

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 1999 et 2001. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a augmenté de 2,2 % en 2001. Ce chiffre, qui représente un sixième seulement de celui de l'année précédente (18,7 %), témoigne du ralentissement du trafic de lignes cette année-là. Le débit s'est établi à 236,7 millions d'EVP en 2001, ce qui représente un accroissement de 5 millions d'EVP par rapport à 2000, où il avait été de 231,7 millions d'EVP.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 2,7 %, avec un débit de 96,6 millions d'EVP, correspondant à 40,8 % du débit mondial total. Ce taux a été bien inférieur à celui de 14,6 % enregistré en 2000, année où le débit dans les pays en développement avait été de 94,1 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 2001 et 2000 ont été la Malaisie, Oman, la Jamaïque, la République islamique d'Iran, le Pérou, le Yémen, Djibouti et le Soudan, au total huit pays, soit moins de la moitié du nombre enregistré pour les années 2000 et 1999. 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 2002 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 restée en tête, avec un taux de croissance de 4 %, suivie par Singapour, qui a enregistré une croissance encore plus forte, de 9,1 %. Les ports de la Chine continentale ont enregistré une croissance rapide: Qingdao est passé de la dix-neuvième à la quinzième place, avec un accroissement de 17,4 %, et Shanghai a enregistré une progression remarquable de 36 %, évinçant Kaohsiung de la quatrième place. Shenzhen a enregistré un accroissement exceptionnel de 49,8 %, gagnant deux places devant Rotterdam et Los Angeles. Deux autres changements sont intervenus dans le classement: Gioia Tauro et Anvers ont avancé de trois places et d'une place respectivement; Bremerhaven, Manille et Tokyo ont reculé d'une place; Felixstowe est demeuré de justesse dans le classement après avoir reculé de quatre places. Le trafic global des 20 premiers ports de la liste a augmenté de 13,3 %, soit beaucoup plus que les 2,2 % enregistrés pour l'ensemble des ports du monde, confirmant la tendance à la concentration. Les 20 ports classés en tête de liste pour 2002 ont enregistré un total de 127 millions d'EVP, ce qui représente 53,6 % du débit mondial (48,4 % en 2001).

TABLEAU 42

**Trafic conteneurisé dans les ports de 51 pays et territoires
en développement en 2001, 2000 et 1999**
(en EVP)

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2001	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Variation en % 2001/2000	Variation en % 2000/1999
Hong Kong (Chine)	17 900 000	18 100 000	16 210 762	-1,1	11,7
Singapour	15 520 000	17 040 000	15 944 793	-8,9	6,9
République de Corée	9 887 576	9 030 174	7 014 245	9,5	28,7
Malaisie	6 224 833	4 642 428	3 941 777	34,1	17,8
Émirats arabes unis	5 081 964	5 055 801	4 930 299	0,5	2,5
Indonésie	3 492 153	3 797 948	2 660 439	-8,1	42,8
Thaïlande	3 381 619	3 178 779	2 892 216	6,4	9,9
Philippines	3 090 952	3 031 548	2 813 099	2,0	7,8
Brésil	2 616 075	2 413 098	2 022 842	8,4	19,3
Inde	2 591 071	2 450 656	1 954 025	5,7	25,4
Panama	2 170 526	2 369 681	1 649 512	-8,4	43,7
Sri Lanka	1 726 605	1 732 855	1 704 389	-0,4	1,7
Égypte	1 708 990	1 625 601	1 520 523	5,1	6,9
Arabie saoudite	1 677 413	1 502 893	1 448 338	11,6	3,8
Mexique	1 358 175	1 315 701	1 083 887	3,2	21,4
Oman	1 325 493	1 161 549	773 806	14,1	50,1
Viet Nam	1 290 555	1 189 796	n.d.	8,5	n.d.
Chili	1 209 101	1 253 131	743 364	-3,5	68,6
Malte	1 205 764	1 082 235	1 091 364	11,4	-0,8
Argentine	1 058 009	1 144 834	1 021 973	-7,6	12,0
Venezuela	924 642	674 558	654 148	37,1	3,1
Jamaïque	888 941	765 977	689 677	16,1	11,1
Bahamas	860 000	572 224	543 993	50,3	5,2
Iran, République islamique d'	601 552	415 382	320 622	44,8	29,6
Costa Rica	563 825	573 502	590 000	-1,7	-2,8
Côte d'Ivoire	543 846	434 422	463 835	25,2	-6,3
Pérou	537 554	460 631	376 045	16,7	22,5
Colombie	531 262	791 588	413 935	-32,9	91,2
Guatemala	527 960	495 809	151 493	6,5	227,3
Bangladesh	486 289	456 007	392 137	6,6	16,3
République dominicaine	466 000	566 479	n.d.	-17,7	n.d.
Équateur	414 355	414 104	378 000	0,1	9,6
Honduras	406 359	392 837	n.d.	3,4	n.d.
Yémen	377 708	248 177	121 563	52,2	104,2

