



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2007/6
28 juin 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

Vingtième session
Genève, 13 et 14 septembre 2007
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

ACTIVITÉS RELATIVES AUX PORTS MARITIMES

Rapport de la réunion sur les ports maritimes

Note du secrétariat

I. MANDAT

1. Conformément à la décision du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (ECE/TRANS/WP.5/40, par. 19), le secrétariat a organisé le 17 avril 2007 une réunion informelle rassemblant des experts nationaux et des institutions internationales compétentes en matière de ports maritimes. Il s'agissait de formuler des propositions concrètes sur ce que le Groupe de travail pourrait à l'avenir faire dans ce domaine.

II. PARTICIPATION

2. Ont participé à la réunion: M. R. Kellermann (Président du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports), M. D. Tsamboulas et M. I. Protopapas (Grèce), M. V. Lukauskas (Lituanie), M. S. Aciman (Espagne) (CETMO), M. E. Dincer et M^{me} S. Yaman (Turquie), M. M. Meletiou et M^{me} K. Mazurova (Organisation internationale du Travail), M. P. Verhoeven (Organisation des ports maritimes européens), M. J. Rubiato,

M. J. Hoffmann, M. V. Valentine et M. M. Assaf (CNUCED), M. M. Adamantiadis et M. M. Pesut (secrétariat de la CEE).

3. N'étaient pas représentés à la réunion: les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la Finlande, la France, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni, l'Ukraine, l'American Association of Port Authorities, la Baltic Ports Organisation, l'Association des ports maritimes de la mer Noire et de la mer d'Azov (BASPA), l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC), l'Association internationale des ports, l'Organisation maritime internationale, la Commission européenne, la Banque mondiale, l'Organisation internationale des transports routiers, l'Union internationale des chemins de fer et la Communauté des chemins de fer européens.

III. EXAMEN DE QUESTIONS PARTICULIÈRES

4. L'entrée en matière s'est faite sur la base d'un document établi par le secrétariat (voir annexe I), qui présentait les grandes questions à débattre à propos des ports maritimes. Il traitait également du rôle du Groupe de travail et du concours qu'il pouvait apporter à l'amélioration du fonctionnement et à l'harmonisation de la réglementation des ports maritimes.

5. Le Président du Groupe de travail a rappelé le mandat du Comité des transports terrestres de la CEE et du Groupe de travail lui-même. Il a souligné que les attributions du Comité, et celles de ses groupes de travail spécialisés dans chaque moyen de transport se limitaient aux transports terrestres. L'intérêt que les gouvernements membres portaient à l'examen par le Groupe de travail des infrastructures portuaires et de leurs liaisons avec l'arrière-pays dans la région de la CEE pouvait cependant être mis en relation avec certains éléments du programme de travail du Comité. Tel était le cas par exemple de celui qui prévoyait que le Groupe de travail étudierait les problèmes de l'interface entre transport maritime et transport terrestre et travaillerait à l'amélioration de la coordination et de l'intégration intermodales, en vue d'établir en Europe un système de transport équilibré.

6. Les participants se sont félicités que les gouvernements aient pris l'initiative d'élargir le programme du Groupe de travail et qu'ils se soient intéressés à la problématique des ports maritimes. Ils ont en particulier bien accueilli l'idée d'étudier les connexions entre les ports et les voies terrestres de l'arrière-pays. Ils ont souligné la nécessité d'éviter les doubles emplois et les chevauchements d'activités entre le Groupe de travail et les autres organisations internationales quand certains aspects du secteur portuaire étaient déjà à l'étude et quand on disposait déjà d'un abondant *corpus* de textes législatifs normatifs techniques et économiques.

7. Le représentant de l'OIT a indiqué que son organisation, qui s'était acquis des compétences considérables dans divers secteurs des opérations portuaires et avait mis au point dans d'autres sphères des normes universellement acceptées, était disposée à collaborer avec le Groupe de travail. Le représentant de la CNUCED, se déclarant également en faveur de l'initiative des gouvernements et prêt à collaborer avec le Groupe de travail, a rappelé que son institution s'occupait déjà des transports maritimes et des questions portuaires sous divers aspects, par exemple les connexions avec les autres modes de transport, la sécurité, la compétitivité, le fonctionnement et la gestion, la technologie, etc.

