

Chapitre 5

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 2000-2002. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a connu une hausse remarquable de 9,2 % en 2002. Ce chiffre, qui représente presque le double de la croissance de l'année précédente – 5,2 % – reflète la reprise du trafic de lignes enregistrée en 2002. Le débit pour 2002 s'est établi à 266,3 millions d'EVP, soit une augmentation annuelle de 22,5 millions d'EVP, par comparaison avec le niveau de 243,8 millions d'EVP atteint en 2001.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 9,3 %, avec un débit de 103,6 millions d'EVP, correspondant à 38,9 % du débit mondial total. Ce taux de croissance a été considérablement supérieur à celui de 2001, soit 4,5 %, où les pays en développement ont connu un débit de 94,7 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 2001 et 2000 ont été l'Inde, la République islamique d'Iran, la Malaisie, l'Arabie saoudite et le Venezuela, au total cinq pays, soit moins que le nombre enregistré en 2001 et 2000. 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 en l'absence de données pour certaines années. Les chiffres pour 2003 sont disponibles pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 43. Le débit des transports conteneurisés assurés par ces ports a atteint 144,9 millions d'EVP, après une croissance à deux chiffres au cours des deux dernières années. Il y avait 11 ports dans les pays et territoires en

développement et dans les pays socialistes d'Asie figurant sur la liste, les neuf ports restants étant situés dans des pays à économie de marché. Dans ce dernier groupe, cinq ports étaient situés en Europe, trois aux États-Unis et un au Japon. Onze ports étaient situés en Asie de l'Est, cinq en Chine et un en Asie de l'Ouest, tandis que cinq ports étaient situés en Europe et les trois autres en Amérique du Nord.

Le port de Hong Kong, Chine, est resté en tête, avec un taux de croissance de 8,8 %, suivi par Singapour, qui a enregistré une croissance légèrement inférieure de 8,7 %. Les ports de la Chine continentale se sont particulièrement bien comportés : Shanghai a gagné une place pour occuper la troisième position sur la liste, avec une augmentation exceptionnelle de 29,1 %; Shenzhen s'est encore mieux comportée, gagnant deux places après une expansion presque incroyable du trafic de plus de 40 % pendant deux années consécutives; et Qingdao est passée de la 15^{ème} à la 14^{ème} place après une augmentation du trafic de plus de 20 % pendant deux années consécutives. Kaoshiung a perdu une place pour se situer en sixième position, après avoir connu une croissance modeste de 3,8 %, et Busan, atteint par un typhon, a perdu deux places bien que le trafic ait augmenté au taux respectable de 9,7 %.

D'autres ports ayant enregistré des gains sont Dubaï et Tokyo : chacun a gagné deux places sur le tableau. On a enregistré deux nouvelles adhésions, Tanjung Pelepas et Laem Chabang, qui ont remplacé Manille et Felixstowe. Parmi les ports ayant reculé sur la liste, figurent Gioia Tauro, Bremerhaven et Long Beach, tous deux en recul de deux places, et New York, qui a perdu une place. Les ports restants, à savoir Rotterdam, Los Angeles, Hambourg, Anvers et Klang, ont conservé leurs places. Ces 20 ports les plus importants ont représenté 48,0 % du trafic portuaire conteneurisé mondial en 2002 (45,4 % en 2001).

TABLEAU 42

**Trafic conteneurisé dans les ports de 50 pays et territoires en développement
en 2002, 2001 et 2000
(EVP)**

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic en EVP 2002</i>	<i>Trafic en EVP 2001</i>	<i>Trafic en EVP 2000</i>	<i>Variation (%) 2002/2001</i>	<i>Variation (%) 2001/2000</i>
Hong Kong, Chine	19 140 000	17 900 000	18 100 000	6,9	-1,1
Singapour	16 800 000	15 520 000	17 040 000	8,2	-8,9
République de Corée	11 542 733	9 827 221	9 030 174	17,5	8,8
Malaisie	7 541 725	6 224 913	4 642 428	21,2	34,1
Émirats arabes unis	5 872 244	5 081 964	5 055 801	15,6	0,5
Indonésie	4 539 884	3 901 761	3 797 948	16,4	2,7
Thaïlande	3 800 929	3 387 071	3 178 779	12,2	6,6
Philippines	3 270 796	3 090 952	3 031 548	5,8	2,0
Inde	3 242 989	2 764 757	2 450 656	17,3	12,8
Brésil	2 923 120	2 323 801	2 413 098	25,8	-3,7
Arabie saoudite	1 930 051	1 676 991	1 502 893	15,1	11,6
Sri Lanka	1 764 717	1 726 605	1 732 855	2,2	-0,4
Mexique	1 561 929	1 358 136	1 315 701	15,0	3,2
Oman	1 415 498	1 331 686	1 161 549	6,3	14,6
Malte	1 288 775	1 205 764	1 082 235	6,9	11,4
Panama	1 248 369	2 376 045	2 369 681	-47,5	0,3
Égypte	1 233 133	1 708 990	1 625 601	-27,8	5,1
Chili	1 147 172	1 080 545	1 253 131	6,2	-13,8
Venezuela	1 078 000	924 119	674 558	16,7	37,0
Jamaïque	1 065 000	983 400	765 977	8,3	28,4
Pakistan	965 610	878 892	159 919	9,9	449,6
Bahamas	860 000	570 000	572 224	50,9	-0,4
République islamique d'Iran	808 821	618 195	415 382	30,8	48,8
Colombie	603 070	577 041	791 588	4,5	-27,1
Côte d'Ivoire	579 055	543 846	434 422	6,5	25,2
Argentine	500 171	663 811	1 144 834	-24,7	-42,0
Équateur	462 509	414 355	414 104	11,6	0,1
République dominicaine	430 561	487 827	566 479	-11,7	-13,9
Yémen	388 436	377 367	248 177	2,9	52,1