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2001	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Variation en % 2001/2000	Variation en % 2000/1999
Trinité-et-Tobago	352 758	282 487	298 553	24,9	-5,4
Maroc	346 724	328 808	322 968	5,4	1,8
Algérie	311 111	267 530	270 742	16,3	-1,2
Uruguay	301 641	287 298	250 227	5,0	14,8
Cuba	258 264	185 055	n.d.	39,6	n.d.
Chypre	235 100	257 020	239 077	-8,5	7,5
Koweït	195 973	185 904	173 383	5,4	7,2
Djibouti	190 971	157 990	128 791	20,9	22,7
Pakistan	170 000	159 919	696 649	6,3	-77,0
Maurice	161 574	157 420	144 269	2,6	9,1
Réunion	159 006	154 394	146 172	3,0	5,6
Guam	140 158	132 689	145 191	5,6	-8,6
Martinique	140 034	140 062	141 700	0,0	-1,2
Sénégal	136 076	133 325	148 740	2,1	-10,4
Tanzanie	135 632	133 660	106 304	1,5	25,7
Soudan	120 701	94 182	82 244	28,2	14,5
Mozambique	100 307	91 345	82 570	9,8	10,6
Total	96 103 197	93 529 493	79 894 681	2,8	17,1
Autres pays ou territoires déclarants^a	524 656	549 744	2 234 691	-4,6	-75,4
Total déclaré^b	96 627 853	94 079 237	82 129 372	2,7	14,6
Total mondial	236 698 406	231 689 448	195 261 458	2,2	18,7

Source: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2003*, et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

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

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

TABLEAU 43

Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, en 2002 et 2001
(en millions d'EVP et en pourcentage de variation)

Port	Débit (en EVP - 2002)	Débit (en EVP - 2001)	Débit (en EVP - 2000)	2002/2001	2001/2000
Hong Kong (Chine)	18,61	17,90	18,10	3,97	-1,10
Singapour	16,94	15,52	17,04	9,15	-8,92
Busan	9,33	8,07	7,54	15,61	7,03
Shanghai	8,62	6,34	5,61	35,96	13,01
Kaohsiung	8,49	7,54	7,43	12,60	1,48
Shenzhen	7,61	5,08	3,99	49,80	27,32
Rotterdam	6,52	6,10	6,28	6,89	-2,87
Los Angeles	6,11	5,18	4,88	17,95	6,15
Hambourg	5,37	4,69	4,25	14,50	10,35
Anvers	4,78	4,22	4,01	13,27	5,24
Long Beach	4,52	4,46	4,60	1,35	-3,04
Port Klang	4,53	3,76	3,21	20,48	17,13
Dubaï	4,19	3,50	3,06	19,71	14,38
New York	3,75	3,32	3,00	12,95	10,67
Qingdao	3,10	2,64	2,12	17,42	24,53
Bremerhaven	3,03	2,90	2,71	4,48	7,01
Gioia Tauro	2,99	2,49	2,65	20,08	-6,04
Manille	2,87	2,80	2,87	2,50	-2,44
Tokyo	2,83	2,77	2,96	2,17	-6,42
Felixstowe	2,80	2,80	2,80	0,00	0,00
Total	126,99	112,08	109,11	13,30	2,72

Source: *Containerisation International*, mars 2003, et *Port Development International*, avril 2003.

B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2002, les 10 premiers ports chinois pour conteneurs ont enregistré un accroissement impressionnant de 35 % de leur trafic, qui a atteint 30,3 millions d'EVP. Shanghai a enregistré 8,61 millions d'EVP, dépassant pour la première fois Kaohsiung (province chinoise de Taiwan), qui a enregistré 8,49 millions d'EVP. Hong Kong (Chine) a pris une fois de plus la première place parmi les ports pour conteneurs dans le monde, avec 18,6 millions d'EVP.

Une productivité exceptionnelle a été annoncée par le port de Tanjung Pelepas (Malaisie) qui, à l'aide de cinq grues post-Panamax, a déplacé 185 conteneurs à l'heure sur le *Carsten Maersk* en juin 2002. Dans les terminaux de Shanghai, la productivité moyenne des grues était d'environ 28 mouvements par heure.

Le deuxième port chinois pour conteneurs, Shenzhen, situé près de Hong Kong (Chine), a enregistré un trafic de 7,6 millions d'EVP en 2002, soit une progression de 50 % par rapport à l'année précédente. Cet accroissement notable du trafic a provoqué un encombrement dans certaines de ses neuf zones portuaires: à Yantian, on signalait en octobre jusqu'à 24 heures de retard pour les navires porte-conteneurs. À la fin de l'année, HPH a reçu l'autorisation d'investir 737 millions de dollars dans la troisième phase des travaux d'aménagement de Yantian, afin de porter sa capacité à 2,4 millions d'EVP.

