

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

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

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**Chapitre VI**  
**DÉVELOPPEMENT DES PORTS**



NATIONS UNIES  
2002

## 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, ainsi que sur les réunions d'experts pertinentes et les activités de formation de la CNUCED.*

#### A. RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT MULTIMODAL

##### 1. Réunion spéciale d'experts sur les règles du transport multimodal

La Réunion spéciale d'experts sur les règles du transport multimodal a été convoquée par le Secrétaire général de la CNUCED les 26 et 27 novembre 2001 pour étudier l'impact qu'avaient sur les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport multimodal diverses lois et réglementations adoptées aux niveaux régional, sous-régional et national. Le document établi par le secrétariat, intitulé "Implementation of Multimodal Transport Rules" (UNCTAD/SDTE/TLB/2) lui a été soumis pour examen.

Les experts, au nombre desquels figuraient des représentants des exploitants et des utilisateurs de services de transport multimodal, ainsi que des représentants des pouvoirs publics et des membres des milieux juridiques et universitaires, ont reconnu que, le transport multimodal se développant, il devenait nécessaire de le réglementer. Cela a incité les gouvernements et quelques organisations régionales et sous-régionales à légiférer en la matière. Il a été constaté qu'alors que la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980) n'était pas entrée en vigueur, elle avait fortement influencé ces lois et réglementations. Néanmoins, celles-ci s'en écartaient de façon significative sur des points essentiels tels que les questions de responsabilité, de limitation de la responsabilité et de prescription. Bien que les efforts n'aient pas été ménagés dans ce domaine, il n'y a pas d'uniformité dans les lois et réglementations régissant le transport multimodal. Il a été reconnu d'une manière générale que l'existence d'un instrument global communément acceptable inciterait sans aucun doute à l'uniformité. Il était nécessaire pour cela d'élaborer un instrument qui puisse être jugé réaliste et acceptable par toutes les parties intéressées, notamment les fournisseurs, les utilisateurs et les assureurs de services de transport multimodal. Il a de ce fait été convenu qu'il

fallait étudier plus à fond la question, en particulier les points essentiels que régirait un instrument international de ce genre, à savoir la base sur laquelle il conviendrait d'asseoir la responsabilité du fournisseur de services de transport multimodal, la limitation de cette responsabilité et la viabilité d'un système uniforme. En application des recommandations des experts, le secrétariat de la CNUCED est en train de préparer une étude sur la faisabilité d'un nouvel instrument international sur le transport multimodal.

##### 2. Projet d'instrument sur le droit des transports de la CNUDCI

En 2001, la CNUDCI a créé un Groupe de travail sur le droit des transports chargé de se pencher sur l'élaboration d'un nouvel instrument international, en axant ses travaux, dans un premier temps, sur le transport de port à port<sup>5</sup>. Eu égard à la prolifération actuelle des lois au niveau international, c'est là l'une des avancées les plus importantes qui aient été faites dans ce domaine depuis l'adoption de la Convention des Nations Unies sur la question (Règles de Hambourg, 1978). Le Groupe de travail s'est réuni en avril à New York<sup>6</sup> pour entreprendre l'examen d'un "Projet d'instrument sur le droit des transports" (Projet d'instrument) élaboré par le CMI (Comité Maritime International), à la demande du secrétariat de la CNUDCI.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Pour de plus amples renseignements sur les faits qui ont conduit à la création du Groupe de travail de la CNUDCI, se reporter au document A/CN.9/WG.III/WP.21 de la CNUDCI, disponible sur [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

<sup>6</sup> Voir le document A/CN.9/510 de la CNUDCI, intitulé "Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa neuvième session".

<sup>7</sup> Le sous-comité international du CMI a soumis son "Projet d'instrument sur le droit des transports" au secrétariat de la CNUDCI en décembre 2001. Le texte de la proposition, accompagné des notes explicatives du CMI, (et auquel quelques modifications d'importance secondaire et de mise en forme ont été apportées par le secrétariat) est consigné dans l'Annexe du document A/CN.9/WG.III/

Le projet d'instrument se compose de 17 chapitres et, dans une large mesure, porte sur des questions traitées dans les régimes de responsabilité maritime existants, à savoir les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Il comprend, toutefois, aussi plusieurs chapitres consacrés à des questions non soumises actuellement au droit uniforme international, telles que la livraison, le fret et le transfert du droit de contrôle et des droits d'action. Ces questions ne feront pas toutes l'objet de règles impératives et il faudra peut-être débattre encore avant qu'un consensus international émerge sur l'élaboration d'une réglementation de fond dans ces domaines. Le projet d'instrument contient également des dispositions relatives à la communication électronique et à l'émission de documents de transport électroniques en remplacement des documents papier traditionnels, qui entérinent pour une grande part les accords contractuels dans ce domaine et accordent aux enregistrements électroniques la même valeur juridique qu'aux documents papier.

Ce qui est important, en dépit du fait que le mandat initial du Groupe de travail n'aille pas au-delà de l'examen du transport de port à port, c'est que l'instrument a un vaste champ d'application et que, tel qu'il se présente dans sa version préliminaire, il couvre tous les contrats de transport multimodal international de marchandises faisant intervenir une étape maritime<sup>8</sup>. En tant que tel, le projet d'instrument proposé constitue une tentative ambitieuse d'établir une réglementation uniforme régissant les contrats de transport en général, pas seulement les contrats de transport de marchandises par mer de port à port. Si l'élaboration d'une réglementation uniforme dans le domaine des transports peut être souhaitable, sur le plan des principes<sup>9</sup>, il y a lieu néanmoins de se poser la question de savoir si l'approche adoptée, c'est-à-dire l'extension du régime

maritime à l'ensemble de la chaîne de transport, est la plus appropriée<sup>10</sup>.

Pour être plus précis, l'extension du projet d'instrument proposé au transport multimodal de porte à porte est le sujet de bien des préoccupations concrètes :

Le projet d'instrument prévoit un "système de réseau" de responsabilité dans les cas où la perte, le dommage ou le retard n'intervient qu'avant ou après le transport maritime. Il accorde la priorité à certaines dispositions impératives des conventions internationales applicables. Dans certains cas, de ce fait, lorsque la perte, le dommage ou le retard est attribuable à un stade du transport autre que l'étape maritime, il y aurait lieu, semble-t-il, de choisir une convention internationale pertinente, quelle qu'elle soit, et d'appliquer certaines de ses dispositions (en matière de responsabilité, de limitation de la responsabilité et de délai pour agir), tandis qu'à tous autres égards (en matière de documentation, par exemple), les dispositions du projet d'instrument resteraient applicables. Dans un très grand nombre de cas, cependant, ce sont les dispositions du projet d'instrument fondées en substance sur des concepts et des considérations maritimes qui s'appliqueraient. En particulier dans les cas où la perte, le dommage ou le retard ne peut pas être localisé, ou dans ceux où aucune convention internationale n'est applicable, c'est le projet d'instrument qui pourrait servir de base pour déterminer la responsabilité. Dans le transport de porte à porte, cela pose des problèmes particuliers, car le projet d'instrument contient des dispositions autorisant le transporteur à convenir contractuellement de ne pas assumer la responsabilité de certaines parties du transport ou de certaines fonctions de la profession de transporteur. Il pourrait arriver, partant, que le destinataire d'un transport de porte à porte ait des difficultés à identifier le transporteur responsable ou se retrouve lui-même responsable pour certaines des fonctions du transporteur.

À la demande du secrétariat de la CNUDCI, le secrétariat de la CNUCED a présenté un commentaire détaillé, article par article, sur les dispositions du projet d'instrument<sup>11</sup>. En voici un extrait :

WP.21 de la CNUDCI, qui a été soumis au Groupe de travail pour examen. Le document est disponible dans toutes les langues officielles de l'ONU sur le site [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

<sup>8</sup> Article 1.5 du projet d'instrument. Aux termes de l'article 4.2.1, le projet d'instrument accorderait la priorité aux dispositions impératives des conventions internationales applicables en matière de transport unimodal dans les cas de pertes localisées. Dans bien des parties du monde, aucune convention de ce genre ne s'applique au transport terrestre.