8. Le représentant de l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) a fait le point sur le travail de réglementation des transports maritimes entrepris dans l'Union européenne. Après le rejet par le Parlement européen du projet de directive sur les services portuaires de la Commission européenne, celle-ci a ouvert un vaste débat avec toutes les parties prenantes sur les orientations stratégiques de la politique portuaire de l'Europe. La consultation s'articulait sur des journées d'étude régionales et la Commission devait déposer ses premières conclusions à l'été de 2007. Les journées d'étude en question étaient consacrées aux services portuaires, au financement, au développement durable des capacités portuaires et aux questions écologiques, aux goulots d'étranglement portuaires internes, aux goulots d'étranglement portuaires externes, à la concurrence des ports hors de l'Union européenne, etc. Association de ports maritimes des États membres de l'Union européenne, l'ESPO était prête à collaborer avec le Groupe de travail aux activités qu'il consacrerait à l'avenir aux ports maritimes.

9. Les représentants de la Turquie, de la Grèce et de la Lituanie ont aussi approuvé l'initiative et souligné l'importance du secteur maritime et de la qualité de ses connexions avec les autres moyens de transport pour l'économie de leurs pays. Ils ont estimé que la mondialisation rapide et la croissance dynamique des échanges sur la planète rendaient d'autant plus nécessaire l'examen systématique des synergies entre les ports maritimes et les autres moyens de transport. L'initiative prise comblerait la lacune que semblait présenter l'étude des questions de transport à la CEE.

10. Les participants ont mentionné les travaux entrepris par d'autres entités des Nations Unies (CESAP, CEPALC et CESAIO) qui, tout en restant concentrés sur leur ressort respectif, pouvaient présenter de l'intérêt du point de vue des problématiques et des questions qui restaient à résoudre dans le contexte de la CEE. À cet égard, les résultats de l'examen qui serait consacré aux liaisons entre transport maritime et transport terrestre seraient tout particulièrement pertinents pour le projet CEE-CESAP de développement des liaisons Europe-Asie et pour la réalisation des projets TEM et TER.

11. Le représentant de la Grèce a insisté sur l'intérêt que son pays portait aux transports maritimes et à l'efficacité des installations portuaires, d'une grande importance pour l'économie grecque. Rappelant combien la coopération internationale et l'échange de vues et de témoignages sur les techniques les meilleures étaient nécessaires, il a annoncé que son Gouvernement était disposé à accueillir, sous l'égide de la CEE, une conférence internationale consacrée à certains sujets liés aux ports maritimes. Le thème central de la conférence pourrait être choisi en fonction des besoins des gouvernements de la région de la CEE. On réunirait des gouvernements, des représentants du secteur privé et d'autres parties intéressées par les ports maritimes, ainsi que des experts des autres moyens de transport (rail, route, intermodal). Grâce aux échanges de témoignages et de renseignements sur les meilleures pratiques, les participants seraient à même de recommander des mesures pratiques et utiles pour renforcer les connexions entre les ports et l'infrastructure des autres moyens de transport dans l'arrière-pays.

IV. ACTIVITÉS PROPOSÉES

12. Gardant à l'esprit les attributions et les compétences du Groupe de travail, les participants ont reconnu qu'il valait mieux limiter l'attention qu'il porterait éventuellement aux questions portuaires, aux divers aspects des liaisons avec l'arrière-pays, du fonctionnement, de la gestion et du développement futur des ports. Les travaux devraient avoir des objectifs clairs, dégager des

solutions et aboutir finalement à des recommandations sur les problèmes nuisant à l'efficacité des opérations entre les ports maritimes et les moyens de transport de l'intérieur.

La collaboration entre les gouvernements et les autres parties prenantes, devait faire disparaître ces problèmes et améliorer finalement les transports et le fonctionnement des ports maritimes.

13. Il a également été proposé d'examiner et d'étudier des séries de statistiques, d'analyses et de prévisions de tendances sous un angle régional, car c'était un domaine dans lequel le Groupe de travail pouvait intervenir. Les gouvernements jugeraient utile et apprécieraient un travail de ce genre, émanant d'une source impartiale. Les participants ont indiqué que si une décision était prise en ce sens, les travaux statistiques et analytiques pourraient être menés à bien par le Groupe de travail des statistiques de transport (WP.6), en étroite collaboration avec le Groupe de travail lui-même.

14. Avant de se lancer éventuellement sur la voie de l'élaboration et de la rédaction de recommandations, de normes et de textes juridiques précis applicables à un domaine particulier, il serait utile de réunir les éléments d'appréciation sur les besoins les plus pressants.

