



Déclaration de politique générale

Nécessité d'investissements dans les infrastructures des ports et du transport de marchandises

Préparée par le Comité du transport maritime

Les infrastructures de transport des marchandises à l'entrée et à la sortie des ports comme en direction de leurs régions de desserte sont, partout dans le monde, de moins en moins suffisantes pour traiter correctement le volume actuel du trafic. Or ce volume devrait encore augmenter. Le développement des infrastructures doit suivre le rythme de celui du commerce international. Les acteurs du secteur du transport de marchandises et les autorités publiques doivent agir maintenant afin d'éliminer les goulots d'étranglement dans les infrastructures et d'assurer la fluidité des mouvements internationaux de fret.

Le Comité du transport maritime d'ICC, qui réunit des fournisseurs de transports maritimes et des utilisateurs de transports, appelle tous les participants à la chaîne internationale d'approvisionnement à coopérer en vue de planifier et d'organiser l'expansion nécessaire et l'utilisation efficace des infrastructures de transport des marchandises nécessaires à l'activité des ports, au bénéfice du commerce mondial.

Dans les terminaux de nombreux ports, partout dans le monde, les conteneurs s'empilent en raison de goulots d'étranglement dans les transports. Cela se traduit par des retards coûteux, des rendez-vous manqués aux postes d'accostage des escales suivantes, des frais de carburant accrus pour rattraper les retards, des modifications de calendrier, des escales supprimées, des correspondances ratées avec des navires de collecte ou des trains, des documents modifiés et des pénalités. Les voies d'accès et les liaisons intermodales sont insuffisantes pour assurer le transport rapide et efficace des conteneurs déchargés dans les terminaux. Les barges fluviales et les navires collecteurs font concurrence aux navires de haute mer pour les postes d'accostage. Les grandes routes et les voies d'accès aux ports sont encombrées, de même que les lignes de chemin de fer. Les problèmes d'une région se répercutent sur la performance des ports, des étapes intermédiaires et des transporteurs, dans tous les modes de transport, tout au long de la chaîne d'approvisionnement, dont chacun subit des coûts supplémentaires et en provoque à son tour.

Les retards ont de sérieuses conséquences pour les systèmes de distribution en juste à temps, qui visent à réduire le coût des stocks et de la distribution, et pour les techniques de production allégées, qui visent à réduire le gaspillage dans l'industrie. Les retards se traduisent par d'énormes coûts pour les importateurs et par un grave manque de prévisibilité et de fiabilité des chaînes d'approvisionnement.

Le nombre des mouvements internationaux de marchandises conteneurisées est appelé à connaître une forte augmentation. Alors qu'il atteignait déjà 281 millions en 2003, le nombre mondial des TEU¹ chargées passant par les ports pourrait encore augmenter de 8 à 10 % par an. Le trafic transpacifique devrait connaître une hausse de 10 à 12 % cette année. Le trafic conteneurisé de la Russie croît de 15 à 20 % par an. Le trafic conteneurisé entre la Chine et ses partenaires commerciaux continuera de se développer.

Afin de répondre à cette montée en puissance du trafic conteneurisé, il est nécessaire d'agir immédiatement. Les propriétaires et les exploitants de ports et de terminaux sont appelés à identifier les mesures susceptibles d'accroître leur efficacité et leur débit et à ajuster leurs plans d'investissement en conséquence. Les autorités publiques, au niveau local, régional et national, devraient agir en veillant à ce que la planification, les outils d'investissement et les sources de financement nécessaires soient en place pour permettre aux propriétaires et aux exploitants de prendre des décisions opportunes et informées concernant les futures infrastructures de transport des marchandises : Quelles sont les zones d'expansion dont disposent les ports ? Quelles sont les voies de navigation intérieure qu'il est prévu de draguer ? Que construira-t-on comme autoroutes et voies de chemin de fer ? Quels sont les fonds disponibles ? Les législateurs, à tous les niveaux, devraient agir en mettant en œuvre des cadres commercialement orientés permettant une véritable concurrence dans les zones portuaires, afin de créer les conditions d'une meilleure efficacité. Les transporteurs, les transitaires et les chargeurs devraient travailler ensemble à améliorer la prévision des volumes de marchandises et échanger des informations afin de contribuer à réduire les goulots d'étranglement et d'améliorer la prise de décision.

Le commerce mondial est dépendant de services de transport des marchandises suffisants et fiables. Il en va de même de la santé économique de chaque nation marchande comme de ses entreprises, de sa main-d'œuvre et, au bout du compte, de ses citoyens.

ICC, l'organisation mondiale des entreprises, appelle instamment les exploitants des infrastructures des ports et du transport de marchandises ainsi que les autorités publiques, partout dans le monde, à noter que :

- l'insuffisance mondiale actuelle de la capacité des ports et du transport de marchandises est préjudiciable au commerce mondial ;
- la demande de capacité continue d'augmenter ;

¹ La TEU, ou « twenty foot equivalent unit », est une unité de volume normalisée correspondant à l'équivalent en marchandises d'un conteneur de 20 pieds.

- les autorités publiques devraient élaborer et appliquer la planification et les outils d'investissement nécessaires à l'expansion des infrastructures des ports et du transport de marchandises ; et
- les autorités publiques devraient assurer un financement adéquat du développement nécessaire des infrastructures.

La communauté économique mondiale appelle à des mesures immédiates afin de veiller à ce que des infrastructures de transport des marchandises adéquates soient en place pour assurer efficacement la facilitation et le mouvement du commerce international – aujourd'hui et à long terme.

Document 304-1/24 Rev.5 FR
22 juin 2005