<sup>9</sup> Pour un aperçu de la diversité des approches nationales et régionales en matière de réglementation de la responsabilité dans le domaine du transport multimodal et des problèmes que pose le cadre actuel, dans lequel la responsabilité est fragmentée, se reporter au rapport et au tableau comparatif figurant dans le document "Implementation of Multimodal Transport Rules", établi par le secrétariat de la CNUCED (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1).

<sup>10</sup> Il convient de noter que les secrétariats de la CNUCED et de la CEE ont fait part de leurs préoccupations à ce sujet; voir le document A/CN.9/WG.III/WP.21 Add.1 de la CNUDCI, Annexe 1, par. 8 et suiv., et Annexe 2, par. 5 et 6.

<sup>11</sup> Le commentaire, accompagné des observations formulées par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE), est disponible sur le site [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org) (document A/CN.9/WG.III/WP.21 Add.1). Le commentaire de la CNUCED, auquel a été intégré le texte du projet d'instrument par souci de clarté, est disponible également sur le site [www.unctad.org](http://www.unctad.org) (document UNCTAD/SDTE/TLB/4).

## "OBSERVATIONS GÉNÉRALES"

4. Le projet d'instrument reproduit à l'annexe du document de la CNUDCI paru sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.21 est intitulé "Projet d'instrument sur le droit des transports". Dans une large mesure, il couvre des questions qui sont traitées dans les régimes impératifs de responsabilité existants régissant le transport de marchandises par mer, à savoir les Règles de La Haye-Visby<sup>12</sup> et les Règles de Hambourg. En outre, le projet d'instrument contient également plusieurs chapitres traitant de questions non soumises actuellement au droit uniforme international, telles que le fret et le transfert du droit de contrôle et de droits d'action. Il faudrait prêter une attention particulière à certains aspects du projet d'instrument qui présentent des problèmes particuliers :

### Champ d'application matérielle

5. Bien que le mandat actuel du Groupe de travail n'aille pas au-delà de l'examen du transport de port à port, le projet d'instrument contient des dispositions qui étendraient son application au transport de porte à porte (voir également le titre : "Projet d'instrument sur le droit des transports"). D'après la définition figurant à l'article 1.5 du projet d'instrument, les contrats de transport multimodal faisant intervenir une étape maritime seraient couverts par le régime proposé. Cela pose un problème, car le projet d'instrument a été rédigé par des représentants du seul secteur des transports maritimes, à savoir le Comité Maritime International (CMI), sans large consultation des parties représentant les autres modes de transport ou ayant une expérience de ces derniers. De ce fait, le régime proposé se fonde, en substance, sur des concepts maritimes et sur les régimes de responsabilité maritime existants, ce qui pose la question de savoir s'il convient comme cadre législatif moderne devant régir la responsabilité lorsque des contrats font intervenir plusieurs modes de transport (par exemple aérien, routier, ferroviaire ou en navigation intérieure parallèlement au transport par mer).

6. Le cadre réglementaire actuel dans le domaine du transport multimodal international est notoirement complexe et aucun régime de responsabilité uniforme n'est en vigueur au niveau international. De ce fait, la responsabilité est fragmentée et ne peut être estimée à l'avance<sup>13</sup>. Bien que l'élaboration d'une réglementation internationale uniforme puisse être souhaitable, tout nouveau régime de responsabilité international devrait présenter, pour réussir, des avantages évidents par rapport au cadre juridique existant. Tout régime nouveau qui serait mal conçu ou échouerait ne ferait qu'accroître la complexité actuelle sans présenter aucun avantage. Le

<sup>12</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance de 1924 (Règles de La Haye), telle qu'amendée en 1968 et 1979.

<sup>13</sup> On trouvera un aperçu des réglementations existantes dans le rapport et le tableau comparatif figurant dans le document "Implementation of Multimodal Transport Rules", établi par le secrétariat de la CNUCED (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1).

projet d'instrument ne semble pas proposer de solution qui tienne compte de ces considérations. On notera qu'indépendamment de la valeur intrinsèque de ses dispositions, le projet d'instrument ne prévoit pas de niveaux uniformes de responsabilité à tous les stades d'un transport. Au lieu de cela, il accorde la priorité aux règles impératives des conventions relatives au transport unimodal dans les cas où une perte ou un dommage peut être attribué à un stade particulier d'un transport multimodal (art. 4.2.1). Du fait de cette conception "en réseau" de la réglementation de la responsabilité, il faudrait, pour trancher les questions de responsabilité dans les transactions de porte à porte, continuer de se poser la question de savoir quel régime particulier pourrait s'appliquer dans un État donné et dans un cas particulier. Il est difficile de voir comment cette conception apporterait une amélioration au cadre réglementaire actuel. Le commentaire analytique figurant dans le présent document inclut des considérations relatives au texte du projet d'instrument tel qu'il est présenté. Cependant, il est proposé de supprimer du projet de texte les dispositions étendant le champ d'application du régime au-delà du transport de port à port et de limiter les considérations du Groupe de travail, conformément à son mandat, au transport maritime.

### Règles de fond applicables à la responsabilité

7. L'ensemble de règles de fond applicables à la responsabilité proposé dans le projet d'instrument semble comprendre un amalgame relativement complexe de dispositions des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, avec toutefois d'importantes modifications en termes de substance, de structure et de texte. Dans une grande mesure, par conséquent, le bénéfice de la certitude associé à la signification établie des dispositions des régimes existants a été sacrifié. Il faudrait en tenir compte lorsqu'on s'interrogera sur l'utilité d'inclure dans le projet d'instrument des dispositions qui ont été modelées sur celles des régimes existants, mais dont le contexte ou le libellé aura considérablement évolué. Globalement, le projet d'instrument semble adopter une nouvelle conception de la répartition des risques entre les transporteurs et les parties ayant un intérêt dans la cargaison, avec un rééquilibrage en faveur des transporteurs. À la différence des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, il existe peu d'éléments indiquant une intention sous-jacente de protéger les intérêts de tiers au contrat de transport.

### Réglementation des questions non actuellement soumises au droit international uniforme.

8. Les chapitres 9 (Fret), 11 (Droit de contrôle), 12 (Transfert de droits) et 13 (Droits d'action), en particulier, traitent de questions relativement complexes qui ne sont actuellement régies par aucune convention internationale. Les lois nationales pertinentes qui s'appliquent actuellement dans ces domaines sont diverses et l'on peut supposer qu'il n'existe aucun consensus au niveau international. Dans ce contexte, toute tentative d'élaborer une réglementation réussie doit s'effectuer dans un but clair et soigneusement considéré et en portant une grande attention au détail. Telles qu'elles sont présentées,

les dispositions proposées contenues dans le projet d'instrument ne semblent pas suffisamment claires et anodines pour rendre souhaitable leur inclusion dans un nouveau régime international. Le Groupe de travail pourra donc souhaiter s'interroger de façon plus générale sur la nécessité, à ce stade, de se pencher sur ces questions.

### Structure et rédaction

9. Tant par son libellé que par sa structure, le projet d'instrument est inutilement complexe et déroutant. Malheureusement, il semble avoir été fait peu de cas de la nécessité de veiller à ce que des règles uniformes au plan international soient faciles à comprendre et à appliquer. Nombre des dispositions sont compliquées, comprenant de multiples renvois. Leur compréhension exige des compétences juridiques considérables et le libellé proposé laisse souvent une importante place à l'interprétation. Dans de nombreux cas, une procédure longue et coûteuse pourrait être requise pour clarifier le sens et l'application de certaines dispositions. Il existe un risque évident de divergences considérables, entre les pays, dans l'interprétation de la réglementation proposée -résultat qui serait manifestement indésirable. Du fait de la complexité du projet d'instrument tel qu'il est actuellement structuré et rédigé, il est difficile d'évaluer son impact potentiel global. Malheureusement, il est à craindre qu'en tentant de modifier le texte de certaines dispositions, on crée de nouveaux problèmes qui pourraient ne pas être toujours évidents. En fait, il n'est pas certain qu'un texte convenant à une réglementation uniforme et applicable dans la pratique puisse être convenu sur la base du projet d'instrument présenté."