Le participant originaire de Turquie a présenté le questionnaire mis au point dans son pays et utilisé avec succès dans le cadre de l'Organisation de coopération économique: on pourrait en étudier et en évaluer l'utilité de ce point de vue. Les participants ont demandé au secrétariat de poursuivre la réflexion sur la question du rassemblement d'éléments d'information. Ils considéraient que si l'on décidait d'entreprendre cette activité, il faudrait y faire participer les usagers des services portuaires.

15. D'autres questions ont été mises en avant: sécurité portuaire, réformes, rôles des divers acteurs des services portuaires, partenariats privé-public pour l'exploitation et le financement des ports, structure des prix des services portuaires, procédures douanières, qualité des services, concurrence entre ports... mais les participants ont jugé qu'elles étaient pour la plupart déjà abondamment étudiées ailleurs ou qu'elles ne relevaient pas des attributions et des compétences du Groupe de travail.

16. Les participants ont remercié le Gouvernement grec de bien vouloir accueillir une conférence internationale sur les ports maritimes et ont dit apprécier cette proposition. À propos des sujets qui pourraient être débattus à cette occasion et des questions d'organisation, ils sont convenus que la conférence devait porter sur des questions précises intéressant les ports maritimes et leurs liaisons avec le transport terrestre, et sur les problèmes influant directement sur leur efficacité et leur développement futur. La conférence renforcerait encore les synergies entre les divers moyens de transport et améliorerait l'efficacité de toute la chaîne de transport dans la région de la CEE.

17. Les sujets soumis à la conférence devaient être soigneusement choisis et ciblés sur les questions portuaires intéressant aussi les transports terrestres et sur les domaines dans lesquels les transports dans l'arrière-pays pouvaient influencer à leur tour sur l'efficacité des ports maritimes. Il faudrait sans doute aller au-delà des aspects infrastructurels et élargir le débat aux questions d'exploitation et de gestion des ports qui pouvaient avoir elles aussi des conséquences sur les liaisons avec l'arrière-pays.

18. Comme les propositions de ce genre devaient être examinées et approuvées à la fois par le Groupe de travail et le CCI, les participants sont convenus, en attendant que ces deux organes se prononcent à leur session respective de septembre 2007 et février 2008, que la conférence envisagée pourrait se tenir en 2008. Ils ont décidé de proposer au Groupe de travail et au CCI un projet de programme établi en collaboration avec le secrétariat (voir annexe II).

19. Les participants ont recommandé d'organiser une autre réunion informelle après la session de septembre 2007 du Groupe de travail afin d'aider celui-ci dans ses futures activités liées aux ports maritimes. On examinerait alors la réaction des gouvernements au projet de conférence et les activités futures du Groupe de travail et on pourrait entamer les préparatifs de la conférence. Il a d'autre part été proposé qu'en attendant la décision du Groupe de travail et du CCI, cette réunion informelle, à laquelle participeraient aussi des représentants d'autres pays membres et d'autres institutions internationales, se convertisse en groupe d'experts chargé de procéder à la préparation de la conférence sur le plan du contenu intellectuel et de continuer à seconder le Groupe de travail dans son action dans le domaine considéré.

20. La réunion a d'autre part permis d'isoler d'autres grandes questions qui mériteraient d'être examinées à l'avenir, mais les participants ont estimé qu'elles devaient l'être par d'autres instances:

- a) Structure des prix des services portuaires;
- b) Qualité des services portuaires, éventuellement dans l'hypothèse de l'adoption d'un projet de directives réglementaires susceptibles d'optimiser et d'harmoniser le fonctionnement des ports maritimes et de leurs liaisons avec les transports de l'arrière-pays; ces directives pourraient s'étendre aux activités des transports terrestres liées aux transports maritimes;
- c) Sécurité de la chaîne de transport (dans le cadre général de la sécurité);
- d) Démarches douanières dans les ports maritimes (étude et harmonisation éventuelle).

V. CONCLUSIONS

21. Les participants ont jugé l'initiative bienvenue et ont confirmé qu'il fallait que la CEE, et plus particulièrement le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, s'intéressent plus activement aux ports maritimes.

22. Ils ont estimé que les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays étaient la problématique à laquelle le Groupe de travail devait surtout s'intéresser. Il pouvait le faire sous un certain nombre d'aspects, que l'on pouvait résumer ainsi:

- a) Liaisons entre les ports maritimes et leurs infrastructures et l'arrière-pays;
- b) Fonctionnement des liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays;
- c) Questions de gestion, notamment: i) développement des infrastructures; et ii) mise en valeur des ressources humaines; (les technologies portuaires, troisième aspect du fonctionnement des ports sont de la compétence d'autres organes internationaux et ne relèvent pas du Groupe de travail).