L'inquiétude provoquée à Hong Kong (Chine) par la lenteur du taux de croissance par rapport à celui des ports moins onéreux de la Chine continentale a poussé les autorités à améliorer les liaisons routières avec l'arrière-pays. En conséquence, on a augmenté le nombre des postes frontière et ils ont commencé à fonctionner sans interruption. Il y a de même un problème manifeste de lenteur des transports routiers et d'encombrement dans les quatre terminaux pour porte-conteneurs de collecte autour de Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), qui avaient manutentionné environ 1 million d'EVP en 2001. Certains utilisateurs ont eu recours à des barges sur le fleuve Saigon pour desservir les terminaux.

L'efficacité des terminaux dans la desserte du transport routier s'est dégradée dans deux autres ports. Le plan de rotation des véhicules mis en place au début de 2002 dans le port de Southampton n'a pas fonctionné comme prévu et en novembre la pénurie de main-d'œuvre, les retards à l'accostage dus au mauvais temps et l'encombrement des routes ont provoqué jusqu'à 4 heures de retard dans la collecte des conteneurs au terminal. Certaines entreprises de transport routier ont donc décidé de prélever une surtaxe de 40 dollars par véhicule, contrairement à l'avis de leur association. Le même mois, des entreprises de camionnage qui subissaient un retard moyen de 2 heures dans les terminaux à conteneurs du port de New York ont demandé à la *Federal Maritime Commission* d'enquêter sur les pratiques inacceptables de trois exploitants de terminaux.

Le bon fonctionnement des ports a été gêné aussi par les intempéries. Au début de décembre, les navires de lignes faisant escale à Saint-Pétersbourg se sont plaints et ont demandé à bénéficier en priorité des services de brise-glace car il leur fallait jusqu'à cinq jours pour accéder au port, au lieu de 10 heures. À la mi-janvier 2003, une quarantaine de navires, notamment des vraquiers, étaient pris dans la glace, et les autorités russes ont fait venir un brise-glace à diesel de Mourmansk. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement a prêté 5,4 millions de dollars pour installer un système de navigation destiné à réduire le risque d'abordage dans l'accès aux ports russes de Saint-Pétersbourg et de Primorsk.

Certaines installations récentes commencent à avoir des clients. En novembre, le terminal à conteneurs de Zarate, situé dans la zone industrielle de Buenos Aires, a obtenu un service à destination de l'Europe du Nord, assuré par l'entreprise CSAV et d'autres. On signale que NYK aurait l'intention d'acheter à ses propriétaires initiaux le terminal Ceres Paragon d'Amsterdam, qui est inutilisé depuis sa construction.

En mars 2002, la Dubai Port Authority a engagé la phase I des travaux d'agrandissement du port de Jebel Ali, qui portera la capacité portuaire de 4 millions d'EVP à 5,7 millions. Cet investissement de 237 millions de dollars comprend le dragage du chenal d'accès pour porter sa profondeur à 17 mètres, son élargissement à 325 mètres et la construction de cinq nouveaux

postes à quai équipés de 14 grues à portique post-Panamax. De l'autre côté du détroit d'Ormuz, la République islamique d'Iran a annoncé la réalisation d'un investissement de 313 millions de dollars dans plusieurs ports, notamment celui de Bandar Abbas, dont la capacité sera portée à 2,6 millions d'EVP. Le port est déjà relié une fois par semaine par des trains-blocs porte-conteneurs à Tachkent (Ouzbékistan), en Asie centrale. L'agrandissement du port fait partie du développement de la zone économique spéciale Shahid Rajaei pour laquelle des systèmes CET sont envisagés. Plus à l'est le long de la côte, le Pakistan a obtenu de la Chine des fonds pour la construction du port de Gwadar. Une première tranche de 58 millions de dollars a été versée; le port desservira aussi les États de l'Asie centrale, notamment l'Afghanistan.

La SAGT, exploitant d'un terminal privé pour conteneurs à Colombo et filiale de P&O Ports, a mis en service 650 mètres de nouveaux postes d'accostage équipés de six grues à portique capables de manipuler des conteneurs sur 18 rangées. L'aménagement du port s'est achevé par le dragage du bassin dont la profondeur a été portée à 14 mètres et par l'ouverture d'une deuxième entrée d'une profondeur de 10,5 mètres destinée aux navires de collecte. En outre, la SAGT et JCT, exploitants de terminaux publics pour conteneurs, ont décidé de proposer en commun des rabais à leur clientèle pour attirer du trafic.

La mise en service d'installations de grande envergure sur la côte ouest des États-Unis en 2002 illustre la relation étroite et importante qui existe entre le développement des ports, le transport et l'écologie. En avril, le port de Seattle a ouvert le terminal 18, qui occupe aujourd'hui 78 hectares, soit le double de sa surface initiale, et qui comprend des installations à quai permettant d'accueillir jusqu'à quatre trains à deux étages. Une somme de quelque 300 millions de dollars a été investie pour porter la capacité du terminal à 2,5 millions d'EVP. Il a fallu évacuer un volume considérable de sol contaminé laissé par des industries très polluantes implantées à cet endroit pendant des décennies et aménager le long de la côte un parc ouvert au public de 0,6 hectare pour un coût de 15,7 millions de dollars. Le terminal est loué à SSA, qui l'exploite en partenariat avec Matson.

