



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.1/AHM.1/3
29 novembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission du commerce des biens et services,
et des produits de base

Réunion du Groupe spécial d'experts sur
les services de logistique

Genève, 13 juillet 2006

**RAPPORT DE LA RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL D'EXPERTS
SUR LES SERVICES DE LOGISTIQUE**

Tenue au Palais des Nations, à Genève,
le 13 juillet 2006

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Chapitre	
I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT	2
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	14
Annexes	
I. PROGRAMME	15
II. LISTE DES PARTICIPANTS	17

Chapitre premier

RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

1. La Réunion du Groupe spécial d'experts sur les services de logistique s'est tenue le 13 juillet 2006. Les participants, qui comprenaient des décideurs gouvernementaux, des spécialistes de la réglementation et des négociateurs commerciaux ainsi que des représentants du secteur privé, des organisations internationales et de la société civile, ont exposé leurs idées concernant la manière de mettre le commerce au service du développement dans le secteur des services de logistique. L'accent était mis sur la manière dont les gouvernements des pays développés et des pays en développement pouvaient contribuer activement, à l'échelon national et dans les négociations multilatérales, à tirer le maximum d'avantages du commerce des services de logistique pour les pays en développement.
2. Le secrétariat de la CNUCED avait rédigé une note d'information intitulée «Trade and development aspects of logistics services» (Les services de logistique dans le commerce et le développement) (TD/B/COM.1/AHM.1/2), qui a été accueillie comme une contribution importante. La note a été considérée aussi comme un bon point de départ pour les discussions, et comme un apport utile au processus de formulation de la politique générale aux échelons national, régional et multilatéral.
3. Différentes idées ont été échangées et différentes opinions exprimées concernant les questions soulevées dans la note d'information et dans les exposés des experts invités. Le résumé ci-après vise à rendre compte de la richesse et de la variété des vues exprimées et des suggestions formulées au cours du débat. Le programme complet de la Réunion figure à l'annexe I du présent rapport.

A. Services de logistique: une caractéristique essentielle de la mondialisation aujourd'hui

4. Il n'existe pas de définition claire de ce qu'est un service de logistique, car il est difficile de faire le départ entre ce genre de service et d'autres secteurs comme le transport, qui est un élément clef de la logistique. On a évoqué différentes approches à propos de la «gestion de la chaîne d'approvisionnement» en tant que principale activité commerciale dominant l'évolution du secteur. Dans le secteur privé, certains considèrent les services de logistique comme étant le processus qui consiste à planifier, exécuter, gérer et contrôler la circulation et le stockage des marchandises, des services et de l'information connexe depuis le point d'origine jusqu'au point de consommation. Les services de logistique comprennent le transport, l'entreposage, la gestion, l'installation d'usines de montage et de fabrication, l'information et différents services à valeur ajoutée comme l'étiquetage, l'emballage et l'inspection. En 2002, dans le monde, la valeur totale des services de logistique contractuelle était estimée à elle seule à 130 milliards de dollars É.-U. En 2003, le marché mondial était estimé à 320 milliards. D'après les prévisions, ce secteur devrait croître de 10 à 15 % en Europe et de 20 à 30 % aux États-Unis et l'on escompte une forte croissance aussi dans des pays comme l'Inde et la Chine. Les entreprises délèguent de plus en plus une ou plusieurs fonctions à des fournisseurs de services de logistique de tierce partie, qui se spécialisent dans les services intégrés et dont l'apparition est liée à l'externalisation croissante d'activités de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Parmi les tendances notables liées à la croissance des services de logistique, on peut citer la conteneurisation dans le transport maritime,

la réforme des ports, l'exploitation de navires plus grands et plus rapides et le transport des marchandises par des compagnies aériennes spécialisées dans le fret.

5. En proportion de la valeur totale des exportations, le coût des services de logistique liés aux exportations est particulièrement élevé dans les pays en développement. La Banque mondiale a constaté qu'en Afrique ces services représentent 15 % de la valeur des exportations. Ce coût relativement élevé est commun à de nombreux pays en développement, surtout dans les pays africains sans littoral, où il majore le coût global du commerce.