23. Les participants ont également proposé les activités suivantes:

a) Comparer les données d'expérience et les techniques les plus performantes, notamment dans le cadre de la conférence internationale que le Gouvernement grec avait généreusement offert d'accueillir;

b) Créer une base de données statistiques sur les ports maritimes de la CEE, avec des indicateurs susceptibles de faciliter et de soutenir les travaux d'analyse;

c) Faire le bilan de l'état des ports de la CEE en dressant l'inventaire des divers services portuaires disponibles (dans les principaux ports), de la capacité et de la nature du matériel de manutention; surtout, diagnostiquer les problèmes, notamment en matière de connexions entre ports et moyens de transport terrestres.

24. Les participants ont recommandé d'organiser une autre réunion informelle après la session de septembre du Groupe de travail afin d'examiner les décisions qu'aura prises celui-ci. S'il était décidé de tenir une conférence internationale, le Groupe de travail pourrait envisager de créer un groupe spécial d'experts qui mènerait les préparatifs de la conférence et veillerait à la qualité, à la pertinence et à l'efficacité de ses conclusions.

Annexe I

DOCUMENT DE TRAVAIL

PORTS MARITIMES – ACTIVITÉS ÉVENTUELLES DU GROUPE DE TRAVAIL
DE LA CEE CHARGÉ D'EXAMINER LES TENDANCES
ET L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

I. MANDAT

1. À sa dix-neuvième session, le 15 septembre 2006, le Groupe de travail a décidé d'examiner les questions liées à l'infrastructure et aux connexions dans l'arrière-pays des ports maritimes de la région de la CEE, à leur fonctionnement, à leur gestion, à leur statut et à leur développement ultérieur (ECE/TRANS/WP.5/40, par. 19). Le Groupe de travail a donc demandé au secrétariat d'organiser une réunion informelle d'experts nationaux et de représentants des organisations internationales compétentes en matière de ports maritimes, qui serait l'occasion de formuler des propositions concrètes quant aux activités qu'il pourrait à l'avenir entreprendre dans ce domaine.

II. IMPORTANCE DES PORTS

2. Les ports maritimes de l'Europe diffèrent par leur taille, leur régime de propriété et les modalités de leur gestion. Plus de 90 % des échanges de l'Europe avec le reste du monde passent par ces ports maritimes, ainsi que 43 % des échanges intra-européens.

3. Les ports maritimes assurent la liaison entre les différents moyens de transport terrestres et offrent souvent un choix de solutions. Les marchandises sont transférées de la mer au rail, à la route et à la navigation intérieure et vice-versa. Les ports sont fréquemment un croisement de réseaux de chemins de fer, de routes, de canaux et de cours d'eau qui raccordent le littoral à l'arrière-pays. Un courant abondant et volumineux de fret y passe, sous des formes extrêmement diverses: conteneurs, palettes, sacs, bobines de tôle, remorques, citernes, vrac... Le transport intermodal porte-à-porte serait souvent impossible dans les ports maritimes.

4. On compte en Europe plus de 1 000 ports maritimes, qui traitent environ 3,5 milliards de tonnes de marchandises par an. Environ 700 traitent moins d'un million de tonnes et il n'y en a que 10 dont le trafic est supérieur à 50 millions de tonnes. Parmi les 50 ports à conteneurs les plus importants du monde, 10 étaient européens en 2004, Rotterdam figurant à la septième place avec 8,3 millions d'équivalent-20 pieds. Pour ce qui est du transport par conteneurs, toujours en 2004, l'Allemagne figurait à la septième place parmi 60 pays, devançant 15 autres pays européens, avec 12,5 millions d'équivalent-20 pieds. D'autre part, 350 millions de voyageurs passent tous les ans par les ports maritimes européens.

5. En moyenne, le coût des services portuaires ne représente que 5 à 10 % du coût total du transport porte-à-porte des marchandises exportées outre-mer à partir de l'Europe.

6. Environ 350 000 personnes travaillent en Europe dans les ports et dans les services qui leur sont directement reliés. Les ports et les activités connexes (non compris les services industriels) produisent une valeur ajoutée d'environ 20 milliards d'euros.