## B. FACILITATION DU COMMERCE

En 2001, il y a eu un certain nombre d'avancées bilatérales, régionales et multilatérales en matière de facilitation du commerce. Le 23 avril 2001, le Canada et le Costa ont annoncé un important accord de libre-échange bilatéral, dont un chapitre entier est consacré à des questions de facilitation du commerce, telles que les procédures douanières et autres formalités relatives aux échanges ainsi qu'à un programme de coopération technique en vue de mettre en œuvre des procédures communes. Plus précisément, les deux pays sont convenus de pratiquer l'évaluation des risques et l'échange d'informations (notamment sur les meilleures pratiques) ainsi que d'encourager la coopération et l'assistance technique pour promouvoir le respect des mesures arrêtées. De surcroît, ils entendent mettre en œuvre des initiatives de facilitation du commerce, tant bilatéralement qu'à l'échelle de l'hémisphère, pour réduire les coûts, rendre les procédures d'entrée transparentes, assurer une prévisibilité aux importateurs et aux exportateurs, et entreprendre des consultations avec des représentants du monde des affaires. Il s'agit là d'un exemple tout à fait remarquable de ce que des pays peuvent réaliser en matière de coopération et de renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation du commerce.

Puis, en juin 2001, les ministres du commerce des pays membres de l'APEC ont souscrit aux principes de facilitation du commerce élaborés par cette organisation. Ils ont reconnu l'importance de la facilitation du commerce pour libérer et décloisonner les échanges et les investissements dans la région Asie-Pacifique et pour procurer aux pouvoirs publics et aux entreprises des avantages économiques. Ils ont également reconnu l'importance de l'assistance technique et de la coopération au sein de l'APEC pour assurer l'application des principes, compte tenu des différences de niveau de développement des pays membres. Les principes non contraignants auxquels ont souscrit les ministres du commerce des pays adhérant à l'APEC sont les suivants :

- Transparence
- Communication et consultations
- Simplification, possibilité d'application pratique et efficacité
- Non-discrimination
- Cohérence et prévisibilité
- Harmonisation, normalisation et agrément
- Modernisation et utilisation des nouvelles technologies
- Garantie de procédures régulières
- Coopération

En novembre, la Déclaration adoptée à la Quatrième Conférence ministérielle, organisée à Doha (Qatar) sous les auspices de l'OMC, a ouvert la voie à un processus de négociations et à une règle potentiellement contraignante sur la facilitation du commerce. Si un consensus explicite se fait jour, les négociations débiteront après la cinquième session de la Conférence ministérielle qui se tiendra à Cancún, au Mexique, en septembre 2003. Entre temps, le Conseil du commerce des marchandises de l'OMC examinera et, selon qu'il sera approprié, clarifiera et améliorera les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994, en même temps qu'il identifiera les besoins et les priorités des membres, en particulier des pays en développement, en matière de facilitation des échanges

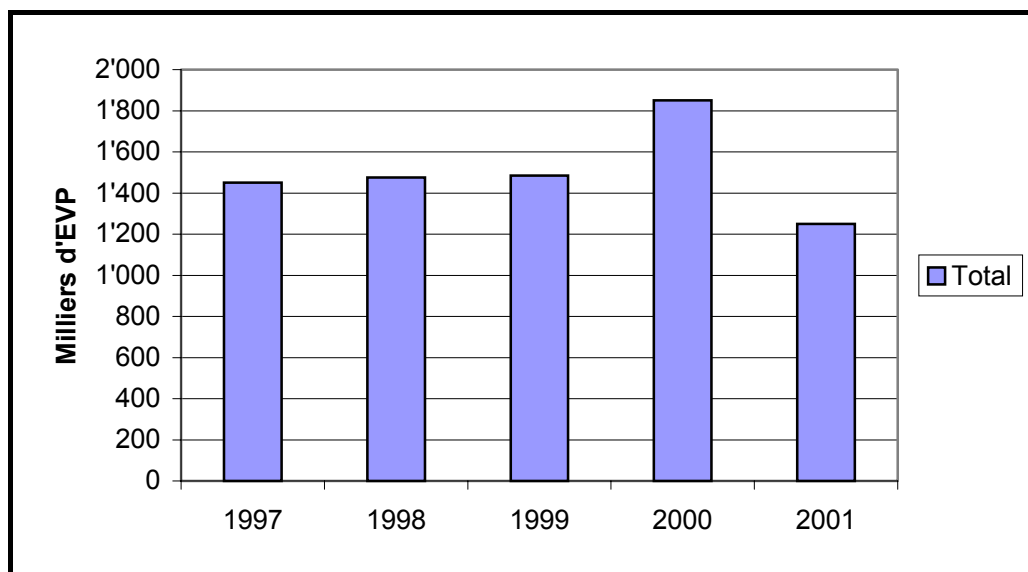
Jusqu'à présent, les activités de facilitation du commerce qui ont été menées ont été, dans la grande majorité des cas, le fruit d'initiatives spontanées des pouvoirs publics ou du secteur privé à la recherche d'avantages évidents. Les outils réglementaires sont encore très rares dans la plupart des accords liés à la facilitation du commerce, bien que ces conventions sont effectivement contraignantes pour les parties contractantes. À l'exception des accords relatifs au transport international, qui comportent des dispositions simplifiées concernant la documentation, la plupart des instruments de facilitation des échanges recommandent, plutôt qu'ils imposent ou requièrent, l'application de mesures jugées efficaces ou nécessaires. La situation

risque de changer radicalement dans les années à venir, si les négociations de l'OMC se déroulent comme prévu. Ces dernières sont à même de conduire à l'intégration de règles de facilitation du commerce impérativement applicables à l'échelle mondiale dans un cadre juridique international contraignant pour le système commercial. Ce serait là une avancée majeure, qui nécessite des efforts considérables de la part des pays en retard dans le domaine de la facilitation des échanges.

### C. PRODUCTION ET LOCATION DE CONTENEURS

Les chiffres révisés de 2000 donnent une production de conteneurs de 1,9 million d'EVP (voir la figure 9), constituée à 90 % de conteneurs pour marchandises solides. Ce niveau élevé de production n'a été possible que parce que la plupart des fabriques de conteneurs, situées principalement en Chine, ont tourné

FIGURE 9  
Production annuelle totale de conteneurs



Source: *Containerisation International Yearbook 2002*.

au maximum de leur capacité pendant toute l'année. L'essentiel de la production, environ 1,25 million d'EVP, devait servir à remplir les cellules supplémentaires (0,6 million d'EVP) de la flotte accrue de porte-conteneurs mise en service en 2001. Environ 550 000 EVP ont servi à remplacer les conteneurs éliminés en 2000 et 100 000 EVP, à couvrir les besoins ordinaires et régionaux en conteneurs des transporteurs effectuant du cabotage et des opérateurs de transports terrestres.

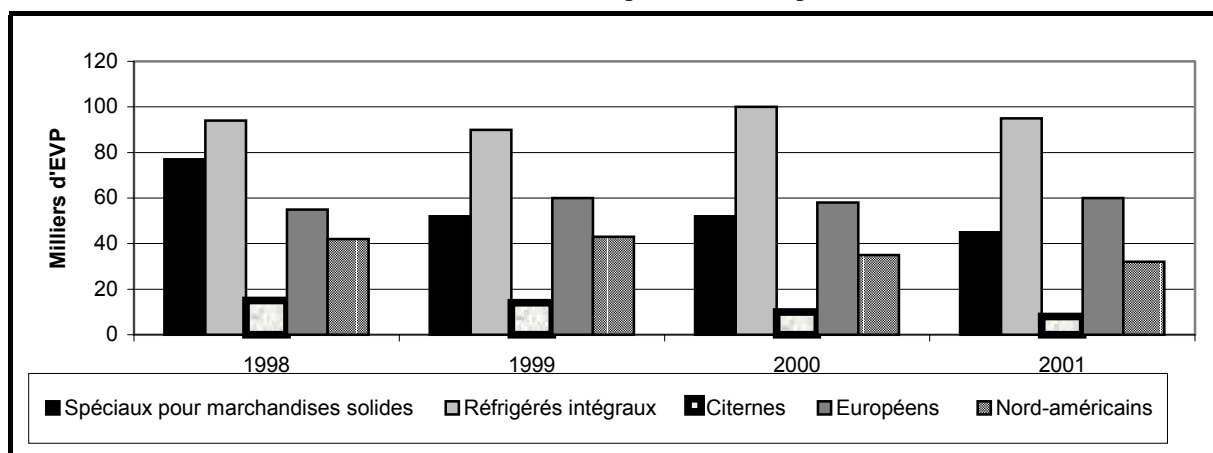
La crise du commerce mondial de 2001 a fait régresser la production de conteneurs à 1,25 million d'EVP. La part des conteneurs pour marchandises solides est tombée à 85 %, le solde étant constitué de conteneurs spéciaux, de conteneurs réfrigérés et d'autres types de conteneurs. Cette baisse de la production de conteneurs est allée de pair avec la forte régression du nombre de porte-conteneurs livrés et le faible niveau des commandes portant sur ce type de navire vers la fin de 2001; elle s'explique également par le nombre de conteneurs neufs en souffrance dans les parcs des fabricants (0,25 million d'EVP). La capacité de production a été très excédentaire en Chine, où seule la moitié de la capacité totale de production de conteneurs pour marchandises solides a été exploitée en 2001.