TABLEAU 42 (suite)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic en EVP 2002</i>	<i>Trafic en EVP 2001</i>	<i>Trafic en EVP 2000</i>	<i>Variation (%) 2002/2001</i>	<i>Variation (%) 2001/2000</i>
Trinité-et-Tobago	385 233	352 758	282 487	9,2	24,9
Maroc	375 837	346 724	328 808	8,4	5,4
Guatemala	360 161	322 136	495 809	11,8	-35,0
Algérie	338 152	311 111	267 530	8,7	16,3
Liban	298 876	299 400	n.d.	-0,2	n.d.
Uruguay	292 962	301 641	287 298	-2,9	5,0
Jordanie	277 307	241 037	n.d.	15,0	n.d.
Ghana	270 878	221 468	n.d.	22,3	n.d.
République arabe syrienne	257 586	222 698	n.d.	15,7	n.d.
Chypre	233 400	235 100	257 020	-0,7	-8,5
Cuba	214 760	258 264	185 055	-16,8	39,6
Maurice	198 177	161 574	157 420	22,7	2,6
Djibouti	178 405	147 908	157 990	20,6	-6,4
Sénégal	164 341	136 076	133 325	20,8	2,1
Réunion	162 636	159 006	154 394	2,3	3,0
République-Unie de Tanzanie	149 223	135 632	133 660	10,0	1,5
Martinique	146 771	140 034	140 062	4,8	0,0
Cameroun	146 737	139 587	n.d.	5,1	n.d.
Guam	140 990	140 158	132 689	0,6	5,6
Soudan	126 236	120 701	94 182	4,6	28,2
Slovénie	114 863	93 187	85 742	23,3	8,7
Total	102 838 828	94 012 255	90 265 213	9,4	4,2
Autres pays ou territoires déclarants^a	738 828	722 544	356 078	2,3	102,9
Total déclaré^b	103 577 656	94 734 799	90 621 291	9,3	4,5
Total mondial	266 337 242	243 814 545	231 689 448	9,2	5,2

Source : D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2003*, et des informations obtenues par les 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 conteneur et leur débit, 2003-2001
(en millions d'EVP et en pourcentage de variation)

<i>Port</i>	<i>Débit en EVP 2003</i>	<i>Débit en EVP 2002</i>	<i>Débit en EVP 2001</i>	<i>2003/2002</i>	<i>2002/2001</i>
Hong Kong, Chine	20,82	19,14	17,8	8,78	7,53
Singapour	18,41	16,94	15,57	8,68	8,8
Shanghai	11,37	8,81	6,33	29,06	39,18
Shenzhen	10,7	7,61	5,08	40,6	49,8
Busan	10,37	9,45	8,07	9,74	17,1
Kaoshiung	8,81	8,49	7,54	3,77	12,6
Rotterdam	7,1	6,52	6,1	8,9	6,89
Los Angeles	6,61	6,11	5,18	8,18	17,95
Hambourg	6,14	5,37	4,69	14,34	14,5
Anvers	5,44	4,78	4,22	13,81	13,27
Dubaï	5,15	4,19	3,5	22,91	19,71
Port Klang	4,8	4,5	3,76	6,67	19,68
Long Beach	4,66	4,52	4,46	3,1	1,35
Qingdao	4,24	3,41	2,64	24,34	29,17
New York	4,04	3,75	3,32	7,73	12,95
Tanjung Pelepas	3,5	2,67	2,05	31,09	30,24
Tokyo	3,28	2,71	2,77	21,03	-2,17
Bremerhaven	3,19	3,03	2,92	5,28	3,77
Laem Chabang	3,18	2,66	2,34	19,55	13,68
Gioia Tauro	3,06	3,28	2,49	-6,71	31,73
Total	144,87	127,94	110,83	13,23	15,44

Source : *Containerisation Intelligence Monthly*, Clarkson Research (Londres), mars 2004.

B. AMELIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

Les meilleurs résultats obtenus par les terminaux à conteneurs semblent avoir contribué à attirer un certain nombre d'escales directes vers les ports indiens, d'où une moindre dépendance du commerce international indien à l'égard des services de collecte. Dans les ports de Jawharlal Nehru, Tuticorin et Chennai, le nombre de mouvements de conteneurs par heure à quai est passé de 14, avant la privatisation, à plus de 25 fin 2002. De meilleurs résultats ont été signalés pour Salalah (Oman) où la productivité brute des grues a atteint en moyenne 30,4 mouvements par heure avec des pics de 33 mouvements par heure.

Le débit annuel de ce port, en 2003, s'est accru de 56 %, pour atteindre 1,9 million d'EVP, et reflète les escales de transporteurs autres que Maersk, y compris COSCO, MOL et Norasia. À Djibouti, le débit annuel des conteneurs a également augmenté, soit 70 % en deux ans pour atteindre 0,2 million d'EVP. Ces résultats améliorés résultent de la mise en service d'un nouveau matériel de manutention (grues portiques sur pneumatiques, élévateurs gerbeurs, etc.), et à l'utilisation d'un système informatisé de planification et de méthodes intégrées de facturation. En 2003, ce port a manutentionné un total de 4,3 millions de tonnes pour la corne de l'Afrique et il est toujours le principal point d'accès pour le commerce international de l'Éthiopie.

En 2003, les résultats de certains ports ont été amoindris pour différentes raisons, ce qui a affecté tout ou partie des utilisateurs. En mai 2003, jusqu'à cinq porte-conteneurs Evergreen ont été immobilisés à Port Elizabeth (New York, États-Unis) en raison d'une grève relative au droit de syndicalisation de certains membres du personnel Evergreen dans les ports des États-Unis. En novembre, une grève a paralysé les ports israéliens pendant dix jours, les travailleurs s'opposant aux projets gouvernementaux de modification de la législation actuelle. De ce fait, quelque 2 000 conteneurs ont été déchargés à Port Said (Égypte), et le gouvernement a payé 450 dollars de frais de transbordement à titre de compensation. Les sources commerciales ont estimé que cette compensation était insuffisante et le travail a repris après une interdiction de la grève par les tribunaux. Au cours du même mois, il y a eu des grèves au port de Gijon (Espagne) en raison d'un différend sur les effectifs de travailleurs. Début 2004, une collision entre un porte-conteneur et un navire de soutien off-shore a entraîné la fermeture du bras inférieur du Mississippi, ce qui a affecté le port de la Nouvelle-Orléans, et il a été signalé que quelque 40 navires étaient immobilisés de part et d'autre du lieu de la collision. Un même nombre de navires ont été immobilisés en rade de Santos (Brésil) en raison d'une grève des inspecteurs des services de santé.

En Afrique du Sud, l'afflux de pièces détachées pour automobiles destinées aux nouvelles usines de montage est partiellement responsable de l'augmentation des importations par conteneurs en 2003, par Durban, et cette situation a mis en évidence les lacunes du matériel de manutention, ainsi que les retards d'investissements. En mai, le temps d'attente moyen de 37 heures par navire a entraîné une surtaxe d'embouteillage de 100 dollars par EVP, que les transporteurs ont promis de supprimer lorsque la durée moyenne d'attente est tombée au-dessous de 16 heures. Les autorités portuaires ont annoncé des mesures correctrices – un investissement de 85 millions de dollars dans les grues portiques des quais, un accord pour garantir des postes d'amarrage à certains transporteurs, et l'approbation d'un second terminal pour conteneurs à Durban. À ce propos, certaines préoccupations étaient sous-jacentes en raison du rôle devant être attribué au secteur privé dans l'exploitation de ce terminal. En outre, un gros exploitant de terminaux a proposé d'installer un terminal pour conteneurs à Coega, le nouveau port industriel en construction à 30 km à l'est de Port Elizabeth, et des fabricants d'automobiles envisagent d'utiliser Maputo au Mozambique comme autre point d'accès pour les importations.

Depuis le milieu de l'année 2003, des taxes d'embouteillage ont également été appliquées par l'Accord commercial Europe-Afrique de l'Ouest dans un certain nombre de ports de cette région d'Afrique, à savoir Luanda (Angola), Tema (Ghana), Port Harcourt (Nigeria), Cotonou (Bénin) et Malabo (Guinée équatoriale). En mars 2004, des transporteurs maritimes ont imposé une surtaxe de retard de 70 dollars par EVP en raison de la faible productivité de ce port. Il s'agissait de compenser les effets de l'endommagement du matériel (une surtension aurait atteint les grues portiques de quais et le matériel informatique quelques mois auparavant) et la lenteur de la procédure d'achat d'un nouveau matériel de manutention. Par ailleurs, des opérations de secours et des opérations commerciales ont repris à Umm Qasr (Irak) vers le milieu de l'année 2003 lorsque les autorités militaires ont transféré l'exploitation du port à une direction civile. Quelques mois plus tard, les dépenses en capital destinées à la reconstruction de ce port ont été estimées à 50 millions de dollars.