7. La législation européenne définit le port maritime comme un site terrestre et maritime équipé d'ouvrages et de matériel permettant principalement l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, l'entreposage, la réception et la livraison des marchandises, et l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

8. Dans l'Union européenne, les ports maritimes sont une composante indispensable du marché unique européen et du Réseau de transport transeuropéen. Le commerce extérieur de l'Europe dépend largement des ports maritimes. De surcroît, beaucoup d'îles et de régions excentrées ne sont reliées à l'Europe continentale et au reste du monde que par leurs ports.

9. Pour les autres pays de la CEE qui ne sont pas membres de l'Union européenne, en particulier ceux de la mer Méditerranée, de la mer Noire, de la mer Baltique et d'autres régions qui ont accès aux corridors maritimes, les ports sont encore plus importants puisque leurs infrastructures terrestres ne sont pas toujours assez développées pour répondre à des besoins en augmentation constante.

10. Pour certains pays enclavés de la région de la CEE, la proximité d'un port est un facteur essentiel de développement des infrastructures et un aspect fondamental de leur politique des transports. Même s'ils n'ont pas directement accès à la mer, il est vital pour ces pays que les services portuaires soient efficaces, facilement accessibles et d'un coût abordable pour leurs exportations et leurs importations.

11. Même situés dans un même pays, les ports de la région de la CEE peuvent être fort différents. Cette diversité répond à leurs caractéristiques géographiques, à leur taille ou à la nature des opérations qui les intéressent. L'Europe dispose de ports d'estuaire, de villes portuaires, de ports insulaires, de mégaports, de petits ports locaux, de ports à conteneurs, de ports industriels, de ports de plaisance et de terminaux de transbordeurs, sans compter les ports de pêche. Leur diversité va même au-delà de leurs différences visibles.

12. Les ports sont organisés et gérés de façon très différente, souvent en raison de traditions anciennes. Bien que la diversité du secteur portuaire puisse être considérée comme un point fort, puisque chaque port peut répondre à un besoin particulier du marché tout en restant dans le cadre qui est propre à son fonctionnement, elle oblige à s'interroger sur les éléments que les ports européens ont en commun et à songer à l'harmonisation de certains de leurs aspects afin de faciliter, de simplifier et d'accélérer leurs opérations.

III. ASPECTS À CONSIDÉRER

13. Il est admis que les ports maritimes d'Europe doivent relever trois grands défis: la commercialisation, le développement durable et la mondialisation. La commercialisation de plus en plus poussée des ports maritimes exerce déjà des effets majeurs. Cette évolution est poussée en avant par les nouvelles propositions de l'Union européenne, son «paquet portuaire».

14. Dans toute l'Europe, les ports sont d'autre part soumis à des normes et des réglementations de plus en plus strictes de sécurité et d'aménagement de l'espace, qui touchent directement à la nécessité d'assurer leur développement durable.

15. Les besoins de la clientèle évoluent et le port traditionnel est maintenant considéré comme un maillon dans l'ensemble de la chaîne de transport. Dans l'union douanière européenne, la suppression des contrôles douaniers et l'efficacité des liaisons avec l'arrière-pays mettent les ports de pays différents en concurrence directe.

A. Ports maritimes et connexions avec la terre

16. Les ports maritimes sont souvent l'interface décisive avec les transports terrestres. Même si la capacité portuaire et terrestre est suffisante, il faut améliorer les connexions entre moyens de transport ainsi que les liaisons avec l'arrière-pays, car ce sont très souvent des goulots d'étranglement majeurs. C'est pourquoi la liaison port-intérieur est devenue une considération primordiale dans la planification des transports et, en même temps, un facteur de concurrence.

B. Organisation et gestion des ports

17. La plupart des ports restent gérés par les autorités publiques, avec des cadres d'incitation mal définis et des lignes de responsabilisation insuffisantes.

18. Dans certains pays, c'est une administration unique (centralisée) qui est chargée de gérer tous les grands ports publics au niveau national. Dans un pays relativement petit où les ports sont proches les uns des autres, ce régime ne soulève pas de difficultés. (Les règlements de l'Union européenne autorisent le même gestionnaire à s'occuper des ports proches les uns des autres afin d'assurer leur viabilité financière.) Dans d'autres pays, la décentralisation est en cours ou déjà réalisée dans une grande mesure.

19. Beaucoup de ports publics ont cependant du mal à suivre l'évolution des besoins de leur clientèle. Il faudrait prévoir dans leur cas une participation plus poussée du secteur privé, une concurrence accrue et une réforme réglementaire, qui mettraient en place les conditions favorables au développement des activités portuaires et répondraient aux exigences de la clientèle et de la logistique modernes.