La figure 10 montre l'évolution de la production de conteneurs autres que les conteneurs normalisés pour marchandises solides. La production de conteneurs spéciaux pour marchandises solides (c'est-à-dire de grande capacité, à toit ouvert, plates-formes, etc.) a continué à fléchir. Celle de conteneurs réfrigérés intégraux a atteint un record en 2000; son recul ultérieur a été dû à un fléchissement de la demande, nonobstant la baisse du prix de ces conteneurs, les matériaux nécessaires à leur fabrication étant devenus meilleur marché. La production de conteneurs-citernes a été à l'image de celle de conteneurs spéciaux pour marchandises solides. Celle de conteneurs européens, des caisses mobiles pour l'essentiel, a augmenté en 2001, donnant à entendre que la demande de ces conteneurs s'est accrue. La production de conteneurs pour marchandises solides spécifiques aux pays d'Amérique du Nord (conteneurs surdimensionnés non-ISO) a continué à chuter en 2001.

Mi-2001, le parc mondial de conteneurs était estimé à 15,1 millions d'EVP, dont 48,8 % étaient détenus par des transporteurs maritimes et 45,1 % par des sociétés de location, les 6,1 % restants ayant des détenteurs divers. Ainsi qu'il ressort du tableau 44, le taux d'utilisation du parc de conteneurs de location

FIGURE 10

## Production annuelle de conteneurs autres que normalisés pour marchandises solides



Source: Containerisation International Yearbook 2002.

TABLEAU 44

Évolution du taux d'utilisation des conteneurs de location, 1997-2001  
(Pourcentages)

Au 1 <sup>er</sup> janvier	Taux d'utilisation	Variation en %
2001	84,4	6,8
2000	79,0	-2,4
1999	80,9	-4,7
1998	84,9	4,1
1997	81,6	

Source: Institute of International Container Lessors, 13<sup>th</sup> Annual Leased Container Fleet Surveys.

s'est accru en 2000 pour atteindre 84,4 % au début de l'année 2001. Il n'en reste pas moins qu'à la fin de l'année, la demande étant atone, le parc de conteneurs en arrêt de location et disponibles avait augmenté de 2 millions d'EVP et le taux d'utilisation, chuté de près de 75 %, tandis que le parc mondial de conteneurs de location atteignait non loin de 7 millions d'EVP, ce qui a entraîné une baisse de recettes pour les entreprises de location.

La baisse des prix des boîtes neuves a accru l'envie des loueurs de disposer de conteneurs neufs plutôt que de conteneurs usagés, ce qui a également contribué à faire baisser les recettes des entreprises de location. Comme le montre le tableau 45, la hausse des prix des boîtes en 1999-2000 a été de courte durée; en 2000-2001, les prix ont baissé de 3,3 %, prolongeant ainsi la tendance baissière de certaines périodes précédentes. Aussi, pour stopper la chute des prix, les entreprises de location se sont mises à offrir diverses options de location combinant contrats de location à court et à long terme.

TABLEAU 45

Variation des prix des conteneurs neufs  
(Pourcentages)

Année	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente
1996	-12,5
1997	-11,9
1998	-8,1
1999	-17,6
2000	7,1
2001	3,3

Source: Containerisation International, août 2001.

Un certain nombre de grandes entreprises de location ont, par exemple, transféré des conteneurs vides de centres de groupage très coûteux situés dans des zones des États-Unis, d'Europe et du Japon où la demande était faible vers des centres de groupage moins onéreux situés dans des zones de Chine et de pays en développement d'Asie où la demande était forte. Jusqu'à 30 millions de dollars ont été dépensés annuellement en affrètements pour déplacer des conteneurs vides. Cela étant, devant le stock déjà important de conteneurs neufs en souffrance, l'attrait que présentait le transfert de conteneurs non loués en Chine s'est estompé.

La faiblesse de la demande de conteneurs de location s'explique aussi par l'amélioration du taux d'utilisation par boîte des parcs de conteneurs détenus par les transporteurs maritimes. La mise en commun de matériel entre filiales et partenaires d'alliances ainsi que le recours au commerce électronique, en particulier dans le secteur des services de gestion par l'Internet et d'échange de matériels en ligne, ont concouru à l'utilisation plus rationnelle que les transporteurs ont faite de leurs propres conteneurs.

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

### **1. Amélioration des services dans l'industrie ferroviaire**

En 2001, les dépenses d'investissement réalisées au profit des services de fret ferroviaire ont permis à ces derniers de continuer à fonctionner de façon satisfaisante. Au début de l'année, la Norfolk Southern Corp. a budgétisé 806 millions de dollars pour améliorer les infrastructures, dont 449 millions de dollars affectés à la voirie et 256 millions de dollars, au matériel. Les dépenses concernant la voirie comprenaient 264 millions de dollars pour les postes rails, traverses de chemin de fer, ballast et ponts; 63 millions de dollars pour la construction ou l'amélioration d'installations intermodales; 35 millions de dollars pour des actions de marketing et de développement industriel; 35 millions de dollars pour les projets de signalisation et d'électrification; et 23 millions de dollars pour des programmes de protection de l'environnement et d'aménagements d'intérêt public tels que la réalisation de croisements à plusieurs niveaux, et la modernisation de la signalisation des passages à niveau. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a également annoncé son intention de continuer à améliorer le matériel. À l'époque de cette annonce, elle a pris livraison des 40 dernières locomotives Dash 9-44CW sur les 360 unités achetées au cours des cinq années précédentes. Les nouveaux moteurs ont un rendement en combustible supérieur de 17 % à celui des moteurs des anciennes locomotives.

En Europe, des efforts analogues ont été déployés pour améliorer les services ferroviaires. Au dernier trimestre de 2001, par exemple, la SNCF, compagnie des chemins de fer français, et la Deutsche Bahn, compagnie des chemins de fer allemands, se sont alliées pour trouver les moyens de développer le trafic de marchandises transfrontalier entre les deux pays. Cette initiative a été motivée par le faible trafic ferroviaire entre les deux pays (situation qui persiste, bien qu'ils aient le plus gros volume de trafic de marchandises d'Europe) et en prévision de la concurrence accrue qui devrait résulter de la dérégulation du trafic transfrontières dans l'Union européenne en 2003. Au Royaume-Uni, la Strategic Rail Authority a annoncé un plan décennal d'investissement pour améliorer le système ferroviaire, comprenant la modernisation des voies et du système de signalisation, l'achat de wagons, l'amélioration de la formation du personnel et la construction de voies supplémentaires. Le financement de ce plan sera assuré par le fonds constitué à cet effet par le Gouvernement du Royaume-Uni, sur lequel seront prélevés 6 millions de dollars pour améliorer les services de fret ferroviaire.

Fin 2001, le Surface transportation Board des États-Unis a passé en revue un certain nombre de projets portant sur de futurs investissements ferroviaires et, parmi eux celui de la Dakota, Minnesota and Eastern Railroad Corporation concernant la construction d'une ligne de chemin de fer de 450 kilomètres de long dans le bassin riche en charbon de la Powder River (Wyoming).