L'importance des transports terrestres pour faciliter les opérations porte à porte a été mise en lumière par les défis auxquels un certain nombre de ports des États-Unis ont à faire face. Au cours de l'année, Savannah et la Nouvelle-Orléans ont été touchées par des grèves des camionneurs. Les camionneurs acheminent les conteneurs depuis les terminaux maritimes jusqu'à des entrepôts situés hors des ports et vers des gares ferroviaires sur la base d'une rémunération au voyage, et ils réclamaient une rémunération supérieure pour compenser l'augmentation du prix du fuel et les délais d'attente excessifs aux terminaux maritimes. Des délais d'attente pouvant aller jusqu'à deux heures dans les terminaux étaient monnaie courante et s'ajoutaient au temps passé en attente à l'extérieur des terminaux; cela entraînait une diminution du nombre de voyages par jour. En Californie, les systèmes de contrôle mis en place par la réglementation écologique ont quelque peu soulagé les camionneurs du fait que les terminaux pourraient être frappés d'une amende de 250 dollars pour chaque camion attendant à l'extérieur du terminal pendant plus de 30 mn. Un système analogue a été mis en place à Southampton en novembre et il a été étudié les mois suivants pour Felixstowe.

L'augmentation de la part de marché accordée aux transports ferroviaires pour le passage du fret à travers du port s'est parfois révélée laborieuse. Le corridor de 30 km d'Alameda joignant les ports de Los Angeles et de Long Beach à la gare d'échange transcontinentale a

pu maintenir la part de marché traditionnelle de 36 % pour les conteneurs traversant ces ports, et cela essentiellement grâce à des déplacements de fret à longue distance. Des plans destinés à atteindre une part de marché de 50 % dépendraient de nouveaux investissements destinés à attirer le fret transporté sur de brèves distances, transport qui est actuellement assuré par des centres de distribution situés à 90 km à l'est de ces ports et qui dépendent uniquement des poids lourds pour leurs déplacements.

Du fait de la demande accrue en Extrême-Orient, il a fallu mettre en service de nouvelles installations portuaires et prévoir la création de nouvelles installations. En juillet 2003, le premier môle du terminal neuf dont le développement doit coûter 1 milliard de dollars a été ouvert aux activités à Hong Kong, Chine; les cinq autres môles devraient être mis en service en 2005. Ce môle peut recevoir des navires de plus de 8 000 EVP grâce à une profondeur de 15,5 m et il sera équipé de quatre grues portiques de quai capables de transborder 17 conteneurs. Trois grands opérateurs de conteneurs (HPH, Modern Terminals et Asian Terminals) doivent fonctionner sur ce terminal, ce qui ajoutera 4 millions d'EVP de capacité à Hong Kong, Chine. Des détails sur la mise en service d'un terminal dix sur l'Île de Lantau devaient être annoncés en 2004. Le développement portuaire s'est également poursuivi normalement en Chine continentale. Modern Terminals a annoncé des plans d'investissement allant jusqu'à 1 milliard de dollars jusqu'à la fin de la présente décennie et a dévoilé des plans pour la première phase de 854 millions de dollars du nouveau port de conteneurs de Dachan, situé à 60 km à l'ouest de Hong Kong, Chine, où cette compagnie possède 65 % des parts. China Merchants, autre opérateur portuaire, a investi 132 millions de dollars pour ajouter trois nouveaux appontements à Shekou, l'un des grands terminaux de Shenzhen situé au-delà de la frontière de Hong Kong, Chine. Les transporteurs de conteneurs ont également participé à ce programme d'investissements. Vers le milieu de l'année 2003, P&O, Maersk et COSCO ont entamé la première phase de l'agrandissement de Qingdao, estimée à 172 millions de dollars. Lorsqu'il sera terminé d'ici six ans, la capacité de ce port passera de 1,3 million d'EVP actuellement à plus de 6 millions. Vers la fin de l'année, Shanghai a demandé l'autorisation de changer le statut de ses vastes installations en eau profonde de Yangshan pour en faire un port libre.

Des investissements sont également nécessaires pour la reconstruction. En septembre 2003,

Pusan a été frappée par le typhon Maemi, qui a causé des dégâts s'élevant à 58 millions de dollars (12 des 52 grues portiques se sont effondrées ou ont déraillé). Toutes les parties en cause ont travaillé 24 heures sur 24 pour assurer la reprise des opérations. Le port a également reporté de cinq ans, soit en 2007, la date limite de mise en place de nouvelles installations perfectionnées afin de faciliter les transbordements, lesquels ont représentés environ 40 % des 9,1 millions d'EVP de débit en 2003. Pendant l'année, trois transporteurs – MSC, Zim et China Shipping – ont délocalisé leurs opérations dans des ports chinois, avec une perte de recettes estimée à 33 millions de dollars. Vers la fin de l'année 2003, la République démocratique populaire de Corée aurait commencé à construire son premier terminal pour conteneurs sur la rivière Daedong.