6. D'après une analyse de la CNUCED, la logistique dans le monde est estimée à 3,43 billions de dollars É.-U. et les activités totales de logistique constituent 15 à 20 %, selon les estimations, du coût des produits finis. Parmi les composantes du coût de la logistique, le transport représente 60 à 80 %, le stockage représente 15 à 30 % et les frais administratifs 5 à 10 %. En termes de tendances, le coût de la logistique en Europe et aux États-Unis a rapidement baissé depuis les années 80, en raison, pour une grande part, de la réduction des frais de stockage. Étant donné que le transport, en tant que processus de distribution, a augmenté, le coût du transport a augmenté lui aussi. En outre, le transport de marchandises a augmenté beaucoup plus vite que le commerce parce que le fret fait désormais partie du processus de production dans les chaînes de production mondiales toujours plus nombreuses. La croissance du volume du fret dans le monde est due en grande partie au transport de produits manufacturés plutôt qu'à l'augmentation du transport des produits de base.

7. L'augmentation du volume mondial de transport de marchandises a profité essentiellement aux grosses entreprises du secteur. On a signalé que 50 % de la capacité totale étaient aux mains de six alliances/opérateurs de transport maritime et que la tendance s'accroît par suite de la progression des fusions/acquisitions dans le secteur. Les exploitants de terminaux (qui assurent la manutention des conteneurs) accusent aussi une forte concentration puisque les cinq premiers exploitants mondiaux gèrent 40 % des opérations. On constate la progression d'entreprises internationales implantées dans les plates-formes régionales des régions en développement: Hong Kong, Singapour, les Émirats arabes unis et les Philippines sont aujourd'hui des acteurs de premier plan qui tiennent 30 % du commerce mondial d'exploitation de terminaux.

8. Les chargeurs cherchent à optimiser le coût total de la logistique. Or, si ce coût global est en baisse, celui du transport demeure élevé. Dans la relation entre le transport multimodal et la logistique, les chargeurs cherchent des solutions de transport de bout en bout offrant une grande souplesse de services. Cette demande exige des procédures et des mécanismes administratifs rationnels et cohérents: environnement réglementaire et juridique des différents modes de transport, liberté de choix pour les chargeurs et les transporteurs, formalités de passage des frontières et réglementation des services d'appui tels que les assurances.

9. La plupart des grands fournisseurs mondiaux de services de logistique de tierce partie sont installés dans les pays développés. En général, ces grosses entreprises tiennent une forte part du marché et il existe quelques oligopoles. En outre, il y a eu accentuation de la réglementation étatique à la suite d'une récente vague de privatisation des opérations portuaires, afin de faire face à l'apparition de gros oligopoles d'exploitation des ports dans les pays développés comme dans les pays en développement.

10. Des services de logistique efficaces peuvent contribuer directement à améliorer la compétitivité internationale et à faciliter l'intégration dans l'économie mondiale. Or, dans beaucoup de pays en développement, la faiblesse du volume du commerce décourage le développement d'un secteur compétitif des services de logistique et inversement, l'absence d'un secteur logistique bien développé peut décourager les exportations. Le coût de la logistique par rapport à la valeur des exportations est un gros obstacle à l'accès au marché pour les exportateurs d'articles manufacturés et de produits de base dans ces pays. En proportion de la valeur totale des exportations, le coût moyen de la logistique est de 3 % dans les pays développés, de 8 % dans les pays en développement, de 15 % en Afrique et de près de 30 % dans les pays en développement sans littoral.