Dans le port d'Oakland, l'aménagement du secteur de 200 hectares cédé il y a quelques années par la marine de guerre des États-Unis à l'administration portuaire a été achevé avec l'ouverture au public de deux sites écologiques: le Middle Harbor Shoreline Park, de 14,8 hectares et une zone de 76 hectares en eau peu profonde réservée à la faune sauvage. Les trois sites portuaires ouverts deux ans auparavant étaient les postes à quai 55 et 56 (48 ha), loués à Hanjin; les postes 57 à 59 (60 ha), loués à SSA; le terminal ferroviaire intermodal collectif (52 ha) exploité par la compagnie du chemin de fer Burlington Northern and Santa Fe et l'autorité portuaire. Les projets écologiques, d'un montant de 44 millions de dollars, ont été menés à bien par l'autorité portuaire en étroite coordination avec les associations locales et environnementales, qui voyaient d'un mauvais œil la réalisation d'aménagements portuaires coûtant des millions de dollars à proximité de quartiers délabrés.

Dans le port de Long Beach, la première tranche de l'extension du môle T de 150 hectares entreprise par Hanjin Shipping Co. a été mise en service. Douze des plus grandes grues à quai, capables de manipuler des conteneurs sur une profondeur de 22 rangées, fonctionnent dans ce terminal. En avril 2002, les travaux d'un montant de 2,4 milliards de dollars de l'Alameda Corridor ont été achevés. Le couloir, géré par l'Alameda Corridor Transportation Authority et réservé

au trafic ferroviaire, permet de ramener de 3 heures à 45 minutes le voyage entre les ports de Long Beach et Los Angeles et la gare d'échange transcontinentale. La première tranche des installations du môle 400, de près de 200 hectares, loué à Maersk Sealand, s'est ouverte dans le port de Los Angeles à la fin de l'année. Ces travaux, comme d'autres entrepris par le port ces dernières années, ont bénéficié des crédits environnementaux résultant du projet de 55 millions de dollars d'aménagement de Batiquitos Lagoon dans les dernières années 90.

À la fin d'avril ont repris les travaux de construction du bassin de Deurganck (rive gauche du port d'Anvers), qui permettront d'aménager jusqu'à 5 kilomètres de postes à quai pour conteneurs et d'atténuer la saturation des installations actuelles. Les travaux avaient été suspendus pendant un an après l'ouverture d'un procès engagé par les habitants du village de Doel qui invoquaient des irrégularités dans la procédure de demande de permis de construire. L'administration régionale a délivré de nouveaux permis, notamment trois permis afférents à la protection de l'environnement et visant à lutter contre les crues dans trois villages et à mettre le bassin de Scheldt mieux à l'abri des tempêtes qui se produisent dans certaines conditions de vent et de marée.

La plus forte progression annuelle du trafic portuaire dans l'Europe du Nord-Ouest, 5,7 %, a été enregistrée à Hambourg, dont le trafic total a atteint 97,6 millions de tonnes en 2002. En novembre, la capacité de manutention du port a été augmentée de 1,1 million d'EVP lorsque le quatrième terminal à conteneurs automatisé s'est ouvert à Altenwerder. Les trois quarts de l'investissement de 650 millions de dollars ont été réalisés par HHLA, principal exploitant de terminaux à conteneurs de Hambourg, le solde ayant été apporté par Hapag Lloyd. Afin d'agrandir les installations pour conteneurs du port voisin de Bremerhaven, dont le trafic est resté quasi stationnaire avec 46,2 millions de tonnes, les États de Basse-Saxe et de Brême ont décidé d'investir 437 millions de dollars dans l'infrastructure de Wilhelmshaven, les 300 millions de dollars de superstructure étant à la charge du futur exploitant.

Le trafic du plus grand port européen, Rotterdam, a augmenté de 2,3 % en 2002, pour atteindre 321,9 millions de tonnes, le trafic par conteneurs augmentant, lui, de 7 % pour atteindre 6,5 millions d'EVP. Au début de 2002, les trois nouvelles grues pour conteneurs destinées au secteur sud du terminal Delta ont été mises en service. Les grues mesurent 120 mètres et pèsent 1 500 tonnes chacune. Elles ont une portée de 67,5 mètres, ce qui leur permet de charger et de décharger des navires contenant 22 rangées de conteneurs. La hauteur de levage est de 40 mètres et la capacité maximale de levage est de 77 tonnes. En septembre, les principales sociétés de remorquage ont annoncé une hausse de tarif à la suite d'une décision de la CE stipulant que les subventions publiques accordées à ces sociétés pour recruter des équipages nationaux étaient contraires aux directives concernant l'aide de l'État.