20. La complexité des opérations portuaires a toujours été un facteur critique, et les ouvrages actuels sont de plus en plus dépassés par l'évolution rapide des besoins économiques et techniques, par exemple la conteneurisation ou les acheminements à flux tendu.

21. Dans certains ports, les droits d'exclusivité, les monopoles non encadrés, la collusion et les problèmes syndicaux font obstacle à la concurrence et compromettent l'efficacité.

C. Régime de propriété et financement des ports

22. Les ouvrages et équipements portuaires sont, pour une bonne part, propriété de l'État dans beaucoup de pays. Certains gouvernements pourtant se disent résolus à modifier cette situation et à faire intervenir davantage le secteur privé dans la propriété et le financement des ports. Mais on a vu échouer des tentatives entreprises dans ce sens: les raisons tenaient essentiellement à ce que les pouvoirs publics n'étaient pas disposés à partager convenablement les risques, ou exigeaient vainement que le secteur privé finance l'ensemble du projet.

D. Opérations et services portuaires

23. Le degré d'ouverture du marché des opérations et des services portuaires (pilotage, remorquage, manutention des marchandises et des conteneurs, etc.) varie nettement d'un pays de la CEE à l'autre. Dans tel pays, ce sont des activités protégées et réservées dans une bonne mesure au secteur public. Dans tel autre, le marché est moyennement ouvert et le secteur public reste très investi, mais avec une participation considérable du secteur privé. On s'attend que ce marché s'ouvrira davantage. Dans certains pays de la CEE, le secteur public s'occupe d'une partie des opérations et des services portuaires, mais c'est le secteur privé qui en assure la plus grande partie. On trouve une situation analogue dans les pays où les ouvrages et les équipements ont été financés par l'État alors que la gestion et l'exploitation des terminaux sont confiées au secteur privé. L'absence de ce secteur, quand c'est le cas, ne s'explique pas par un défaut d'encadrement juridique favorable mais bien par la non-application des textes. Beaucoup de pays ont récemment adopté des législations qui permettent ou même favorisent la participation du secteur privé aux activités portuaires sous le couvert de contrats et de concessions. Mais ces législations n'ont que des effets limités car elles s'appliquent à des domaines auxquels les pouvoirs publics n'accordent ni l'attention ni le rang de priorité qu'ils méritent ou parce que le principe même en est contesté par les syndicats.

24. Certains ports offrent l'exemple d'opérations fragmentées, telles par exemple que la manutention des cargaisons à bord des navires est confiée à un opérateur privé mais la manutention à terre à un opérateur public. Cette segmentation a pour conséquence directe l'accroissement des coûts et des temps de planche.

E. Prix

25. Dans certains pays, les autorités portuaires fixent librement leurs tarifs en fonction des coûts d'investissement et des frais d'exploitation. Dans d'autres au contraire, les prix sont fixés au niveau central et s'appliquent sans distinction à tous les ports. D'autres encore sont dans une situation intermédiaire, les autorités portuaires étant autorisées à fixer leurs propres tarifs mais avec l'approbation des ministères compétents (ministère des transports et ministère des finances). Pour ce qui est des ports sous un régime de propriété et de gestion privées, il est clair qu'ils ont une grande latitude pour fixer leurs prix.

F. Réforme des ports: déréglementation, commercialisation, privatisation

26. Navires et cargaisons appellent des services très divers, dont beaucoup se prêtent à une réforme. Sur le plan économique, rien ne justifie la présence du secteur public, l'exclusivité des droits – qu'il s'agisse du chargement des cargaisons, de l'entreposage, de la mise en soute ou de l'assurance – ni les restrictions imposées à l'activité des chargeurs et des transitaires sur le port même.

27. Selon les spécialistes, le rôle des autorités portuaires devrait idéalement consister à émettre des licences aux opérateurs privés et à créer des conditions équitables pour tous. Pourraient faire exception le pilotage, le remorquage, les services de sécurité et les services sanitaires, pour lesquels il faut un prestataire public ou, au moins, une réglementation transparente et strictement appliquée.

28. La réforme prioritaire au regard des meilleures pratiques internationales consisterait à séparer les fonctions réglementaires et les fonctions commerciales en faisant des ports, surtout les plus grands, des ports «domaniaux». Cela suppose une structure institutionnelle à trois étages: l'État conserve la responsabilité de la politique et de la planification du secteur; les autorités portuaires autonomes gèrent et régissent le port; les sociétés privées assurent les services commerciaux. Ce modèle est en voie de devenir la norme dans l'Union européenne et, selon une enquête, 88 des 100 ports les plus importants du monde ont opté pour ce dispositif opérationnel. En Méditerranée, les ports «domaniaux» n'existent tout simplement pas. Pour les ports plus petits, le modèle du «port-outil», selon lequel les autorités portuaires sont propriétaires du matériel et le louent à des opérateurs privés, semble le plus recommandable.