11. Les pays en développement ont actuellement la faculté soit de faire appel à des fournisseurs étrangers de services de logistique, soit d'améliorer leur propre capacité d'offre, ou de combiner ces deux solutions. Mais la plupart de ces pays souffrent de contraintes notables de l'offre, notamment la médiocrité de l'infrastructure, l'étroitesse du marché intérieur (qui ne permet donc pas assez d'économies d'échelle) et des difficultés à pénétrer les marchés étrangers de services de logistique. Ces pays peuvent tirer parti de la libéralisation, mais à certaines conditions qui concernent l'infrastructure, la technologie, les ressources humaines, la réglementation et la sécurité. Un cadre réglementaire équilibré et solide, étayé par des politiques de soutien visant à assurer un environnement compétitif pour le secteur, est une nécessité absolue et serait pleinement conforme au droit de réglementer reconnu par l'AGCS.

12. Dans certains cas, instaurer la concurrence n'est pas la meilleure chose à faire à cause de l'existence de monopoles naturels. Ainsi, dans les petits pays insulaires, il ne serait pas judicieux de privatiser l'exploitation des ports car ce serait simplement remplacer un monopole d'État par un monopole privé. Même sur un grand marché comme celui de l'Union européenne, il existe des services pour lesquels la privatisation n'a pas été possible. Dans les aéroports, l'introduction d'entreprises privées dans la manutention au sol n'a été possible jusqu'à présent que dans trois villes: Amsterdam, Paris et Londres; Francfort pourrait suivre bientôt. Dans tous les autres aéroports, le volume des opérations n'est pas suffisant pour alimenter un marché libre. Par conséquent, les pays ne doivent pas se faire trop d'illusions sur la libéralisation.

13. On a fait valoir qu'il importe de tenir compte de la philosophie qui sous-tend les services de logistique car cette activité est en pleine évolution. Il est difficile de faire le départ entre les services de logistique proprement dits et la gestion de la chaîne d'approvisionnement, étant donné que le résultat net de leurs fonctions est le même, mais il y a une différence capitale, c'est que dans la logistique, le courant d'information et de marchandises est généralement géré au sein d'une seule organisation ou entreprise. Cette situation contraste avec les chaînes d'approvisionnement, où les fonctions sont réparties entre différentes entités et où la synchronisation, la coopération et l'échange d'informations sont indispensables.

14. La question des «langages» à utiliser pour la logistique a été examinée. Auparavant, le système EPIX¹ était utilisé couramment mais les entreprises paraissent se désintéresser

¹ EPIX est un logiciel de gestion de la chaîne d'approvisionnement pour le contrôle local ou mondial de la production et de la distribution. Ce logiciel, qui est utilisé pour le contrôle de l'ensemble des flux de matériels d'une entreprise, comprend des fonctions permettant de contrôler les achats, la production, les ventes et la distribution. L'emploi du système EPIX

aujourd'hui d'un système harmonisé. Une entreprise allemande, la société SAP (Systems Applications and Products in Data Processing) a mis au point un système qui pourrait être une plate-forme harmonisée utile. Ce logiciel permet aux entreprises de travailler dans le monde entier (en facilitant le respect des législations locales, les mesures de sécurité commerciale, les formalités documentaires et la coordination des différentes parties)². Il a été suggéré aux pays d'envisager d'employer un langage normalisé afin de réduire les coûts de transaction.

15. La réorientation des activités entre pays développés et pays en développement et au sein de chacun de ces deux groupes est une évolution géographique intéressante. Dans les années 60, la production comme les services de logistique étaient implantés dans les pays développés, et les matières premières voyageaient des pays en développement vers les pays développés. Aujourd'hui, cette tendance se maintient pour les matières premières, mais la production se déplace vers les pays en développement.

16. L'environnement du secteur des services logistiques a subi une transformation radicale ces dernières années. À l'origine, les produits offerts correspondaient à des «besoins fondamentaux», et la production était organisée comme une production de masse avec des économies d'échelle. Aujourd'hui, on assiste à une «demande personnalisée», les produits sont plus nombreux et ont un cycle plus court et l'organisation de la production nécessite d'autres éléments logistiques comme la ponctualité des livraisons, la gestion de la qualité totale et une production au plus juste. Avec la mondialisation, les entreprises ont tendance à externaliser certaines fonctions afin de pouvoir se consacrer exclusivement à leur «activité principale». L'externalisation peut aller du siège social vers les lieux de production ou même vers d'autres pays.