Plusieurs investissements destinés à des installations de transbordement ont été annoncés ou étaient en cours pendant l'année. Le port de Naha (Okinawa, Japon) a fait un appel d'offres pendant l'année pour desservir la Chine continentale et diminuer les délais des principales lignes. PSA a réduit sa participation à Hibiki (Japon) à un tiers, ce port s'efforçant d'établir un réseau triangulaire avec Dalian (Chine) et Inchon (République de Corée). Des projets similaires sont en cours de réalisation dans les Caraïbes : les travaux de construction se sont poursuivis dans le port de Caucedo en République dominicaine, et il a été signalé que Port of America, situé près de Ponce (Porto Rico) recherchait un financement.

Des investissements ont été annoncés pour les ports européens. Dunkerque a fortement augmenté ses capacités de manutention de conteneurs en ajoutant deux môles pour conteneurs d'une profondeur de 16,5 m, un nouveau "dry port", des installations frigorifiques et quelque 30 hectares de terrain pour la zone industrielle. Des plans de 350 millions de dollars pour le port de conteneurs de Jade, proche de Bremerhaven, étaient en cours de réalisation; un financement privé serait assuré par des intérêts russes et baltes, ainsi que par Eurogate, opérateur mondial basé en Allemagne. La privatisation du terminal balte pour conteneurs de Gdynia (Pologne) a rapporté 42 millions de dollars en mai 2003 et un montant de 80 millions de dollars devrait être investi au cours des cinq premières années par ICTSI, qui a remporté l'adjudication, pour porter la capacité à 0,9 million d'EVP. En Europe méridionale, le développement portuaire de 819 millions de dollars de Punta Langosteira en Espagne a été encouragé de façon à en faire un port industriel et de refuge

pour vracs, destiné à revitaliser le coin nord-ouest du pays. Algeciras a commencé les travaux d'extension d'une valeur de 500 millions de dollars de Isla Verde Exterior, qui permettront d'ajouter 2,3 km de môles et 112 hectares de terre, et à annoncer la location de plans d'eau pour maintenir la compétitivité de ses activités de soutage. De l'autre côté du détroit, le gouvernement marocain a commencé les travaux de développement du port de Tanger, pour un montant de 264 millions de dollars; ces travaux s'étendront à des activités industrielles et logistiques.

D'autres mesures étaient également nécessaires pour maintenir la compétitivité. PSA (Singapour) a annoncé une diminution des salaires de 8 à 14 % pour les cadres supérieurs, de 4 à 7 % pour les cadres moyens et de moins de 4 % pour le personnel subalterne, afin de demeurer compétitif par comparaison avec les concurrents voisins à bas prix. En outre, un accord de coentreprise avec COSCO a été annoncé selon lequel deux môles spécialisés d'une capacité annuelle de 1 million d'EVP seraient mis en service à Singapour.

À Port Klang (Malaisie), les tarifs des services maritimes conjoints (pilotage et remorquage) ont été relevés de 42 %; cette mesure a rencontré l'opposition des agences maritimes qui ont suggéré de répartir l'augmentation sur plusieurs années. À Djakarta (Indonésie), il a été signalé que la Commission de contrôle des activités commerciales aurait annulé la clause qui accordait un quasi-monopole à HPH, l'opérateur des deux plus grands terminaux pour conteneurs de Tanjung Priok, à la suite d'une enquête de six mois qui a établi que cette entreprise contrôlait 75 % du marché. La Chambre de commerce s'est plainte des tarifs élevés de manutention, soit quelque 93 dollars pour 20 conteneurs, et de la médiocre qualité du service.

Ailleurs, les frais portuaires ont été réduits et les périodes de gratuité de l'entreposage ont été prolongées afin de promouvoir les ports turcs en tant que solution viable de remplacement et d'accueil des marchandises d'aide et commerciales à destination de l'Irak. L'Ukraine a mis fin à ses systèmes de tarifs maritimes à deux niveaux qui exerçaient une discrimination à l'encontre des navires d'immatriculation libre, lesquels payaient 70 % de plus que les autres. Au Brésil, les agences maritimes ont sollicité une décision de justice pour empêcher le gouvernement d'imposer une taxe à l'importation sur les conteneurs transbordés.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

Pendant l'année, le rôle des opérateurs mondiaux de terminaux pour conteneurs a pris une importance nouvelle. On a signalé des investissements privés consacrés à 325 ports, dont environ 25 % de projets de privatisation. Les modalités de ces possibilités d'investissement ont varié d'une région à l'autre. En Europe du Nord, l'achat d'installations existantes a représenté jusqu'à 44 % des possibilités d'investissement, tandis qu'en Asie du Sud il s'agissait, à concurrence de 79 %, d'installations entièrement nouvelles, d'opérations de construction-exploitation-transfert (BOT) et de coentreprises.