Ailleurs dans le monde, l'entreprise Dole a ouvert dans le port de Guayaquil (Équateur) un terminal bananier de 30 millions de dollars destiné à manipuler environ un tiers des exportations de bananes, afin de remédier à l'encombrement qui règne dans le port.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

PSA Corp, qui exploite le port de Singapour, a annoncé un débit annuel de 24,5 millions d'EVP pour 2002. Le trafic a augmenté de 8 %, atteignant 16,8 millions d'EVP dans le secteur portuaire affecté au trafic local malgré la perte de deux gros clients, Maersk Sealand et Evergreen, et de 115 % dans les terminaux desservant le trafic avec l'étranger. À la suite d'une baisse de sa notation attribuée par Moody's Investors Service, PSA a annoncé qu'elle supprimait ses activités non essentielles (manutention dans l'aéroport, croisières, etc.), pour un montant de 104 millions de dollars, et qu'elle allait continuer à développer ses opérations à l'étranger: elle a ouvert son quatrième terminal en Chine, à Fuzhou, et sa filiale IT va mettre en place, pour un coût de quelque 8 millions de dollars, un système de communauté portuaire regroupant six ports d'Afrique du Sud.

Les négociations entre sociétés en vue de fusions ou acquisitions dans le domaine des ports se sont poursuivies tout au long de l'année. L'entreprise Egis Ports, qui fait partie du groupe français Egis du bâtiment, qui a une participation majoritaire dans des sociétés exploitantes de premier plan à Marseille (MGM - Manutention générale méditerranéenne - et Eurofos) et qui détient la moitié des actions de GMP (Générale de manutention portuaire), un des trois gros exploitants au Havre (France), a été sollicitée par P&O Ports qui souhaite renforcer sa présence en Europe occidentale. Conship, entreprise de transport maritime italienne, a exprimé l'intention de reprendre le terminal à conteneurs sous-utilisé de Cagliari de désengorger ses terminaux de La Spezia et Gioia Tauro.

La concession de terminaux s'est heurtée à des difficultés dans certains ports. À Mumbai (Inde), P&O Ports a essayé de parer à l'interdiction prononcée par l'autorité portuaire, qui empêche la société de soumissionner pour l'obtention des nouveaux terminaux à conteneurs, au motif qu'une entreprise ne peut pas exploiter deux terminaux dans un même port. En Thaïlande, le Ministre des transports a expliqué aux ouvriers qu'il était nécessaire de transformer la Thailand Port Authority en société commerciale afin d'augmenter l'efficacité des ports, en évitant de vendre des actions aux étrangers.

Dans les ports de l'Union européenne, une série de débrayages ont eu lieu à la mi-janvier 2003 pour protester contre la Directive concernant l'accès au marché des services portuaires, qui, entre autres choses et dans certaines conditions, autoriserait la manutention des cargaisons dans les ports par les équipages. L'arrestation par la police allemande de 10 grutiers polonais engagés en tant que matelots à Bremerhaven a confirmé, semble-t-il, les craintes des travailleurs.

L'exploitation des concessions ne va pas toujours sans encombre. À Montevideo (Uruguay), un exploitant local a voulu empêcher l'exploitant du terminal à conteneurs, TPC, d'utiliser les postes d'accostage publics pour les opérations découlant du trop-plein et il a demandé à l'administration portuaire l'autorisation d'installer ses propres grues dans ces postes publics. TCP a fait valoir que son contrat l'autorisait à utiliser les postes publics pour ce genre d'opérations et qu'il fallait manutentionner un minimum de 250 000 EVP au terminal de TCP avant d'installer des grues supplémentaires dans le port. En Inde, des fonctionnaires du Ministère des transports maritimes ont étudié les moyens de renégocier le contrat Nhava Sheva, de cinq ans conclu avec P&O Ports à Mumbai, au motif qu'il y avait un gros retard dans le paiement

des redevances. Au mois d'août, la Cour suprême du Panama a rendu une décision en faveur de la filiale de la société HPH qui demandait une réduction de 22 millions de dollars par an de sa redevance de concession. HPH avait indiqué que, faute d'obtenir satisfaction, elle mettrait un terme à ses investissements à Cristobal et Balboa. D'autres exploitants ont demandé des mesures analogues, alors que d'autres encore faisaient valoir que la décision était contraire à la Constitution.

Remplacer un concessionnaire défaillant est un processus long et complexe. En juillet, deux ans après la renonciation par ICTSI à son contrat avec le port de Rosario (Argentine), un consortium ayant à sa tête le port de Tarragone (Espagne) a signé une concession de 30 ans pour l'exploitation de ce port situé sur le fleuve Parana. Le montant annuel de la redevance de concession sera de 1,8 million de dollars, moyennant un investissement de 6 millions au cours de la première année. En décembre, Beyrouth a désigné finalement une équipe de consultants chargée de préparer la privatisation après l'échec de l'accord conclu en avril 2001 avec la Dubai Port Authority. La concession accordée pour 20 ans avait pris fin prématurément six mois après le retrait du concessionnaire, qui invoquait un calcul erroné des frais de démarrage et du volume de trafic.