17. D'autres facteurs caractérisent la nouvelle philosophie qui sous-tend l'économie de la logistique: i) les systèmes de traçabilité qui constituent un aspect de plus en plus important de la gestion de la chaîne d'approvisionnement; ii) la nécessité d'une collaboration accrue entre les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement; iii) des systèmes TIC qui permettent aux sociétés de prendre des décisions visant à réduire les coûts et les risques; iv) la nécessité de renforcer l'intégration et la normalisation des systèmes TIC et de tenir compte des questions de sécurité, qui apparaissent comme une préoccupation majeure.

18. Les participants ont examiné le rôle spécifique des administrations publiques. En Chine, les pouvoirs publics se sont interrogés il y a quelque temps sur le point de savoir s'il y avait lieu de créer un département distinct de la logistique et au sein de quel ministère il serait placé. Or, il faut bien se rendre compte que différents ministères sont appelés à élaborer une réglementation

apporte des avantages sous forme de délais de livraison plus courts et plus fiables et d'une baisse des frais d'entreposage, de production, de vente et de distribution.

² Le système Global Trade Services de SAP (SAP GTS) permet aux entreprises: d'assurer le respect intégral des règles commerciales; d'éviter des amendes et des pénalités coûteuses et de contribuer à la sécurité nationale; d'accélérer le dédouanement; d'écourter la durée des cycles et d'assurer une livraison rapide au client en réduisant au minimum le temps passé aux frontières; d'automatiser les procédures d'entreposage en douane; de tirer parti pleinement des accords commerciaux internationaux, etc.

en matière de logistique, de sorte qu'il ne serait peut-être pas rationnel de confier la logistique à un seul département. L'objectif d'une réglementation est d'atténuer la complexité et par conséquent les coûts de transaction. La logistique de la subsistance (c'est-à-dire celle qui assure la fourniture d'eau, de nourriture et de logement) et sa réglementation doivent être une priorité nationale. Là encore, elle pourrait faire intervenir plusieurs ministères comme celui de la santé ou celui de l'intérieur. On a relevé que parfois le Ministère de la défense était un acteur important dans les questions de logistique. Ainsi, le réseau routier et d'autres projets d'infrastructure sont souvent mis en place par ce ministère. Il est donc nécessaire d'assurer une coordination et une cohérence entre les différents intervenants.

B. Expérience des pays en matière de commerce des services de logistique

19. On a souligné au cours de la réunion que de nombreux PMA n'ont pratiquement pas de service de logistique et la CNUCED a été chargée d'aider particulièrement ces pays. Conscients de l'importance de ce secteur, de nombreux pays en développement ont pris des mesures pour coopérer avec les pays en développement voisins afin de réduire les coûts de la logistique transfrontière, mais ils se heurtent souvent à des problèmes qui tiennent à des éléments matériels comme l'infrastructure et les routes et à des éléments immatériels. Un environnement juridique favorable a été jugé aussi très important. En ce qui concerne les négociations commerciales dans ce domaine, il reste à régler des questions de définition et les pays en développement ont besoin de mieux appréhender les conséquences des engagements qu'ils prendraient dans ce secteur. On a suggéré que des organisations internationales comme la CNUCED pouvaient leur apporter une aide. On a soulevé la question de savoir si des recherches avaient été faites sur les économies d'échelle et les monopoles naturels dans le secteur public. À ce sujet, on a fait valoir que les pays en développement doivent bien comprendre quel peut être leur rôle tant en qualité de fournisseurs qu'en qualité d'utilisateurs de services de logistique et quels avantages ils pourraient tirer du commerce de ces services. Cette question était considérée comme importante pas tant pour les fournisseurs de services prospères de l'Asie du Sud-Est, mais pour d'autres pays et régions en développement. Ces pays souffrent de coûts plus élevés et ont besoin de services de logistique de qualité. Les pays en développement devraient explorer la possibilité de renforcer la coopération Sud-Sud; pour les pays sans littoral, le Plan d'action d'Almaty de 2003 serait un instrument utile.