En outre, la concentration a caractérisé les opérateurs de terminaux du fait que les cinq principaux opérateurs mondiaux (HPH, PSA, APM Terminals, P&O Ports et Eurogate) ont assuré 33,6 % du total des 160 millions d'EVP manutentionnées par l'ensemble des opérateurs en 2002. Les dix et les 20 premiers opérateurs ont été de 46,1 et 56,6 % respectivement. En juin 2003, P&O Ports et CMA CGM, un transporteur maritime français, ont mené à bien des négociations pour absorber 80 % d'Egis, le plus important opérateur français de terminaux. HPH et la filiale de COSCO assurant l'exploitation de terminaux se seraient unis pour soumissionner sur le terminal de Bayonne (New Jersey, États-Unis), qui est commodément situé à proximité des grandes agglomérations urbaines de New York et du New Jersey. Par ailleurs, un consortium de sept compagnies a pris le contrôle des deux principaux ports du Ghana – Tema et Takoradi – et s'est engagé à investir jusqu'à 200 millions de dollars dans la modernisation des installations actuelles.

La participation du secteur privé dans l'aménagement des ports s'est poursuivie en dépit d'une opposition sporadique. À Arica (Chili), l'opposition à une décision gouvernementale visant à concéder le port en tant qu'unité a déclenché des violences en août. La population locale était favorable à une division du port en deux ou plusieurs unités pour favoriser la concurrence, et c'était également l'opinion des petits exploitants du terminal. Vers la fin de 2003, le gouvernement nigérian a commencé à lancer des appels d'offres préliminaires en vue d'un processus de privatisation, ce qui serait, semble-t-il de nature à supprimer jusqu'au deux tiers des 12 000 travailleurs.

Les relations entre les opérateurs des terminaux du secteur privé et les autorités portuaires du secteur public n'ont pas toujours été faciles. Dans les ports de Paranagua et de Rio Grande (Brésil), les

autorités portuaires auraient cherché à accroître considérablement la capacité de manutention de conteneurs des mûles publics pour éviter que les opérateurs actuels de terminaux pour conteneurs du secteur privé ne s'adjugent des monopoles. Au Yémen, PSA a revendu au gouvernement sa part de 60 % du terminal pour conteneurs d'Aden. En Inde, deux exploitants mondiaux de conteneurs ont été empêchés de présenter des soumissions pour l'expansion du port pour porte-conteneurs de Jawaharlal Nehru. L'entreprise HPH basée à Hong Kong a été disqualifiée pour des raisons de sécurité interne, tandis que P&O Ports, qui exploite actuellement le terminal pour conteneurs du port, a été interdite sous prétexte qu'il n'était pas souhaitable qu'un monopole privé existât dans ce port. Toutefois, HPH a continué à investir ailleurs – à Panama, après avoir converti une taxe fixe en une taxe variable par conteneur, et, à Mexico, où cette entreprise a pris le contrôle de Lazaro Cardenas, un port de la côte Pacifique en août 2003. P&O Ports ont acheté des installations pour conteneurs à Mundra (Gujarat, Inde) au constructeur privé de port Adani pour 195 millions de dollars.

Dans certains pays, les autorités portuaires se sont affirmées, tandis que dans d'autres des mesures ont été prises pour augmenter l'efficacité et la compétitivité. Au Pérou, d'après la loi, c'est une autorité portuaire nationale qui contrôle l'ensemble des ports du pays. Au Brésil, des plans visant à transférer le contrôle du port le plus important, Santos, du pouvoir fédéral au gouvernement de l'État, ont été bloqués pendant la majeure partie de l'année. En Inde, on a poursuivi la mise au point d'une politique globale sur le régime foncier des 12 ports les plus importants. En Espagne, une loi sur le régime financier des ports a précisé la nature juridique des tarifs portuaires. En France, le problème ancien du statut des conducteurs de grues a été résolu vers le milieu de l'année 2003 : leurs contrats avec l'autorité portuaire ont été suspendus pendant que le personnel était en cours de transfert à l'opérateur du terminal, et ils ont été réactivés lorsque celui-ci s'est révélé incapable de conserver ce personnel sur ses listes. Un recueil de directives pratiques sur l'environnement, faisant suite à celui qui avait été publié en 1994, a été publié par l'Organisation européenne des ports de mer en septembre 2003.

