ici 2006.

En 2001 également, PSA, la société qui exploite le port de Singapour, a communiqué un débit total de 19 millions d'EVP et une chute de ses recettes de 2,3 % à 1,2 milliard de dollars. En août 2001, après que l'instance de la Commission européenne chargée des questions de concurrence eut donné son feu vert à la fusion d'Hessenatie et de Noordnatie, ces deux gros exploitants de conteneurs d'Anvers ont formé une seule société, dont les recettes ont été estimées à 450 millions de dollars et le débit, à 3,8 millions d'EVP. Cette nouvelle société a été rachetée ensuite, en avril 2002 par PSA, qui a acquis 80 % des parts. PSA s'applique à satisfaire les besoins de la clientèle en automatisant les opérations de manutention et en recourant aux technologies de l'information et de la communication de manière à simplifier les procédures pour les chargeurs et les transporteurs. Afin d'encourager l'utilisation du port, l'autorité maritime et portuaire de Singapour a consenti d'abaisser de 20 % les taxes applicables au trafic de conteneurs.

Il y a rarement de fusions et acquisitions entre autorités portuaires. Cependant, les ports de Copenhague (Danemark) et de Malmö (Suède), situés sur le détroit d'Øresund, ont fusionné en 2001, après avoir étudié les opportunités commerciales que faisait naître l'achèvement du pont sur l'Øresund. L'opération exigeait que l'autorité portuaire de Copenhague devienne une société à responsabilité limitée faisant appel à l'épargne publique. La décision a paru justifiée lorsque, début 2002, Toyota a annoncé la création d'une plate-forme dédiée à la logistique automobile, pour 100 000 véhicules, destinée à couvrir le marché nordique. Durant l'année, une proposition concernant la fusion des autorités portuaires de Houston et de Galveston au Texas (États-Unis), mise au vote, a été rejetée; le Parlement indonésien, de son côté, a rejeté une proposition gouvernementale envisageant la fusion des quatre principaux ports du pays en une seule entité et, partant, la refonte de l'organisation portuaire actuelle dans le cadre de laquelle tous les ports de commerce sont répartis géographiquement entre quatre sociétés portuaires.

Des programmes de coopération modulables sont actuellement mis en œuvre dans les ports flamands de Belgique et entre Rotterdam et Flessingue, autre port néerlandais à l'embouchure de l'Escaut, pour favoriser leur adaptation aux possibilités commerciales. En Allemagne, la collaboration au niveau du secteur public, entre la ville de Hambourg et les états voisins, dans le cadre de la construction du nouveau port à conteneurs de Wilhemshaven, décidée en juin 2001, a été reportée

lorsque le port de Hambourg a décidé d'agrandir ses propres installations de manutention de conteneurs ainsi que de draguer l'Elbe.

Un point important dans l'organisation portuaire est la réglementation des sociétés, notamment le degré de participation étrangère dans les coentreprises. En 2001, l'Expenditure Commission, mise en place par le Gouvernement de l'Inde, a suggéré de créer un nouvel organisme pour superviser et réglementer les activités des services d'entretien dans les ports principaux et secondaires du pays, y compris les fonctions relevant maintenant de la Tariff Authority for Major Ports. Cette Commission a également suggéré la création de sociétés portuaires à caractère commerciale, les trusts gérant actuellement les ports restant uniquement détenteurs du sol et du bord des quais. Début 2002, le Conseil d'État chinois a annoncé la suppression du plafond de 49 % fixé pour la gestion et la détention de terminaux par des étrangers dans les ports continentaux.

Il ressort des premiers résultats d'une enquête menée par la CNUCED dans 50 ports africains au second semestre de 2001, pour dresser un état des partenariats publics et privés dans la région, que le secteur privé est impliqué dans 76 % des cas. Cette implication du secteur privé découle principalement de la nécessité d'améliorer les résultats et la qualité des services (citée dans 45 % des cas) et, en second lieu, de la nécessité de moderniser et de développer les infrastructures ainsi que d'attirer les investissements privés (invoquée dans 17 % des cas). Le secteur privé semble préférer, comme mode de participation, le système des concessions, avec prélèvement de redevances liées au débit dans un cas sur deux et acquittées en monnaie locale dans les deux tiers des cas. L'impact de la privatisation sur l'emploi semble variable, un tiers des personnes interrogées indiquant une diminution des offres d'emploi, un tiers ne signalant aucun changement et le dernier tiers faisant état d'un accroissement réel du nombre d'emplois.

Dans les ports de l'Union européenne, la diversité des législations et des pratiques nationales a généré incertitude pour les fournisseurs de services portuaires (services de manutention des marchandises, services maritimes) et flou quant aux devoirs et obligations des autorités portuaires. En février 2001, la Commission européenne a présenté une proposition de directive concernant l'accès au marché des services portuaires, tendant à établir 'un cadre juridique communautaire et à instituer des règles de base pour supprimer les barrières rencontrées par les fournisseurs de services portuaires à l'entrée du marché; améliorer la qualité des services offerts aux utilisateurs des ports; réduire les coûts, accroître l'efficacité et la flexibilité et, partant promouvoir le trafic maritime à courte distance et le transport combiné. Les débats se sont poursuivis durant l'année au Parlement européen et dans les commissions parlementaires pertinentes, et ont porté sur des points

tels que le nombre d'opérateurs autorisés par catégorie de marchandises ou de services, la procédure d'octroi des autorisations et les prescriptions techniques et limitations à appliquer pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement. Une proposition amendée a été finalisée au bout d'un an et a fait l'objet de nouvelles observations de la part de l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) et de la Fédération des opérateurs portuaires privés (FEPOR), en mars 2002. Parmi les points soulevés figuraient la nécessité d'exclure les ports ne traitant que le trafic national, l'obligation de disposer de deux fournisseurs de services au minimum par catégorie de marchandises et la durée des autorisations.