Les relations du travail sont un élément crucial dans le secteur portuaire et elles peuvent avoir des conséquences profondes. Lorsque la convention collective conclue entre la Pacific Maritime Association (PMA), représentant les employeurs des ports de la côte ouest des États-Unis, et l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), représentant les travailleurs de ces ports, est arrivée à expiration le 30 juin 2002, un nouveau contrat était encore à l'étude. Les négociations se sont poursuivies pendant l'été et lorsque la productivité a commencé à fléchir dans certains ports, la PMA a décidé de mettre à pied les 10 500 ouvriers; à la fin de septembre, 29 ports avaient cessé leurs activités. Après une fermeture de 11 jours, les ports ont été rouverts sur ordonnance d'un tribunal fédéral motivée par le fait que la situation représentait une menace pour l'économie et la sécurité nationales.

La perte causée à l'économie par la fermeture a été estimée à 1 milliard de dollars par jour, et à la fin d'octobre, il y avait une accumulation de 200 navires, l'encombrement s'étendant jusqu'aux ports des pays voisins, comme celui de Vancouver. Les calendriers d'appareillage étaient bouleversés, et l'absence de conteneurs vides dans les ports d'Extrême-Orient s'est répercutée sur la plupart des compagnies de navigation, puisqu'un conteneur sur deux revient à vide des États-Unis. Le principal transporteur chinois, Cosco, a estimé ses pertes à 10-15 millions de dollars. Le Département de la justice a considéré qu'il existait des éléments crédibles prouvant que la PMA et l'ILWU étaient toutes deux partiellement responsables de la chute de productivité. Des conteneurs avaient été déchargés dans le premier port libre au lieu d'être acheminés à destination; le manque d'équipement et l'encombrement avaient été aggravés par le respect rigoureux des pratiques de sécurité dans le travail. Des chargeurs inquiets qui désiraient la livraison rapide de leurs conteneurs ont demandé la suspension temporaire de la loi Jones afin de permettre à des navires ne battant pas pavillon des États-Unis de transporter du fret entre les ports des États-Unis, mais cette demande a été rejetée catégoriquement.

Le nœud du conflit du travail était la mise en place de techniques informatiques qui menaçaient directement les emplois d'environ 400 commis de bureau. L'accord conclu le 23 novembre pour six ans comprenait l'introduction de lecteurs optiques, de caméras à

déclenchement par télécommande et le géopositionnement de satellites permettant de localiser les marchandises et l'équipement dans les terminaux, tous ces emplois étant placés sous contrôle syndical; il prévoyait aussi une hausse de salaire de 11 % et une augmentation des pensions de retraite de 60 %.

D. MESURES DE SECURITE DANS LES PORTS

Au cours de l'année, le Service des douanes des États-Unis s'est entendu avec un certain nombre de grands partenaires commerciaux pour la mise en œuvre de deux systèmes de sécurité: la Container Security Initiative (CSI) (Initiative pour la sécurisation des conteneurs maritimes) et la Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) (Association douanière et commerciale contre le terrorisme). Les objectifs de la CSI sont de fixer des critères pour identifier les conteneurs à haut risque, de scanner les conteneurs avant leur expédition vers les États-Unis, d'utiliser des techniques non intrusives pour le scannage préalable des conteneurs à haut risque et de mettre au point des conteneurs à puce sécurisés.

Au fil des années, plusieurs pays ont signé des accords bilatéraux dans le cadre de la CSI, à commencer par les ports d'Halifax, Vancouver et Montréal en mars; puis Singapour, Rotterdam, Anvers et Le Havre en juin; Bremerhaven et Hambourg en août; Hong Kong (Chine), Yokohama, Tokyo, Nagoya et Kobe en septembre; Gênes et La Spezia en novembre; et Felixstowe en décembre. Certains ports de Chine continentale ont accepté d'appliquer la CSI en octobre. Au début de 2003, d'autres ports ont adhéré à la CSI: Barcelone, Valence, Marseille, Gioia Tauro ainsi que des ports suédois et britanniques. Les ports malaisiens de Klang et Tanjung Pelepas vont y adhérer aussi. Des accords bilatéraux conclus au titre de la CSI par cinq pays européens (Allemagne, Belgique, France, Italie et Pays-Bas) avec des ports ayant un gros volume de trafic à destination des États-Unis ont été mis en cause par la Commission européenne pour distorsion des règles de l'Union européenne sur la concurrence, et une procédure administrative a été engagée pour évaluer la validité de ces accords. La France a fait valoir que son accord était conforme aux termes d'un précédent accord de coopération douanière prévoyant l'échange d'information et de personnel. Ultérieurement, le Royaume-Uni et l'Espagne ont conclu des accords analogues, et la Commission a demandé l'autorisation de négocier un accord CSI à l'échelle européenne.