Des autorités portuaires individuelles ont également été reconnues et ont pris des mesures pour demeurer compétitives. Une nouvelle autorité portuaire est entrée en fonction au Pusan (République de Corée) début 2004. Constantza (Roumanie) s'est vu délivrer le statut de port libre,

aux termes duquel les navires seront dispensés de contrôle douanier avant le début du déchargement; les taxes à l'importation des marchandises ne seront acquittées que lorsque les marchandises quitteront effectivement le périmètre du port pour pénétrer dans le pays. Anvers a menacé d'intenter une action en justice auprès des tribunaux internationaux si les négociations avec les Pays-Bas en vue du dragage de la Scheldt n'aboutissaient pas à temps. Les autorités portuaires d'Osaka et de Kobe (Japon) ont accepté de fusionner de sorte que les navires n'aient à remplir qu'un seul dossier d'entrée et qu'à payer une seule taxe d'entrée. Cette décision annonce l'instauration d'une super-plateforme selon laquelle les ports japonais dans leur ensemble constitueront quatre grandes entités, Tokyo et Yokohama, Nagoya, Kobe et Osaka, et Kitakyushu et Hakata.

Le problème de la politique nationale des ports a été mis en lumière par quatre demandes de développement portuaire présentées au Royaume-Uni. ABP, l'autorité portuaire régissant plus de 20 ports britanniques, avait proposé de mettre en place de nouvelles installations à Dibden Bay, près de Southampton, ce qui a suscité l'opposition des groupes écologistes et des personnes résidant à proximité, pendant l'année où l'enquête s'est poursuivie. P&O Ports a proposé que le développement du London Gateway Shell Haven sur l'estuaire de la Tamise et, enfin, HPH a proposé d'augmenter la capacité de Felixstowe et de mettre en place de nouvelles installations à Bathside Bay, à Harwich. Plus tard dans l'année, un rapport de la Commission des transports de la Chambre des communes a reconnu la nécessité d'augmenter les capacités portuaires du pays et a demandé que l'on adoptât une approche intégrée du problème au lieu de se fier uniquement aux tendances du marché. Toutefois, le gouvernement a rejeté les demandes d'adoption d'un plan national des ports, indiquant qu'il serait inacceptable de retarder les décisions envisagées actuellement sur les demandes formulées, ce qui a été accueilli favorablement par le secteur. Début 2004, le calendrier relatif aux décisions à prendre a été controversé lorsque HPH a demandé que des décisions simultanées soient prises; fin avril, la proposition relative à Dibden Bay a été rejetée pour des raisons en rapport avec la protection de l'environnement.

La directive controversée de la Commission européenne sur les services portuaires a été rejetée en novembre 2003 par le Parlement européen. Elle avait entraîné des grèves dans les ports de l'Union européenne pendant la plus grande partie de l'année,

notamment en raison de l'opposition des travailleurs à la manutention autonome. Par la suite, la Commission a commencé à considérer la législation sur la concurrence comme un moyen de réglementation des ports et, début 2004, à suggérer qu'un projet de directive conçu pour éliminer les obstacles à la liberté d'établissement des pourvoyeurs de services et au libre mouvement des services entre États membres pourrait résoudre le problème.

D. MESURES DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS

Pendant l'année, de nombreux ports ont commencé à appliquer les mesures requises par le Code ISPS (Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires), devant entrer en vigueur en juillet 2004. Il s'agissait d'effectuer des contrôles de sécurité pour définir les mesures à prendre, ainsi que leur coût, et d'identifier les sources de financement. Par ailleurs, les grands ports mondiaux ont mis en œuvre des mesures prescrites par les initiatives des États-Unis en matière de sécurité. Des accords ont été mis au point à cet effet, tels que celui qui a été conclu, fin 2003, entre la Commission européenne et les États-Unis au sujet des procédures à appliquer en rapport avec l'initiative pour la sécurisation des conteneurs maritimes (CSI). Cet accord faisait suite à l'acceptation, par certains ports européens, de l'inspection par les douanes américaines, des conteneurs à destination des États-Unis. Cet accord visait à établir un équilibre entre les droits des exploitants des ports des deux côtés de l'Atlantique et d'éviter qu'un traitement différentiel appliqué dans les ports européens risque d'entraîner des disparités dans les échanges commerciaux à l'intérieur de l'Union européenne. Un groupe de travail a été créé pour mettre au point les différents éléments techniques de l'Accord. En outre, la Commission européenne a publié une proposition sécuritaire visant à renforcer la sécurité dans les ports, indépendamment de l'interface navire-port et englobant tout le domaine portuaire. La proposition visait à compléter les mesures actuelles de sécurité maritime et d'éviter la dispersion des efforts.

Les progrès des contrôles de sécurité et de la mise en œuvre des mesures spécifiques ont été inégaux dans les 1 500 ports pris en compte dans le monde entier. Un certain nombre de ports ont confié ces contrôles à des entreprises spécialisées dont les recommandations ont prévu l'acquisition d'un matériel spécial ainsi que la formation du personnel essentiel. Dans les ports du Royaume-Uni, les inspecteurs de sécurité du Département

