



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

Distr.
LIMITÉE

TD/B/CN.4/GE.1/L.5
22 mars 1996

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Commission permanente du développement
des secteurs de services : promotion
de secteurs de services compétitifs
dans les pays en développement
(transports maritimes)
Groupe intergouvernemental d'experts portuaires
Deuxième session
Genève, 18 mars 1996
Points 3 et 4 de l'ordre du jour

MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT DES PORTS

FORMATION ET ASSISTANCE TECHNIQUE

Projet de conclusions

Les ports : un nouveau partenariat pour le développement

Introduction

1. Les tendances inhérentes à la mondialisation de la production relevées dans les conclusions du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires lors sa première session, en 1993, continuent de se manifester, les services de transport étant de ce fait fortement sollicités. Dans un environnement aussi concurrentiel, l'existence d'un réseau portuaire efficace, comprenant des systèmes de transport et de communication, s'avère essentielle. Les transporteurs exigent des services portuaires fiables et peu onéreux. Les ports maritimes forment une interface entre les divers modes de transport et sont généralement des centres de transport combiné. En outre, ils constituent également des zones commerciales et industrielles multifonctionnelles, où les marchandises sont non seulement en transit, mais également manutentionnées, fabriquées et distribuées. De fait, les ports sont

des systèmes multidimensionnels qui, pour bien fonctionner, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Un port efficace nécessite à la fois une infrastructure, une superstructure et des équipements adéquats, de bonnes communications et, ce qui est non moins important, une équipe de direction dévouée et compétente, ainsi qu'une main-d'oeuvre motivée et qualifiée.

2. Au cours des décennies qui viennent de s'écouler, une évolution s'est produite dans l'organisation portuaire : l'établissement portuaire, naguère entièrement contrôlé par l'Etat et considéré comme un instrument de la politique économique, a cédé la place à des systèmes d'organisation plus efficaces (confiés par exemple à un propriétaire) coordonnant les organes des secteurs privé et public, voire à des organismes entièrement privatisés. Quel que soit le cas de figure, il faut que les pouvoirs publics fournissent un cadre réglementaire pour régler les questions d'intérêt national et international (sécurité, protection de l'environnement, etc.) et assurer la coordination nécessaire au développement du port, notamment les liaisons avec l'arrière-pays. Les activités réglementaires et commerciales se dissocient de plus en plus, les premières restant du domaine public et les secondes étant progressivement exposées aux forces du marché. Le libre jeu de la concurrence revêt une grande importance dans les cas où le gouvernement renonce à intervenir dans les aspects commerciaux de l'activité portuaire, en conférant plus de responsabilités au secteur privé.

3. En matière de modernisation des ports, comme dans d'autres domaines, une démarche pragmatique consiste, pour les pouvoirs publics, à inciter le secteur privé à participer aux projets de développement et d'expansion.

L'investissement de capitaux privés dans le cadre d'accords de coentreprise - qu'il s'agisse de projets de construction-exploitation-transfert (CET) ou de construction-exploitation-propriété - constitue un moyen de répondre aux besoins de capacités de manutention des marchandises et de services auxiliaires, et peut également offrir la possibilité de mettre à niveau les compétences en matière de gestion. De tels arrangements contribuent à assurer la viabilité commerciale du projet. Cependant, il est peu probable - l'expérience le montre - que le secteur privé soit disposé à investir dans des infrastructures communes telles que digues et chenaux d'accès.

Le partenariat entre le secteur public et le secteur privé dans l'optique du développement représente donc une évolution nouvelle et indispensable.

4. Le Groupe constate que, même si les pays développés ont réussi dans certains cas à procéder à une privatisation dès lors qu'ils disposaient du cadre nécessaire, les pays en développement doivent s'engager avec prudence dans cette voie, car ils n'ont peut-être pas les bases logistiques, juridiques et financières voulues.

A. Recommandations générales

i) Réformes institutionnelles

5. Dans l'intérêt de l'efficacité, les gouvernements doivent examiner la structure institutionnelle de leurs ports pour déterminer si elle se prête à ce nouvel environnement, notamment lorsque des stratégies de développement reposant sur les exportations sont mises en oeuvre. Si une restructuration ou une réforme s'imposent pour que le port soit mieux à même de réagir au marché, il s'avère nécessaire de reconsidérer le cadre juridique global susceptible d'influer sur les ports, ou de le mettre en place, pour permettre un développement et une exploitation plus efficaces orientés vers le libre jeu des mécanismes du marché.

ii) Promotion du commerce

6. Les autorités portuaires doivent se montrer dynamiques - ce qui implique un certain degré d'autonomie - pour pouvoir jouer un rôle important dans la promotion du commerce, d'où la nécessité de recourir à des techniques modernes de gestion et d'adopter des disciplines commerciales. La chaîne de transport deviendra ainsi plus efficace, ce qui permettra éventuellement de conquérir de nouveaux marchés pour les produits d'exportation.