Des services communs ont aussi été mis en place afin de mieux satisfaire la clientèle. Par exemple, conjointement avec CSX International, le BNSF a étendu son service Ice Cold Express pour le transformer en un service de côte à côte couvrant le sud de la Californie, Chicago, Montréal et Toronto, ainsi que les États de New York et du New Jersey. Avec le NS, il a procédé au regroupement de certains services pour assurer une desserte transcontinentale longue distance, avec un temps de transit plus court pour le fret de première catégorie sensible au facteur temps voyageant entre le sud de la Californie et Rutherford, (Pennsylvanie) ou Croxton (New Jersey). Cette initiative a pu prendre corps parce le BNSF détenait le service de transport longue distance entre le sud de la Californie et Chicago, et le NS, la ligne de chemin de fer entre Chicago et la Côte Est.

Les mesures de sécurité adoptées aux États-Unis après l'attaque terroriste du 11 septembre 2001 ont été préjudiciables au rendement des opérations de transport ferroviaire. Il a fallu renforcer la sécurité et contrôler plus rigoureusement le fret ferroviaire en perturbant le moins possible le trafic. Les premières mesures qui ont été prises ont été le suivi du transport des marchandises dangereuses, leur acheminement par des voies éloignées des grandes agglomérations, une vigilance accrue et la coopération avec les autorités pour prévenir d'éventuelles menaces. Parmi les mesures à long terme qui ont été adoptées, sont à relever notamment : une coopération accrue avec l'armée, des efforts notables pour rendre les consignes de sécurité compatibles avec les nécessités du trafic en travaillant en étroite collaboration avec les usagers et les agences de sécurité nationales; la création du Rail Freight Industry Crisis Centre; l'organisation de patrouilles plus fréquentes et d'une sécurité renforcée autour des installations vitales, y compris la mise en place d'un système d'information plus fiable; l'établissement de certaines consignes strictes de sécurité pour les entreprises situées à proximité de lieux publics importants; et la réalisation d'enquêtes sur les antécédents plus approfondies, avant toute location.

Le Canada et les États-Unis ont pris conjointement des mesures pour améliorer la sécurité, notamment en intensifiant les contrôles aux points de transit entre les deux pays. Une déclaration contenant une série de plans d'action visant à faire en sorte que les personnes et les biens circulent en toute sûreté, à sécuriser les infrastructures et à améliorer la coordination et le partage de l'information a été signée



en décembre 2001. Au nombre des mesures destinées à garantir la circulation des marchandises figuraient des projets d'installation de systèmes complémentaires d'informatique de gestion, la mise au point d'une approche intégrée pour le traitement des marchandises acheminées par route, par chemin de fer et par mer loin des frontières, l'élaboration de critères en vue de créer de petits services frontaliers communs à distance des points de passage, le partage des informations douanières, et l'échange de renseignements et d'analyses pour le contrôle des conteneurs maritimes en transit.

## 2. Fusions et libéralisation

En Amérique du Nord, le CN a projeté d'acquérir la Wisconsin Central Transportation Corporation (WCTC) en 2001. Comme son projet de fusion précédent avec le BNSF, d'un montant de 6,2 milliards de dollars, avait été refusé par le Surface Transportation Board (STB), il s'est montré prudent en présentant ce projet d'acquisition de 1,2 milliard de dollars. Il y laissait entendre que la fusion n'aurait aucun effet néfaste sur la concurrence, car ce serait une simple intégration de bout en bout, sans interruption du service courant. Il faut dire aussi que le Railroad Transportation Committee de l'Industrial Transportation League soutenait le projet du CN à la condition que ce dernier et la WCTC puissent donner l'assurance qu'ils maintiendraient toutes les correspondances existantes, aussi bien sur le plan matériel que sur le plan économique (en conservant les tarifs et les taxes en vigueur pour ces correspondances), qu'ils continueraient à fournir le même niveau de prestations après la fusion et qu'ils prévoiraient des dédommagements dans les cas où le service ne satisferait pas aux normes du moment.

Le Bureau de la concurrence du Canada et le STB ont finalement approuvé le projet, considérant la transaction comme mineure vu la faible d'incidence qu'elle était susceptible d'avoir sur la concurrence existante. Les quelques changements qu'elle entraînait dans les activités et les services n'étaient pas de nature à avoir d'importantes répercussions sur l'environnement, si bien que le CN n'a pas été tenu dans l'obligation de faire procéder à une évaluation environnementale du STB. L'opération permettra de fusionner le réseau du CN, qui comprend 18 600 km de voies au Canada et 6 260 km aux États-Unis, avec celui de la WCTC, qui s'étend sur 4 560 km de voies ferrées et de droits de circulation dans les États du Wisconsin, de l'Illinois, du Minnesota et du Michigan (Péninsule supérieure) et dans la province de l'Ontario. En principe, aucun tronçon ne devrait être abandonné. Pour s'en assurer, le STB a instamment demandé que lui soient présentés

pendant un an des rapports intérimaires sur le bilan et l'impact des activités intégrées.

En Australie, la privatisation des compagnies de chemins de fer a été considérée comme un moyen de rendre les services à la fois plus efficaces et plus rapides, et d'offrir de meilleurs tarifs. En 2001, la National Rail Corporation (NRC) et la New South Wales Freight Corp. (NSWFC) ont été mises en vente. La NRC gère l'accès au réseau interétatique de voies à écartement normal reliant toutes les capitales des États et leurs ports, tandis que la NSWFC gère l'accès au réseau de voies ferrées de la Nouvelle-Galles du Sud, port de Sydney y compris, et en assure l'exploitation. L'objectif était de rendre l'industrie ferroviaire plus compétitive et d'accroître la part du rail dans les transports nationaux et internationaux de marchandises. Pour faciliter le processus, le Gouvernement fédéral et les gouvernements des différents États sont convenus d'agréer un soumissionnaire convenant à tous au sortir d'un processus d'adjudication mené à bien par chacun des gouvernements. L'adjudicataire serait libre de soustraire des activités à de petites sociétés plus attentives aux besoins des chargeurs régionaux. La sous-traitance est aussi pratiquée dans les régions de l'ouest et du sud de l'Australie. Gérer et améliorer les services de transport longue distance sont le principal souci des gros opérateurs, qui laissent aux plus petits la desserte des marchés locaux.

## E. ÉTAT DES CONVENTIONS

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, en août 2001. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions, ainsi que sur d'autres conventions pertinentes, sont disponibles sur le site Web de l'ONU ([www.un.org/law](http://www.un.org/law)). Ce site établit des liens avec, entre autres, les sites Web des organisations ci-après, qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles :

- L'Organisation maritime internationale (OMI) : [www.imo.org/home.html](http://www.imo.org/home.html)
- L'Organisation internationale du travail (OIT) : [www.ilo.org](http://www.ilo.org) et, plus précisément, [ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm](http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm)
- La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) : [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

## ENCADRÉ 3

États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1<sup>er</sup> août 2001

<i>Titre de la Convention</i>	<i>Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur</i>	<i>États contractants</i>
<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, Égypte, Espagne, Éthiopie, 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, Égypte, 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 exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie ..... (10)
<b>Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1980</b>	Pas encore entrée en vigueur – 40 parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial conformément à l'Annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, 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 exigées	Espagne, Fédération de Russie, Monaco, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Vanuatu.....(6)
<b>Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999</b>	Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées	Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie.....(4)

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

## F. TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION DANS LES TRANSPORTS ET LA FACILITATION DU COMMERCE

### 1. Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux : meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement

La Réunion d'experts sur "le commerce électronique et les services de transports internationaux : meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement" s'est tenue sous les auspices de la CNUCED à Genève, du 26 au 28 septembre 2001. Les experts ont examiné les incidences du commerce électronique sur les services de transports internationaux, notamment les aspects économiques et opérationnels ainsi que juridiques et documentaires de la question. Ils ont reconnu l'importance du commerce électronique pour améliorer l'efficacité des services de transport et promouvoir la participation des pays en développement au commerce mondial.