Cette formule a provoqué des changements radicaux par rapport aux pratiques usuelles. Le contrôle douanier des conteneurs à haut risque importés aux États-Unis se fait avec le concours de douaniers américains avant leur chargement sur les navires à destination des États-Unis. Afin d'identifier ces conteneurs, les transporteurs, y compris les transporteurs non exploitants de navires, doivent présenter une déclaration de cargaison pour chaque conteneur 24 heures avant son chargement et donc surseoir à son expédition pour permettre l'inspection. L'exigence de déclaration de cargaison préalable a causé une grande inquiétude dans les milieux du transport maritime, et une dérogation de six mois a été accordée pour les conteneurs abritant des denrées périssables et transportés en pontée. On a exprimé la crainte que la période de transition de 60 jours qui s'est close le 2 février 2003 ne soit insuffisante. Néanmoins, la plupart des compagnies maritimes ont été en mesure de se conformer à cette exigence. Certains conteneurs sont pourtant restés dans certains ports d'Europe et d'Asie, notamment à Hong Kong (Chine), où la pratique consistant à recevoir des caisses peu avant l'appareillage du navire a eu

des conséquences pour 10 % du trafic à destination des États-Unis, soit une centaine de caisses par jour.

En outre, comme la nécessité de procéder à une analyse approfondie des risques pour les importations par conteneurs exige des informations détaillées, l'habitude ancienne consistant à désigner le contenu des caisses par les mentions «fret de nature diverse» ou «déclaré contenir» ne serait plus acceptée. Cette exigence a donné lieu à une plainte de la British International Forwarders' Association, dont les membres estimaient qu'ils risquaient d'être tenus désormais solidairement responsables avec le chargeur en cas d'incident. En outre, l'obligation de divulguer des renseignements détaillés sur les clients permettait aux compagnies maritimes de les contacter directement et pouvait donc faire perdre des clients aux transitaires.

La C-TPAT établit des partenariats avec les importateurs, les transporteurs, les courtiers, les exploitants d'entrepôts et les industriels afin d'améliorer la sécurité des conteneurs d'un bout à l'autre de la chaîne logistique. Les contrôles exercés par les participants reconnus au système commencent au lieu d'origine des marchandises et se poursuivent sans interruption tout au long de la chaîne de transport jusqu'au lieu de destination. Les partenaires commerciaux reconnus procèdent à des autocontrôles de sécurité, selon les modalités prescrites. Les avantages du système sont la réduction du nombre d'inspections et le dédouanement accéléré des marchandises. L'un de ces partenariats est le Smart and Secure Tradelanes (SST): trois des plus grandes sociétés d'exploitation de terminaux, Hutchison Port Holdings (HPH), PSA Corporation Ltd. et P&O Ports, sont en train d'établir un système de suivi automatique des conteneurs qui entrent dans les ports des États-Unis, système qui comprend le marquage électronique des caisses. Avec l'aide du Gouvernement des États-Unis, ces sociétés ont mis sur pied un système pilote pour l'expédition des conteneurs entre Singapour, Hong Kong (Chine) et Seattle/Tacoma. Plus d'une centaine de conteneurs ont été munis de scellés électroniques contenant la description détaillée de leur contenu; on a indiqué qu'à l'avenir il y aurait lieu de mettre au point un scellé électronique à puce peu coûteux pouvant être utilisé à grande échelle.

En juin 2002, le Conseil de coopération douanière a adopté une résolution sur la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale, par laquelle elle décide de réexaminer le modèle de données de l'OMD en vue: d'y incorporer une série normalisée d'éléments de données visant à identifier les marchandises à haut risque; d'élaborer des lignes directrices pour contribuer à la transmission électronique anticipée de données douanières et de mettre au point des modalités de coopération entre les parties désireuses d'améliorer la sécurité de la chaîne logistique; d'établir une banque de données sur les techniques et méthodes de pointe propres à améliorer la sécurité et la facilitation de la chaîne.

En novembre 2002, le Congrès des États-Unis a promulgué la loi n° 107-295 intitulée «Maritime Transportation Security Act 2002». Ce texte, présenté à l'origine pour modifier la loi de 1936 sur la marine marchande, renforce la sécurité des ports maritimes du pays et des installations connexes. Le Département des transports a été chargé d'estimer le coût d'un certain nombre de mesures, telles que des plans de sécurité pour les ports et les navires, des enquêtes sur les antécédents des travailleurs portuaires, une carte d'identité pour les gens de mer, des scelléments de conteneurs plus sûrs, des systèmes d'identification automatique et de renseignement maritime pour les navires. L'affectation d'un crédit de six milliards de dollars au Service des gardes-côtes des États-Unis témoigne des responsabilités accrues qui lui sont

dévolues. La loi prévoit que les navires et les marchandises en provenance de ports étrangers qui n'appliquent pas de mesures efficaces de lutte contre le terrorisme peuvent être assujettis à des conditions particulières pour entrer sur le territoire des États-Unis, y compris se voir refuser cette entrée.