La difficulté de mettre en œuvre une nouvelle législation s'est avérée dans le cas du port de Santos (Brésil), lorsque la décision concernant la participation de l'État et des autorités locales au conseil d'administration a été reportée après les élections générales organisées fin 2002.

#### **D. MESURES DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS**

Les attentats terroristes perpétrés sur le territoire des États-Unis le 11 septembre 2001 ont incité à revoir les procédures de sécurité appliquées dans les ports du pays. La découverte ultérieure, dans un port d'Europe méridionale, d'un émigrant clandestin se rendant en Amérique du Nord avec des informations confidentielles concernant de probables cibles d'actes terroristes aux États-Unis, a fait davantage prendre conscience des risques encourus. La découverte a eu lieu lorsque le conteneur spécialement aménagé dans lequel se trouvait l'émigrant clandestin a éveillé les soupçons, des bruits insolites ayant été perçus au moment de son stockage dans le parc à conteneurs. En décembre 2001, le Congrès américain a promulgué le Port and Maritime Act, qui prévoit la création d'un comité consultatif national en matière de navigation maritime, la réalisation de premières évaluations du niveau de sécurité et de la vulnérabilité des ports, la mise en place de commissions locales de sécurité portuaire, l'élaboration de plans de sécurité maritime ainsi que l'établissement d'enquêtes et de clauses restrictives à l'embauche pour les postes sensibles. La loi habilite aussi à faire face aux risques sécuritaires émanant de ports étrangers.

Récemment, la Commission des infrastructures et des transports de la Chambre des Représentants des États-Unis a adopté l'Antiterrorism Act 2002 (HR3983), qui complète le Port and Security Act 2001. Cette loi (HR3983) contient des dispositions concernant la réalisation d'évaluations du niveau de sécurité dans les ports étrangers et conduisant à refuser l'accès des ports des États-Unis aux navires transitant par des ports dont les procédures de sécurité laissent à désirer.



Le cadre international à mettre en place pour améliorer la sécurité dans les ports a été examiné à plusieurs reprises par l'Organisation maritime internationale (OMI) au dernier trimestre de 2001 et au début de 2002. La 22<sup>e</sup> Assemblée de l'OMI, qui s'est tenue à Londres en novembre 2001, est venue convoquer une conférence sur la sécurité maritime en décembre 2002, a décidé d'accroître la coopération technique pour aider les pays en développement à prendre en main les questions de sécurité maritime et a centré son attention sur les amendements aux conventions en vigueur telles que la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

La proposition faite par le Gouvernement des États-Unis a été examinée lors d'un certain nombre de réunions qui se sont tenues en 2002: 29<sup>e</sup> session du Comité de la simplification des formalités et du Groupe de travail sur l'interface navire/port (7-11 janvier); Groupe de travail intersessions sur la sécurité maritime, (11-15 février); Comité juridique (22-26 avril) et 75<sup>e</sup> réunion du Comité de la sécurité maritime (15-24 mai). Les débats ont porté sur les mesures à appliquer aux transports maritimes dans le cadre de la Convention SOLAS, de la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA).

Les mesures intéressant les ports concernaient essentiellement les moyens de rendre d'application obligatoire le Code maritime international des marchandises dangereuses et les dispositions à prendre pour instaurer des plans de sécurité et des évaluations de vulnérabilité et mettre en place des officiers de sécurité dans les ports. L'attention s'est portée en particulier sur le faible taux d'inspection des conteneurs dans les ports des États-Unis, estimé à 2 %, et sur la proposition visant à l'accroître et à procéder à des inspections complètes de conteneurs dans le cadre de la Container Security Initiative (CSI). Cette initiative comprend quatre démarches essentielles: l'identification des conteneurs à haut risque, le scannage des conteneurs avant qu'ils ne touchent les ports des États-Unis, le recours à la technologie adéquate pour scanner préalablement les conteneurs à haut risque et l'utilisation de conteneurs à puce et sécurisés. Un partenariat pilote a été créé avec certaines entreprises importantes des marchandises sur le sol des États-Unis pour définir et mettre en œuvre des procédures de sécurité appropriées. Le but est d'inspecter jusqu'à 50 % des conteneurs avant qu'ils parviennent sur le continent. Dix ports étrangers ont été choisis pour procéder aux inspections: Shanghai, Hong Kong et Yantian (tous deux en Chine), Kaoshiung (Province chinoise de Taiwan), Singapour, Rotterdam (Pays-Bas), Busan (République de Corée), Bremerhaven (Allemagne), Tokyo (Japon) et Gènes (Italie). Cela étant, des procédures de sécurité pilotes sont actuellement mises en œuvre dans d'autres ports (par exemple à Anvers, en Belgique), sur la base d'accords bilatéraux.