Les experts des pays en développement ont noté que, chez eux, les problèmes que soulevait le développement du commerce électronique dans le secteur des transports provenaient de l'inadéquation des infrastructures de base, du nombre insuffisant d'ordinateurs à disposition, de l'accès limité à l'Internet et du manque de connaissances de base. Dans certains cas, l'obsolescence des systèmes de transport et des infrastructures de communication jouait aussi un rôle. Les experts ont été d'avis qu'il fallait promouvoir et coordonner les investissements dans les secteurs des transports et des technologies de l'information et de la communication (TIC) au niveau national, les gouvernements étant invités à devenir des utilisateurs modèles dans leurs relations avec les citoyens. Ils ont estimé qu'il convenait de mettre en place un cadre réglementaire de nature à favoriser une baisse des frais de télécommunication et d'utilisation du réseau Internet et que la création de coentreprises entre exploitants de services de transport nord-sud et sud-sud encouragerait transfert mutuellement avantageux de connaissances et de capitaux, propice au renforcement des capacités nationales.

Les experts de pays développés ont expliqué que l'utilisation des TIC faisait partie intégrante du plan d'action et de la réussite commerciale des entreprises, qui y ont recours pour optimiser les flux d'informations au sein de leurs services ainsi que pour communiquer avec leurs clients. Ils ont déclaré avoir totalement confiance dans le transfert d'informations par l'Internet. Dans le domaine des transports, les représentants de

deux grandes entreprises, Maersk-SeaLand et UPS, ont indiqué que leurs sociétés s'employaient actuellement à établir, avec leurs clients, des partenariats fondés sur des procédures convenues simplifiant l'organisation des services de transport. Des experts ont expliqué que l'utilisation des TIC dans les ports était adaptée à la création de plates-formes de communauté portuaire sur lesquelles l'échange d'informations entre différentes parties peut se faire en toute sécurité et en toute confidentialité ainsi qu'à différents niveaux de sophistication technologique. La création de ces plates-formes nécessite, avant toute chose, la coopération de l'administration douanière et de l'autorité portuaire en même temps que le recours à des procédures simplifiées et transparentes. La recommandation CEFAC n°4 relative aux organismes de facilitation du commerce contient des directives utiles en la matière (voir [www.unecce.org/cefact](http://www.unecce.org/cefact)).

Les experts ont également examiné les incertitudes juridiques découlant de l'utilisation de moyens électroniques de communication dans le secteur du commerce international et des transports internationaux. Il a été noté, en particulier, que les lois nationales et les conventions en matière de transport prescrivait l'utilisation de documents "écrits", "signés" et "originaux". Dans ce contexte, il a été expliqué que les lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et les signatures électroniques (2001) avaient pour objet de fournir aux États un ensemble de règles acceptables au niveau international pour promouvoir le commerce électronique. Plus précisément, les articles 16 et 17 de la loi type sur le commerce électronique, qui ont trait au transport des marchandises, énoncent des principes généraux concernant les documents de transport électroniques. Les travaux futurs de la CNUDCI devraient être consacrés principalement à l'élaboration d'une convention internationale sur les contrats électroniques.

En examinant le rôle des documents de transport dans le commerce international, les experts ont appelé l'attention sur le fait que les connaissances avaient pour fonction d'attester un contrat, la réception de marchandises et des documents formant titre, et qu'ils jouaient un rôle essentiel dans les lettres de crédit. Ils ont insisté sur le fait que, dans la plupart des transactions, c'était surtout l'information et la preuve des faits qui importaient et que des documents négociables n'étaient requis que pour transférer la propriété de marchandises en transit. À ce propos, il a été rappelé que les règles et usances de la CCI relatives aux crédits documentaires (UPC 500) englobaient les lettres de transport maritime et soulignaient l'importance des questions de preuve et d'authentification.

Les experts ont considéré que le remplacement des connaissances négociables par des équivalents

électroniques présentait un certain nombre de difficultés et qu'il convenait de trouver une solution juridique internationalement acceptée. Ils ont également reconnu l'utilité des arrangements contractuels pour suppléer aux lois et conventions existantes en matière de transport dans un environnement informatisé. Ils ont examiné deux systèmes contractuels visant à remplacer les documents commerciaux et les documents de transport par des équivalents électroniques : @Global Trade et Bolero. Le premier était un système ouvert, encore au stade de projet pilote, ne nécessitant ni frais d'enregistrement ni nouveaux logiciels pour l'utilisateur. L'expéditeur paierait à sa banque une commission pour l'émission d'une lettre de crédit via le système @Global Trade. Ce système fonctionne avec des lettres de transport maritime électroniques non négociables. Le système Bolero est un système fermé, dont les services sont réservés aux seuls adhérents. Le connaissance Bolero n'étant pas reconnu par la loi, le règlement du système constituait la base contractuelle qui liait tous les membres. Après deux ans de fonctionnement, les difficultés à surmonter concernent les réglementations en matière de cryptage et les réticences d'adhérents potentiels.

Les experts ont adopté un certain nombre de recommandations, adressées aux gouvernements, aux entreprises, à la communauté internationale et à la CNUCED, qui figurent dans le document TD/COM.3/38-TD/B/COM.3/EM.12/3, d'octobre 2001 (voir [www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm](http://www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm)).

## **2. Commerce électronique et services de transports internationaux : évolution récente**

À sa sixième session, tenue en février 2002, la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement, après avoir examiné les recommandations adoptées par la Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux, a formulé la recommandation suivante, selon laquelle le secrétariat de la CNUCED devrait :

"a) suivre en permanence l'évolution des aspects économiques, commerciaux, juridiques et infrastructurels du commerce électronique qui intéressent les transports internationaux, en analyser les conséquences pour les pays en développement, rassembler des renseignements à ce sujet et les communiquer aux États membres."<sup>14</sup>

En avril 2001, le Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports a entrepris l'examen

d'un projet d'instrument sur le droit des transports en vue d'élaborer un nouvel instrument international, en axant ses travaux, dans un premier temps, sur le transport de port à port<sup>15</sup>. Le projet d'instrument a été rédigé par le Comité maritime international (CMI) et, tel qu'il se présente actuellement, couvre les opérations de transport multimodal faisant intervenir une étape maritime. L'une des caractéristiques importantes du projet d'instrument est qu'il envisage l'utilisation d'"enregistrements électroniques" et de "documents de transport en version papier", et négociables et non négociables. Il accorde aux communications électroniques le même statut juridique qu'aux documents de transport en version papier. Il laisse le transporteur et le chargeur s'accorder sur toutes les questions relatives à l'utilisation d'un enregistrement électronique négociable et autorise les parties à passer d'un document de transport négociable à un enregistrement négociable et vice versa. C'est ce qui explique que des craintes aient été émises au sujet de la protection des tierces parties et des problèmes qui pourraient se poser lors du passage d'une forme de document à l'autre. Par ailleurs, le projet n'en est qu'au stade préliminaire et nécessitera de nombreux amendements. À la demande du secrétariat de la CNUDCI, le secrétariat de la CNUCED a rédigé un commentaire détaillé article par article sur le projet d'instrument. Ce commentaire est disponible sur le site Web de la CNUCED<sup>16</sup> ainsi que sur celui de la CNUDCI<sup>17</sup>.

Si l'on parvient un jour à s'entendre sur un nouveau régime de responsabilité internationale, l'inclusion de dispositions concernant les communications électroniques représentera une étape importante vers l'élimination des barrières juridiques qui entravent le développement des transports internationaux. Il convient de rappeler que les prescriptions concernant les "documents" papier et les "signatures manuscrites" dans les conventions existantes dans les domaines des transports, telles que les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby, constituent d'importants obstacles à l'utilisation de moyens électroniques de communication<sup>18</sup>.

## **3. Développement des TIC dans les transports et les ports maritimes**

Une enquête menée sur la situation de 150 sociétés de TIC fournissant des services Internet dans le domaine des transports a montré qu'environ un

<sup>15</sup> Voir la section A.2 du chapitre.

<sup>16</sup> Voir le document UNCTAD/SDTE/TLB/4 de la CNUCED.

<sup>17</sup> Voir le document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 de la CNUDCI.

<sup>18</sup> Voir le document TD/B/COM.3/EM.12/2 de la CNUCED, paragraphes 37 à 42.