Le même mois a été créé le Department of Homeland Security (Département de la sécurité intérieure) et la sécurité des ports de commerce deviendra une attribution majeure de l'administration fédérale. Le Département regroupe désormais, entre autres choses: le United States Coast Guard (Service des gardes-côtes) qui dépend directement du Secrétaire du Département; le Service des douanes, qui dépendait auparavant de l'administration des finances; une bonne partie du Service de l'immigration et de la naturalisation, qui dépendait auparavant du Département de la justice; et le Service d'inspection zoosanitaire et phytosanitaire, qui dépendait auparavant du Département de l'agriculture.

Les conséquences financières des nouvelles mesures sécuritaires commencent à provoquer des inquiétudes. L'AAPA, organisme qui regroupe les ports des États-Unis, a demandé le versement de crédits prélevés sur les deniers fédéraux et correspondant aux estimations des dépenses annuelles du Service des gardes-côtes: environ un milliard de dollars pour la première année et un demi-milliard les années suivantes. En outre, il a été demandé que l'OMI établisse des programmes d'assistance technique visant à améliorer la sécurité dans les ports des pays en développement. En effet, un attentat terroriste pourrait causer un dommage substantiel au commerce. Le coût éventuel pour les États-Unis d'une alerte à la bombe «sale» a été estimé à 58 milliards de dollars dans un jeu de guerre de deux jours auquel ont participé 70 représentants de départements et d'organismes de l'administration fédérale et des États. Dans la simulation, tous les ports des États-Unis avaient été fermés pendant huit jours et il a fallu trois mois pour écouler tout le trafic accumulé.

La Conférence des États parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) s'est réunie à Londres du 9 au 13 décembre 2002 sous l'égide de l'OMI. Elle avait pour objet d'incorporer dans la Convention une série de mesures visant à renforcer la sécurité maritime et à prévenir et réprimer les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes et d'achever le travail préparatoire accompli dans l'année par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI. Le chapitre XI de la Convention SOLAS, qui traite des «Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime», a été renuméroté chapitre XI-1 et les règles en vigueur ont été modifiées: le numéro d'identification des navires doit maintenant être marqué de façon permanente dans un endroit visible sur leur coque et l'État du pavillon doit délivrer aux navires une fiche synoptique continue afin que chaque navire dispose d'un dossier de bord. Un nouveau chapitre XI-2 traitant des «Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime» a été ajouté à la Convention. La règle XI-2/3 qui figure dans ce nouveau chapitre contient le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui comprend deux parties: la partie A est d'application obligatoire; la partie B donne de simples directives sur les modalités d'application de ces prescriptions, mais la législation des États-Unis va rendre cette deuxième partie obligatoire elle aussi. D'autres règles inscrites dans le nouveau chapitre traitent du rôle du capitaine dans la sécurité du navire, la mise en place d'un système d'alerte de sûreté à bord, de la responsabilité qui incombe à l'État de faire en sorte que des évaluations des installations de sécurité portuaires soient exécutées conformément au Code ISPS, du contrôle des navires dans les ports, etc.

Le Code ISPS dispose que la sécurité des navires et des installations portuaires est une activité qui ressortit à la gestion des risques et il fournit un cadre normalisé et cohérent d'évaluation des risques, en vue d'assurer la prise de mesures appropriées. Plusieurs degrés de sécurité ont été fixés, classés de 1 à 3, le troisième correspondant au danger maximum. En conséquence, les compagnies de navigation maritime vont désigner un responsable de la sécurité pour l'ensemble de l'entreprise et, pour chaque navire, un officier responsable de la sécurité à bord. Il faudra dresser des plans de sécurité pour les navires, qui seront soumis à l'approbation de l'administration de l'État du pavillon et placés à bord. Ces plans devront indiquer les mesures d'ordre opérationnel et matériel à mettre en place pour le degré de sécurité 1, les mesures renforcées nécessaires pour fonctionner au degré de sécurité 2 et les moyens requis pour suivre les instructions correspondant au degré 3. Pour leur part, les gouvernements vont procéder à une évaluation de la sécurité des installations portuaires en définissant les équipements et infrastructures névralgiques et les menaces dont ils pourraient être l'objet, afin de mettre en place des mesures de sécurité prioritaires. Il s'agira aussi d'identifier les points faibles de la sécurité physique, de l'intégrité des structures et d'autres éléments (communications, services publics, etc.) qui seraient des cibles probables pour le terrorisme. Des officiers de la sécurité des installations portuaires seront nommés et des plans de sécurité seront établis pour les installations désignées dans l'évaluation. Le plan définira les mesures de sécurité opérationnelle et physique à prendre pour que l'installation fonctionne au degré de sécurité 1, en temps normal, puisse fonctionner au degré 2 si l'ordre en est donné et puisse se conformer à des instructions qui seraient données au degré de sécurité 3. Parmi les résolutions adoptées par la Conférence, il est indiqué que les amendements à la Convention SOLAS seront réputés adoptés au 1^{er} janvier 2004 et que le Code ISPS entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Le Code pourrait être rejeté si, avant le 1^{er} janvier, un tiers des parties contractantes ou si des parties représentant 50 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale ont présenté des objections à ces amendements.