29. La concurrence entre ports est un facteur d'efficacité mais elle entraîne un chevauchement des territoires desservis dans l'intérieur du pays. Certains ports seraient bien placés pour être un pôle d'attraction pour les pays voisins mais en pratique les restrictions réglementaires, et surtout les perturbations créées par les contrôles aux frontières terrestres, empêchent cette éventualité de se réaliser.

30. Pour les terminaux de conteneurs modernes et de certains terminaux de vrac, l'intégration verticale de la gestion du port et de la fourniture de services est nécessaire à l'efficacité des opérations. Dans ce cas, des concessions peuvent être accordées aux opérateurs privés, après appel à la concurrence et application transparente d'une réglementation empêchant la constitution de rentes de monopole. Une réforme importante en matière de transport maritime consiste à faire entrer les entreprises privées et la concurrence dans le secteur des services portuaires.

31. Les réformes institutionnelles et réglementaires offrent des exemples très divers de pratiques vécues et de techniques performantes. Jusqu'à présent, l'expérience montre que certaines fonctions doivent être exercées par des entités différentes: i) la gestion des ouvrages portuaires; ii) les activités commerciales; iii) la réglementation de la vie portuaire.

32. Les procédures et les règlements douaniers soulèvent souvent de graves difficultés au passage des marchandises, ce qui cause des retards et des surcoûts. Les ports étant les points d'entrée dans un pays, ils sont non seulement l'endroit où une cargaison change de moyen de transport, mais aussi celui où elle se heurte à l'administration pour la première fois.

IV. AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES COMPÉTENTES

33. Le transport maritime, et plus particulièrement les ports, sont au centre de l'attention de plusieurs organisations internationales comme la Commission européenne, la CNUCED, la Banque mondiale, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du Travail, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et les autres commissions régionales de l'ONU, l'Association internationale des ports, l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) et l'Association des ports de la mer Noire et de la mer d'Azov (BASPA), et des diverses associations commerciales des milieux industriels et universitaires qui s'intéressent à cette activité. Elles concourent toutes au développement et à l'analyse de certains aspects des opérations portuaires et, plus généralement, du transport par

voie maritime, et sont la source d'une très abondante documentation à laquelle on peut se référer pour faire avancer les travaux.

V. RÔLE QUE POURRAIT JOUER LE GROUPE DE TRAVAIL DE LA CEE CHARGÉ D'EXAMINER LES TENDANCES ET L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

34. Le mandat confié au Groupe de travail couvre des questions très diverses qui ont trait aux infrastructures des ports maritimes et à leurs liaisons avec l'arrière-pays, et concernent aussi le fonctionnement, la gestion, le statut et le développement futur des ports.

35. La question du raccordement des ports aux infrastructures nationales de l'intérieur est assurément l'une des plus urgentes pour plusieurs États membres de la CEE. Ce sont plus précisément ceux qui ont tout récemment adhéré à l'Union européenne et dont les transports maritimes croissent rapidement et ceux de la Baltique, de la Méditerranée et de la mer Noire qui semblent le plus directement concernés. Or, les situations changent d'un port à l'autre. Résoudre le problème du raccordement d'un port à l'arrière-pays demande au niveau national un point de vue holistique, les responsables de l'aménagement du territoire dirigeant l'élaboration des stratégies nationales de création des infrastructures de transport. Le rôle qui revient essentiellement aux organisations internationales consiste donc à aider et soutenir la création de réseaux de transport harmonisés, efficaces, durables aux niveaux régional et européen et couvrant à la fois les ouvrages maritimes et les ouvrages terrestres.