<sup>14</sup> Voir le rapport de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement de la CNUCED sur sa sixième session (document TD/B/EX(28)/5), en particulier le paragraphe 13 des recommandations.

tiers d'entre elles avaient fait faillite, 18 % étaient inactives, 17 % avaient été rachetées par d'autres sociétés, 16 % étaient en train de remodeler leur affaire et que seules 16 % d'entre elles exerçaient leur activité comme prévu à l'origine. Il y a plusieurs raisons à cela. Un certain nombre de portails de vente aux enchères de marchandises pour les transports de ligne n'ont pas réussi à intéresser les compagnies de navigation parce qu'ils ne mettaient l'accent que sur les prix, sans décrire les services, élément auquel les chargeurs accordent une grande importance; pas plus qu'ils n'ont trouvé appui auprès de ces derniers, du fait que l'anonymat des offres de prix plaçait un transporteur connu du chargeur sur un pied d'égalité avec les autres transporteurs. Le fait que les portails court-circuitaient les commissionnaires de transport et ne garantissaient d'aucune manière les résultats des transactions n'a pas arrangé les choses. Un certain nombre de portails cherchant à remplacer les courtiers maritimes ont sous-estimé l'importance des contacts personnels dans ces transactions. D'autres portails qui fournissaient des informations aux décideurs du secteur des transports ont été considérés comme exigeant des utilisateurs un haut niveau de connaissances en informatique et leur offrant un trop grand nombre d'options. Mais les portails dédiés à l'échange de matériels, tels que les conteneurs, ont mieux réussi.

Même si les sociétés de TIC ont aujourd'hui de meilleures chances de survie, elles ne sont pas assurées de réussir. Certains transporteurs offrent aux chargeurs de multiples possibilités d'accéder à leur portail avec un maximum de souplesse et de commodité. NYK, bien qu'élaborant sa propre solution de commerce électronique, Pegasus, a annoncé qu'elle allait se joindre aux trois grands portails, GT Nexus, INTTRA et Cargo Smart. D'autres transporteurs font partie de grands groupes, qui englobent de grosses sociétés de TIC fournissant des services à des industries très diverses. Maersk Data Group emploie plus de 2 500 personnes et travaille avec les milieux de la banque, de la finance et de l'assurance, les industries agricoles et l'armée ainsi qu'avec le secteur des transports maritimes. La part de marché des transactions en ligne ne fait que croître : en 2001, CSX, entreprise de transports intérieurs des États-Unis, a signalé un accroissement des réservations en ligne de 55 %, contre 15 % précédemment.

Les sociétés de TIC semblent avoir moins de difficultés à aider les transporteurs et les fournisseurs de services de transport à mener à bien des processus communs de façon plus efficace. SynchroNet Marine ([www.synchronetmarine.com](http://www.synchronetmarine.com)) offre quatre produits pour optimiser la gestion des conteneurs. L'un de ces produits optimise le potentiel de gestion coopérative des conteneurs entre les entreprises de transport maritime au long cours et à courte distance en Asie et en Europe. Un autre permet aux transporteurs d'explorer des bases de données concernant les conteneurs disponibles par origine et par destination ainsi que pour les réservations

immédiates ou à la demande. Un troisième produit encore permet aux transporteurs de repositionner les conteneurs le long de nombreuses routes. Le quatrième produit a été lancé au premier trimestre de 2002 conjointement avec l'autorité portuaire d'Oakland (États-Unis) et des entreprises de camionnage desservant le port. Ce produit vise à rationaliser les mouvements de conteneurs dans la zone métropolitaine et à réduire ainsi les encombrements aux péages et sur les routes, ainsi qu'à limiter le plus possible les mouvements de camions vides et à protéger l'environnement.

Pour les communautés portuaires, le recours aux TIC est l'un des meilleurs moyens possibles d'améliorer l'efficacité des processus de transport communs. Les activités des ports maritimes exigent le traitement de flux d'informations importants, faisant intervenir nombre de parties dont les objectifs commerciaux et administratifs sont différents. Au fil du temps, dans certains ports, ont été mis en place des réseaux de TIC sur mesure qui reflètent les arrangements institutionnels ainsi que les pratiques commerciales et administratives des autorités portuaires, des agences maritimes, des opérateurs portuaires, des exploitants de terminaux, des administrations douanières, des commissionnaires de transport, etc. L'expérience montre que, si l'on veut mettre en place un réseau de TIC qui serve convenablement les intérêts de ces parties, il faut au préalable avoir une vision à long terme et intégrée de la communauté portuaire.

Les ports belges fournissent une bonne illustration du processus. Les réseaux complexes de TIC que requiert le grand port d'Anvers (voir l'encadré 4 pour plus d'informations) ont leur contrepartie dans le réseau Enigma (Electronic Network for Information in the Ghent Maritime Area), un équivalent de taille plus réduite mis en place à Gand, autre port flamand (2 892 navires et 24 millions de tonnes en 2000), qui est moins grand que celui d'Anvers et qui dessert essentiellement des vraquiers. Enigma a été conçu en 1999-2000 dans le but de fournir une plate-forme centralisée pour gérer toutes les données et toutes les transmissions concernant les mouvements de navires de haute mer et les services qui les desservent, y compris les services de manutention. Comme le port est situé à l'intérieur des terres, les échanges d'informations concernant les navires en approche portent, entre autres, sur leurs mouvements en mer, dans les cours d'eau, les écluses et les canaux, puis à l'intérieur de la zone portuaire. Des liaisons sont prévues avec d'autres services, tels que ceux des Douanes belges ou avec d'autres ports pour l'échange de données anticipées sur les marchandises dangereuses. L'accès au serveur se fait par le biais de sites Internet ou d'un réseau local. Une version commerciale de ce réseau est en train d'être lancée par Cosmos, qui est l'un des deux principaux fournisseurs (avec Navis) de logiciels pour la gestion des systèmes de traitement des données et des marchandises dans les terminaux à conteneurs.

#### ENCADRÉ 4

##### Application des technologies d'information et de communication dans un grand port : le cas d'Anvers

Anvers est l'un des plus grands ports de l'Union européenne. En 2000, plus de 16 000 navires de haute mer et 57 000 barges y ont fait relâche et 130 millions de tonnes de marchandises y ont été manutentionnées. Le port est situé, pour l'essentiel, sur la rive droite de l'Escaut, mais est en train actuellement de s'étendre à la rive gauche. Il occupe plus de 13 000 hectares au total et comprend deux hectares d'eaux profondes, 130 kilomètres de postes d'accostage, 276 kilomètres de routes et 960 kilomètres de voies ferrées. L'infrastructure relève de l'Autorité portuaire d'Anvers, tandis que les activités portuaires sont entre les mains de sociétés et d'opérateurs privés.

L'utilisation des TIC dans le cadre des activités portuaires a été introduite au milieu des années 80 par des organismes à but non lucratif créés par les secteurs public et privé. La Ville d'Anvers a installé Telepolis pour fournir des services TIC à l'autorité portuaire, aux services publics de la ville (c'est-à-dire à la police et aux pompiers) et au système de protection sanitaire et sociale.

L'APICS (Antwerp Port Information and Control System) a été élaboré et mis au point entre 1985 et 1988, et, pour finir, mis en service en avril 1989. C'est un outil d'information à l'intention des services de planification, d'assistance et de régulation en matière de navigation maritime et intérieure, qui renseigne sur tous les mouvements de navires dans le port d'Anvers. Les utilisateurs d'APICS sont la capitainerie du port de Hambourg, le service de remorquage, le service financier et les services d'administration générale relevant de l'autorité portuaire. Les informations fournies par le système concourent au bon déroulement d'opérations de la plus haute importance, telles que le déploiement des remorqueurs et des pilotes, la planification des opérations d'ouverture et de fermeture des écluses et des ponts, l'établissement des factures, la gestion des concessions ou encore la collecte et le traitement de données statistiques.

L'un des principaux sous-systèmes d'APICS est le Vessel Traffic Service (VTS) qui accroît la sûreté de la navigation dans les zones de trafic intense du port, permettant aussi de mieux planifier les activités d'éclusage et de commander les opérations de pilotage et de remorquage dans les eaux sous contrôle et en dehors. Ce service fait intervenir les éléments suivants : un système radar avec affichage haute brillance placé en cinq endroits stratégiques du port; un circuit de télévision fermé avec réglage PTZ (panoramique/inclinaison/zoom) de haute précision, permettant à des caméras couleur de contrôler deux groupes d'écluses; et deux anémomètres montés sur des poteaux de 10 mètres de haut, avec affichage sur place et à distance, avertissant du renforcement des vents. Des informations en temps réelles sur la situation aux écluses et aux ponts et sur les conditions météorologiques arrivent dans une salle de contrôle reliée en outre avec les services de police et les pompiers. Des panneaux routiers renseignent les conducteurs sur la situation dans les zones critiques. Le contact est maintenu en permanence avec les navires, les barges, les remorqueurs et les pilotes grâce aux radiocommunications téléphoniques, classiques, VHF (très haute fréquence) et UHF (ultra haute fréquence).

