



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/419  
17 janvier 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

**Douzième session**

Accra (Ghana)  
20-25 avril 2008

**RÉSULTATS DE LA RÉUNION CONSACRÉE À LA «MONDIALISATION  
DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES PORTUAIRES: PERSPECTIVES  
ET ENJEUX POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT»**

**Réunion préalable à la Conférence, Genève, 12 décembre 2007**

**Note du secrétariat de la CNUCED**

**Résumé des débats**

1. Cette réunion était consacrée aux perspectives et aux enjeux pour les pays en développement de la mondialisation récente des services logistiques portuaires. Soixante-seize participants de plus de 42 pays, représentant des gouvernements, des organisations internationales, les milieux universitaires et l'industrie, y ont assisté.
2. Dans le contexte du commerce mondial et du développement de la logistique, les transporteurs maritimes considéraient la situation géographique, l'efficacité opérationnelle, la situation politique et la bonne gouvernance comme des facteurs décisifs pour le choix d'un port d'escale. La proximité d'infrastructures ferroviaires et routières par rapport aux centres de stockage, de production et de distribution était un atout supplémentaire pour les ports. Les transporteurs maritimes devaient également tenir compte de nouvelles exigences – «transport vert», activités d'exploitation sans risques pour l'environnement – ainsi que des demandes concurrentes concernant l'utilisation des sols et des fonds publics.
3. S'agissant du développement de la logistique portuaire, on a relevé que l'accroissement du trafic pesait sur les infrastructures portuaires et les conditions d'exploitation. Aucun développement économique n'étant possible sans infrastructures portuaires adéquates, il allait sans dire qu'une croissance vigoureuse du commerce se ferait sentir sur la capacité des terminaux à conteneurs. L'utilisation de la capacité actuelle de ces terminaux au niveau mondial, qui devrait atteindre 95 % en 2011, créerait des encombrements. La croissance actuelle du trafic de conteneurs et la demande future escomptée signifiaient que les pays étaient en train de rattraper leur retard en

matière de création de capacités de manutention de conteneurs. Au nombre des contraintes pesant sur le développement des terminaux à conteneurs dans le monde figuraient: a) la longueur des délais entre la planification et la construction; b) les prescriptions en matière d'environnement, de prévention et de sécurité; c) les liaisons terrestres; et d) le nombre limité de sites naturels en eau profonde. Dans beaucoup de nouvelles concessions, les privatisations et le manque de main-d'œuvre qualifiée ou de bonne gouvernance faisaient également problème.

4. Concernant les liaisons intérieures vers les réseaux mondiaux, il a été noté que les coûts de transport intérieur pouvaient être deux à trois fois plus élevés que ceux de transport maritime. Les principaux goulets d'étranglement recensés étaient les retards imputables aux transporteurs, l'insuffisance des infrastructures permettant aux camions et aux trains d'accéder aux terminaux, les mesures de sécurité, les heures d'ouverture de services publics tels que les douanes et l'absence de services à valeur ajoutée (ateliers de réparation de conteneurs, par exemple). Les mesures prises par le port de Rotterdam pour remédier à l'encombrement et aux retards, et le port de Duisburg, qui servait de port d'éclatement intérieur ont été cités en exemple.

5. S'agissant des avantages escomptés de la mondialisation des services des terminaux, on a expliqué que la logistique maritime était extrêmement importante pour les pays et les régions où la grande majorité des marchandises était transportée par mer. Le trafic transitant par les ports indiens avait quasiment doublé entre 2000 et 2007 et, d'après les prévisions, le trafic de conteneurs aurait plus que doublé en 2012. Pour faire face à cette évolution, le Gouvernement indien avait lancé plusieurs initiatives de partenariats public-privé afin de développer les services de logistique portuaire et d'accroître la capacité de divers ports. Dans le même temps, des marchés émergents proposaient des incitations à l'investissement aux opérateurs internationaux de terminaux en misant sur le potentiel de croissance qu'offraient de nombreux pays en développement, des coûts peu élevés et des retours sur investissement intéressants. Parmi les principaux facteurs pris en compte par ces opérateurs pour décider de se positionner sur tel ou tel marché figuraient l'existence d'une bonne procédure d'attribution de concessions, le caractère clairement défini du rôle de l'autorité portuaire et de l'autorité de régulation, un plan détaillé de réforme du travail et la flexibilité des barèmes.

6. Au sujet des négociations multilatérales sur les services de logistique de fret au titre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), dont il a également été question, on a expliqué que, malgré l'enlisement actuel des négociations, tous les pays, y compris les pays en développement, ne pouvaient que profiter d'une libéralisation accrue de ces services. Les risques éventuels tenant au fait que les concessions de terminaux à conteneurs n'étaient encore ni visées ni protégées par un quelconque accord de l'OMC sur les services ont été évoqués.

7. Un résumé des perspectives du secteur et de son évolution possible a mis en lumière l'importance de la coopération entre secteur public et secteur privé pour le développement de terminaux. Il a été noté que, même si le développement portuaire était dans une large mesure tiré par le commerce mondial, il fallait prendre garde de ne pas couper la planification portuaire des différents réseaux nationaux, régionaux ou internationaux. Il fallait élaborer une politique nationale d'investissement dans les transports qui tienne compte des intérêts de tous les acteurs.

8. Un certain nombre de pratiques ayant cours dans le secteur (entreposage gratuit, dépotage des conteneurs dans les ports ou restrictions aux mouvements de conteneurs vides entre ports, par exemple) ont été considérées comme préjudiciables à l'efficacité des transports. Il faudrait

analyser les pratiques portuaires nationales afin d'éliminer les pratiques restrictives, les facteurs d'inefficacité, les retards et les blocages, tout en favorisant une coopération accrue entre différents modes de transport.

9. On a fait remarquer qu'au fur et à mesure de l'avancement des négociations sur les services de logistique à l'OMC, les décideurs se rendraient probablement compte des bienfaits de la libéralisation des services et de la participation, le cas échéant, du secteur privé.

10. On a souligné que les difficultés de transport que connaissaient les pays en développement sans littoral tenaient en grande partie au manque de disponibilité et d'efficacité des infrastructures et services portuaires dans les pays de transit voisins. Il a été proposé que des experts en logistique adressent un message, étayé par de solides arguments, directement aux gouvernements.

11. Enfin, il a été avancé que la politique des pouvoirs publics en matière de transports était essentielle aux efforts consentis pour le commerce et le développement et qu'elle devait avant tout se concentrer sur les éléments suivants:

a) Des politiques cohérentes intégrant le développement des transports et des ports dans les politiques de développement, et encourageant la création d'emplois et de services à valeur ajoutée, ainsi que le commerce;

b) Un cadre réglementaire approprié propice à la participation du secteur privé à la logistique portuaire grâce à des partenariats public-privé ou à d'autres mécanismes;

c) Des mesures de facilitation adéquates visant à éliminer les pratiques restrictives, les facteurs d'inefficacité, les retards et les blocages.

12. Les participants ont estimé que la CNUCED devait continuer de sensibiliser les décideurs aux questions évoquées plus haut et les aider à mieux les comprendre, afin de leur permettre de concevoir une réglementation garantissant le maintien du contrôle de l'État sur le développement des ports tout en encourageant, si nécessaire, la participation du secteur privé. À cette fin, on pourrait réaliser des travaux de recherche et d'analyse sur des questions précises, organiser des réunions techniques pour y échanger points de vue et expériences, et exécuter des activités d'assistance technique et de renforcement des capacités sur demande.

-----