36. L'expérience que se sont acquise les ports bien organisés, gérés avec compétence et exploités avec efficacité pourrait être utile aux autorités portuaires qui ont besoin d'orientations et de conseils pour mettre en œuvre dans les meilleures conditions les instruments institutionnels, administratifs et opérationnels susceptibles d'améliorer les résultats de leurs ports. À cet égard, le Groupe de travail pourrait examiner les questions suivantes:

- Les ports maritimes et leur interface avec les installations terrestres;
- Les régimes de gestion et d'organisation des ports, l'administration portuaire, le rôle des gestionnaires;
- Le régime de propriété et le financement des ouvrages portuaires, les subventions publiques, les financements publics, les concessions et les pratiques en matière de facturation des services portuaires;
- Les opérations et les services portuaires;
- Les modifications et les réformes structurelles (déréglementation, commercialisation, privatisation des ports), la concurrence entre les ports et dans les ports eux-mêmes;
- La participation du secteur privé à la gestion des ports, aux investissements et aux opérations portuaires;
- L'harmonisation des conditions de travail dans les ports;
- La responsabilité sociale des ports;

- Le rôle du port dans la chaîne logistique;
- La qualité des services portuaires;
- L'efficacité économique des ports;
- Le bilan économique des ports.

37. Le Groupe de travail est bien placé pour se constituer en instance paneuropéenne d'examen de la planification, de la gestion et de l'organisation des ports maritimes et des autres questions de politique générale qui les concernent. Une plate-forme semble en effet nécessaire qui regrouperait tous les pays intéressés de la CEE.

38. Si l'on se place, d'autre part, du point de vue du développement des transports entre l'Europe et l'Asie, l'examen des grandes questions portuaires pourrait faciliter le développement et l'efficacité de ces transports, dont certains sont de caractère multimodal. Cet examen pourrait au bout du compte avoir un effet positif sur la qualité des services et l'efficacité des opérations portuaires, qui correspondraient d'autant mieux aux besoins de la clientèle et de la logistique modernes.

39. Si le Groupe de travail devait s'occuper de l'un des domaines que l'on vient de mentionner, il faudrait que les pays membres intéressés s'impliquent et offrent une coopération et un soutien substantiels. Ceux qui ont une bonne connaissance des divers aspects du fonctionnement d'un port maritime devraient enseigner les leçons qu'ils ont apprises. Dans une étape ultérieure, le Groupe de travail pourrait entreprendre la récapitulation des techniques les meilleures ou l'élaboration de directives couvrant un sujet donné, ce qui ne serait à négliger du point de vue de l'amélioration, du fonctionnement et de l'harmonisation des opérations des ports maritimes dans la région de la CEE.

40. À cet égard, l'organisation d'une conférence sur les grandes questions soulevées par les ports maritimes serait une excellente occasion pour les spécialistes de procéder à un premier échange de vues, de confronter leurs témoignages, d'expliquer les pratiques les meilleures et de définir le rôle et les activités que pourrait entreprendre la CEE dans ce domaine. L'hospitalité d'un pays membre qui accueillerait une telle conférence serait fort appréciée.

ANNEXE II

Projet

Programme de la Conférence

Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies – Gouvernement grec

Le port maritime, comme point d'articulation du transport maritime et du transport terrestre

... 2008, Grèce

Première journée – Matin

Les ports maritimes – Interface entre la voie maritime et la voie terrestre

Les gouvernements et les organisations internationales seront invités à faire connaître leurs points de vue sur cette question importante, qui commande l'efficacité de la connexion entre transports maritimes et transports terrestres, et sur la place qui revient aux ports maritimes dans la planification des infrastructures de transport et le développement de réseaux nationaux, régionaux et mondiaux.

Après-midi

La connexion avec l'arrière-pays: goulot d'étranglement ou raccordement fluide avec la route et le rail?

Les gouvernements et les organisations non gouvernementales (associations nationales, régionales et mondiales de ports, associations sectorielles de transporteurs) seront invités à échanger leurs points de vue et à débattre des pratiques et des stratégies les meilleures pour faire disparaître les goulots d'étranglement dans les ports maritimes et dans les réseaux routiers et ferroviaires qui nuisent à l'efficacité des infrastructures intégrées au niveau paneuropéen.

Deuxième journée – Matin

Opérations portuaires et gestion des ports – Maillon critique de la chaîne de transport

Les gouvernements, les organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales et les principaux clients échangeront leurs points de vue et débattront de l'importance de l'efficacité et du fonctionnement des divers services portuaires, et de leur rôle dans l'efficacité et la fluidité de la chaîne de transport.

Après-midi

Le développement des ports maritimes face aux enjeux de la mondialisation

Les représentants des gouvernements et des milieux universitaires, et les participants débattront des difficultés auxquelles se heurte le développement des ports maritimes et de la nécessité d'intervenir à temps et d'instaurer une collaboration internationale soutenue pour mettre en place le cadre juridique et institutionnel qui permette de relever ces défis.