Le système APICS assure de nombreuses transmissions pour les terminaux et imprimantes disséminés dans tout le port, qui en compte plus de 300. Un câble coaxial spécifique est installé sur la rive droite de l'Escaut et des lignes louées sont exploitées actuellement sur la rive gauche et aux Pays-Bas. Des modems fréquence radio assurent la transmission d'informations, de signaux vocaux et vidéo et de données radar. La base de données centrale contient 20 milliards d'octets d'informations, et plus de 700 000 messages EDI (échange de données informatisées) sont traités chaque année.

Le système Seagha a été créé en 1986 par la Chambre de commerce et d'industrie d'Anvers avec les six organisations professionnelles du port (deux représentant les entreprises de manutention, deux les transitaires, une les agents maritimes et une les armateurs). Son objectif est d'acheminer le volume croissant de messages EDI, qui, au départ, étaient transmis bilatéralement entre les correspondants, par l'intermédiaire d'une plate-forme unique et fiable, afin que chaque intéressé n'ait à utiliser qu'un seul et unique point d'entrée pour toutes ses communications entrantes et sortantes.

Le produit Clearing de Seagha permet d'atteindre tous les partenaires commerciaux, même s'ils sont connectés à des réseaux d'EDI différents et s'ils utilisent d'autres modes de connexion (téléphone, télécopie, courrier électronique, page Web, EDI, etc.). Il offre aussi la possibilité de se connecter à des réseaux implantés ailleurs (par exemple, dans d'autres ports). Plus précisément, ce produit permet la transmission de messages EDI normalisés et de formats divers, la connexion via X400 à un nombre illimité de réseaux internationaux dans le monde, l'archivage des messages, la recherche et le suivi des messages envoyés et reçus, et l'accès direct via l'un des protocoles de communication suivants : TCP/IP, X25, X400 et OFTP. Ses utilisateurs sont des importateurs, des exportateurs, des banques, des entreprises de camionnage, des transporteurs maritimes, des exploitants de navires porte-barges, des transitaires, des

exploitants de terminaux, des centres de tri de terminal, les Chemins de fer belges, la Douane belge, les services de pointage, etc. Le nombre de sociétés qui l'utilisent et de messages transmis a augmenté régulièrement, passant de 132 sociétés et 500 000 messages en 1993 à 465 sociétés et 5 100 000 messages en 2000.

Le produit Bridge de Seagha est un logiciel qui convertit le format adopté par un utilisateur donné au format standard Edifact/ONU utilisé par le système Clearing. Le produit Mapping permet aux utilisateurs de Seagha de convertir leurs messages en un autre format (EDI, courrier électronique, HTML ou ANSIX12, etc.) ayant la préférence de leurs partenaires commerciaux. Des produits pour applications PC sont également disponibles et peuvent intéresser des sociétés ayant des ressources technologiques d'entrée de gamme ou de niveau moyen : Expag, pour l'échange d'informations entre transitaires et agents maritimes; Sabel, pour communiquer avec les services douaniers; Dangerous Goods, pour transmettre les déclarations concernant les marchandises dangereuses; et Shipbrokers'Clerk System, pour se connecter au système APICS de l'autorité portuaire.

Des actions sont résolument menées actuellement en vue de remplacer toutes les applications PC par des applications Web, qui utiliseront des messages Edifact en arrière-plan. Vessel Manager a été lancé début 2002. Cette version Web du Shipbrokers'Clerk System se décline en deux modules : BERTH et WASDIS. Le premier permet d'exécuter des tâches courantes telles que la déclaration des navires arrivant au port, la demande de déplacement de cargaisons et la détermination des priorités pour les services. Le second offre la possibilité de satisfaire à la Directive de la Communauté européenne sur les déversements illicites, qui demande de notifier obligatoirement l'élimination de déchets par voie électronique à compter de janvier 2002.

Source : Communication présentée lors de l'atelier "IT and ETI in Transport Business", organisé à Anvers (Belgique), du 11 au 15 mars 2002.

La démarche de Gand pour mettre en place des réseaux de TIC reflète celle de Valence, port espagnol de même taille (5 677 navires et 21,2 millions de tonnes en 2000), qui, toutefois, s'occupe surtout de transport conteneurisé. De fait, l'action entreprise pour constituer le réseau émane de l'autorité portuaire et est centrée sur les services fournis aux navires. L'heure est à l'extension du réseau à d'autres parties de la communauté portuaire, notamment à celles s'occupant du dédouanement des marchandises (c'est-à-dire les agents en douane), qui utilisent les services informatiques des douanes. Inforport Valencia est la société chargée d'entretenir ce réseau et de le développer; l'autorité portuaire de Valence et Portel en sont les principaux actionnaires. Portel est une coentreprise créée par l'autorité portuaire espagnole et la compagnie nationale des téléphones (Telefonica), qui s'occupe de promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les ports.

Dans ces deux exemples, les services douaniers gèrent leurs propres réseaux nationaux, notamment pour la déclaration en douane des marchandises, le dédouanement et l'imposition des droits, réseaux qui sont utilisés par des parties s'occupant des marchandises. Les travaux entrepris pour relier ces réseaux à ceux du port sont toujours en cours.

## G. AUTRES FAITS NOUVEAUX

En 2001, une évaluation approfondie du programme Trainmar, qui existe depuis 22 ans, a été réalisée par une équipe d'évaluation indépendante, qui a recommandé de poursuivre les activités concernant le

renforcement des capacités pédagogiques et l'appui technique, mais de mettre fin au programme Trainmar sous sa forme actuelle. L'équipe d'évaluation a également formulé un certain nombre d'autres recommandations tendant, notamment, à supprimer l'Équipe centrale d'appui, à renforcer la Section de la mise en valeur des ressources humaines en la dotant des ressources techniques et pédagogiques nécessaires, à établir un programme intégré dans le secteur portuaire, à utiliser des technologies de l'information et de la communication modernes dans les activités futures et à élaborer une stratégie globale et cohérente pour les activités de formation qui doivent être considérées comme des moyens de renforcer les capacités dans le secteur portuaire.

La collaboration entre la Section de la mise en valeur des ressources humaines et la Section des transports au sein de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale a été renforcée de manière à tirer des synergies des ressources pédagogiques et techniques. La Section de la mise en valeur des ressources humaines a créé un site Web, [www.unctad.org/hrdsite](http://www.unctad.org/hrdsite), destiné à fournir des informations gratuites sur ses activités de formation et à favoriser l'échange d'informations et de matériels par l'intermédiaire d'un réseau réservé aux seuls adhérents. Elle a également organisé une réunion internationale, en collaboration avec l'Autorité portuaire du Douro et de Leixoes au Portugal, dans le but de définir une stratégie internationale de développement des ressources humaines à l'intention des communautés portuaires de pays en développement.

La réunion s'est tenue à Porto (Portugal) du 13 au 16 mai 2002 et a rassemblé plus de 68 délégués venus de 30 pays. La stratégie était fondée sur quatre éléments : une approche intégrée du renforcement des compétences et de la formation; la constitution de partenariats entre établissements de pays développés et de pays en développement dispensant une formation aux activités portuaires; un très large recours aux techniques de téléenseignement et la création d'un site Web pour promouvoir l'échange d'informations et le renforcement de la coopération entre partenaires. Des plans d'action spécifiques ont été élaborés pour

les pays en développement anglophones, francophones et lusophones. Ces plans tiennent compte, dans tous les cas, du niveau de mise en œuvre du programme Port Certificate ainsi que des engagements pris au titre du programme, et tentent de promouvoir la mise en place d'une capacité de développement institutionnel équilibrée pour les communautés portuaires des pays en développement. Ils encouragent aussi les partenariats entre communautés portuaires de régions différentes et ouvrent la voie à l'établissement de partenariats avec des établissements publics et privés.