des transports ont commencé à évaluer les risques, ainsi qu'il était prévu par le Code ISPS, mais il est apparu vers la fin de l'année qu'ils auraient du mal à respecter la date limite prévue pour les 60 ports prioritaires choisis. Quelques petits ports du pays, où font escale des croisières d'un jour, ont mis en doute la viabilité de mesures coûteuses telles que la mise en place d'enceintes recommandée par les experts. Les autorités d'importants ports mondiaux ont fait savoir qu'elles avaient toutes les raisons de penser que les mesures requises par le Code ISPS seraient en place à la date voulue. Rotterdam a signalé qu'il faudrait préparer des plans de sécurité pour un maximum de 134 terminaux, et a proposé de partager son expérience dans ce domaine avec les pays en développement. Singapour et Hong Kong, Chine ont indiqué que le contrôle des installations était en cours. En mars 2004, les autorités japonaises ont assuré que 110 ports respecteraient la date limite fixée en rapport avec le Code ISPS. D'autres pays ont accordé la priorité à des ports assurant un commerce international : seuls cinq des ports indonésiens ont pris des mesures pour respecter le Code ISPS. Dans certains pays, les tâches sécuritaires ont été considérées comme un domaine d'importance nationale. À Maurice, les engagements pris par les autorités et par les partenaires commerciaux à Port-Louis ont été appuyés par le Premier Ministre.

Le coût de mise en œuvre des mesures de sécurité portuaires pourrait être important. On a estimé que les exploitants de terminaux des États-Unis auraient à dépenser quelque 936 millions de dollars. Pour l'exercice financier 2003-2004, le port de Los Angeles a débloqué 17,7 millions de dollars en matière de sécurité, mais a reconnu que ce montant était loin de satisfaire aux initiatives sécuritaires fédérales requises. La gestion conjointe des ports de Copenhague et de Malmö a estimé le coût initial à 1 million de dollars et les dépenses annuelles à 0,4 million de dollars. L'achat de matériel a commencé : Puertos de Estado, l'Autorité portuaire espagnole, a publié un appel d'offres pour commander des scanners destinés à plusieurs ports, et le port de Valence a signalé la construction de nouvelles installations destinées à abriter le matériel nécessaire. Le trafic des conteneurs est l'un des domaines visés par les contrôles de sécurité et il occupe une place importante dans les recommandations, ce qui a été justifié en mars 2004 par l'attaque terroriste perpétrée dans le port d'Ashdod (Israël), qui a fait dix morts et 20 blessés : les terroristes auraient pénétré dans le port, pourtant sévèrement gardé, en se dissimulant dans un conteneur.

Des questions se sont posées au sujet du matériel recommandé pour la mise en œuvre des mesures de sécurité. On a signalé que les scanners à rayon gamma n'avaient pas une force de pénétration suffisante pour détecter les articles suspects dans un conteneur, tandis que les rayons X permettraient de détecter un fil métallique de 1 mm d'épaisseur et donneraient par conséquent de meilleurs résultats. D'autres questions ont été soulevées au sujet de l'utilisation d'un matériel fixe ou mobile dans la mesure où des inspections strictes exigeraient un environnement contrôlé. Il a été signalé que certains matériels présenteraient des avantages lors du passage par les douanes américaines – Les conteneurs équipés de joints métalliques et de capteurs destinés à déceler toute tentative d'effraction passeraient plus rapidement. En outre, un nouveau matériel a été mis en place dans les ports : en mars 2004, des détecteurs de rayonnements ont été installés dans le port de New York, précédant le déploiement d'unités analogues dans d'autres ports des États-Unis et dans les grands ports d'autres régions du Monde; Rotterdam a indiqué qu'un tel système de contrôle serait mis en place.

Le problème de la récupération des dépenses de sécurité s'est posé début 2004 dans plusieurs ports. HPH, le plus grand exploitant mondial de

conteneurs, a cherché à imposer une taxe de sécurité sur les conteneurs passant par Felixstowe (Royaume-Uni), en rapport avec les mesures de sécurité supplémentaires exigées par le Code ISPS. La surtaxe devait entrer en vigueur à partir de juillet 2004 et atteindre 9,20 dollars par conteneur de marchandises d'exportation et 17,50 dollars pour les conteneurs importés. Tant les propriétaires des marchandises que les transporteurs maritimes se sont opposés à cette surtaxe. À Rotterdam, l'Association néerlandaise des courtiers et agents maritimes a également manifesté l'opposition des transporteurs à cette surtaxe. Deux autorités portuaires malaisiennes, celles de Port Klang et de Tanjung Pelepas, ont déclaré qu'aucune taxe de sécurité ne serait imposée au trafic par conteneurs, mais quelques semaines plus tard, deux exploitants de terminaux, Northport et Westport, à Port Klang, ont commencé à imposer une taxe de 34 dollars par EVP comme "une taxe supplémentaire frappant les mouvements" aux conteneurs devant être passés au scanner en vertu de l'Initiative sur la sécurité des conteneurs. À Charleston (États-Unis), après l'échec des négociations entre l'autorité portuaire, les transporteurs et les exploitants de terminaux, l'autorité portuaire a déclaré qu'elle imposerait une surtaxe de 1 dollar par pied de longueur à chaque navire faisant escale dans ce port.