iii) Tarification portuaire stratégique

7. Les pouvoirs publics ont tendance à intervenir dans la tarification des services portuaires, ce qui a parfois des effets négatifs sur le volume des fonds disponibles pour les programmes de développement des ports. Tout en reconnaissant que le gouvernement a un rôle majeur à jouer dans les décisions touchant aux prix lorsque des ports en cours d'aménagement doivent fonctionner en deçà des critères de gestion commerciale dans l'intérêt national, le Groupe estime que les dispositifs de contrôle devraient être assouplis lorsqu'un port est parvenu à l'autosuffisance financière et peut démontrer qu'une tarification (stratégique) souple favorisera un accroissement du trafic. Des ports se trouvant en concurrence doivent bénéficier d'une souplesse similaire.

Le Groupe recommande que les principes d'une tarification portuaire stratégique soient pris en considération dans l'élaboration des politiques tarifaires des ports.

iv) Coopération entre les ports

8. De toute évidence, la coopération entre les ports de certaines régions et entre ceux qui ont des intérêts ou des activités en commun semble s'accroître. Dans certains cas, les ports se sont rapprochés à la suite d'accords bilatéraux conclus entre les pays. Dans d'autres, des dispositions spécifiques - telles que les systèmes de ports jumelés - constituent un moyen avantageux de procéder à des échanges techniques. Le Groupe considère la coopération comme essentielle aux fins du respect des réglementations internationales et recommande que les gouvernements en reconnaissent l'importance pour le développement, par exemple dans un cadre tel que Legiport.

v) Formation et assistance technique

9. La communauté internationale devrait accorder une attention particulière à la remise en état des ports dans les pays déchirés par la guerre, une fois que les hostilités ont cessé, ainsi qu'à ceux qui sont frappés par des catastrophes naturelles. L'expérience a montré qu'en pareil cas, les ports jouaient un rôle essentiel en tant que source d'emplois et de revenu, en aidant le pays dans son redressement économique.

10. Un port ne peut pas fonctionner efficacement sans une main-d'oeuvre suffisamment qualifiée et motivée. Le Groupe estime que la formation constitue un investissement extrêmement important et recommande que les gouvernements encouragent la mise en oeuvre de programmes - tant dans le secteur public que privé et, si possible, grâce à une collaboration entre l'un et l'autre - offrant une formation adéquate à la main-d'oeuvre en contrepartie d'un engagement de celle-ci de collaborer avec la direction de façon à assurer la continuité des services portuaires.

11. Le Groupe est d'avis que les travaux réalisés par la CNUCED dans le domaine des ports, qu'il s'agisse de recherche, de formation ou de coopération technique, ont été profitables aux gestionnaires de rang élevé et intermédiaire de nombreux ports et devraient être poursuivis : il recommande que les gouvernements en tiennent compte en prenant des décisions concernant le programme de travail de la CNUCED.

B. Recommandations spécifiques

12. Vu l'évolution rapide observée dans l'industrie portuaire et l'importance de ports efficaces pour encourager le commerce et le développement, le secrétariat de la CNUCED devrait poursuivre son programme de travail - qui contribue au développement et à la modernisation des ports - en mettant à jour les études de fond les plus importantes, en publiant de nouvelles monographies sur des thèmes d'actualité et en continuant à diffuser des renseignements dans le Bulletin portuaire et par d'autres moyens auprès du réseau informel des centres de liaison des différents ports. Ce programme devrait être exécuté en coopération avec les commissions régionales et des organisations internationales (OMI et OIT).

13. La réunion du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires constitue un cadre des plus utiles permettant à la communauté portuaire internationale d'examiner les faits nouveaux survenus dans le secteur des ports et de fournir au secrétariat des orientations concernant ses travaux : il est donc recommandé que cet organe se réunisse tous les deux ans.

14. Compte tenu de l'importance des documents de fond de la CNUCED utilisés dans les réunions du Groupe intergouvernemental et des monographies sur la gestion portuaire pour tous les ports des pays en développement et des pays en transition, ces documents devraient être traduits dans autant de langues officielles de l'ONU que possible et mis à la disposition des experts avant les réunions.

15. Le Groupe estime qu'il faudrait étudier en priorité les nouvelles questions ci-après :

- Gestion de la qualité dans les opérations portuaires;
- Développement des services à valeur ajoutée dans les ports en tant que moyen de promotion du commerce;
- Incidences économiques sur les ports de l'évolution possible des régimes applicables au milieu maritime;
- Analyse comparative des régimes juridiques concernant les ports.

16. A condition que les ressources nécessaires soient disponibles, priorité devrait être accordée à la mise au point de modules de formation dans le domaine de la planification stratégique, de la tarification stratégique et de la gestion de la qualité. Le Groupe a pris note, en particulier, de la contribution appréciable que le programme TRAINMAR de la CNUCED avait apportée aux pays en transition et aux pays en développement, et a encouragé les donateurs à soutenir ce programme.