20. L'expérience du Nicaragua prouve qu'une définition claire des services de logistique reste à trouver. Les acteurs nationaux considèrent que les services de logistique consistent à transporter des marchandises du point d'origine au point de consommation, ou à livrer les bonnes marchandises au bon endroit au bon moment. Or, la Classification centrale de produits (CPC) des Nations Unies englobe sous la rubrique des services de logistique 220 services dont beaucoup échappent à toute «définition nationale». Le Nicaragua envisage de s'ouvrir aux services de logistique dans les modes 1, 2 et 3 et éventuellement dans le mode 4. Parmi les secteurs et modes spécifiques où une libéralisation est envisagée à titre préliminaire figurent les transports aérien et ferroviaire dans les modes 1 et 4. La faisabilité de l'ouverture de ces secteurs est examinée sur la base de consultations avec différentes parties prenantes.

21. Il existe au Nicaragua un cadre juridique pour les entreprises portuaires qui sont actives dans le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures. Tous les ports nationaux sont exploités par l'État. En ce qui concerne les installations portuaires, l'investissement direct dans les ports ne suscite guère d'intérêt actuellement. Le secteur des

télécommunications et des services postaux est partiellement privatisé sous forme d'une société anonyme dans laquelle l'État doit conserver une participation majoritaire; des concessions et des licences sont accordées. En ce qui concerne les transports terrestres, aérien et par eau, un décret promulgué en 2005 soumet toutes les formes de transport à l'approbation du Ministère des transports. Une certaine ouverture se manifeste dans le transport terrestre, mais c'est un domaine sensible. En ce qui concerne les services de professions libérales, la préférence doit être donnée dans les marchés publics aux prestataires de services nicaraguayens par rapport aux prestataires étrangers. En vertu de la législation nationale, les prestataires de services doivent être immatriculés en tant que techniciens certifiés.

22. Le Nicaragua comprend l'importance des services de logistique pour le commerce mondial, mais il estime que certains éléments demandent à être pris en considération. Au Nicaragua, le secteur est largement contrôlé par l'État et le pays a besoin de temps pour introduire progressivement la privatisation et la libéralisation, étant donné la complexité et la diversité des services de logistique. Le Nicaragua a besoin aussi d'évaluer la libéralisation demandée dans une négociation plurilatérale pour déterminer quels changements il conviendrait d'apporter à sa législation et si ces changements sont réalisables et possibles.

23. L'expérience de l'Afrique du Sud, qui possède une économie manufacturière fondée sur les produits de base et qui connaît des mouvements substantiels de marchandises à l'intérieur de ses frontières et vers des destinations étrangères, a été décrite aussi. Le coût de la logistique en Afrique du Sud représente 15,2 % du PIB, proportion qui est plus élevée qu'aux États-Unis mais qui est courante pour un pays en développement. Toutefois, le coût de la logistique augmente plus vite que le volume des marchandises, le transport étant un élément déterminant du coût.

24. L'Afrique du Sud présente des éléments d'une économie double, avec les caractéristiques d'un pays industriel et celles d'un pays rural. En outre, elle est confrontée à un problème majeur sous forme d'une forte part d'économie informelle, problème que ne connaissent pas les pays développés. En matière de services de logistique, son économie se caractérise par les facteurs suivants: accès limité aux zones rurales/sous-développées, manque de formation professionnelle et nécessité d'élaborer et d'appliquer une stratégie nationale moderne. L'économie accuse cinq grandes faiblesses: infrastructure obsolète, absence d'analyses comparatives et de mesures, insuffisance d'intégration des chaînes d'approvisionnement, pénurie de compétences de pointe dans les chaînes d'approvisionnement et défaut d'appréciation par les entreprises privées de la nécessité de moderniser le secteur pour pouvoir répondre aux nouvelles exigences des marchés dans l'économie mondiale.

25. Sur le plan régional, l'Afrique du Sud se heurte à de nombreux problèmes dans les efforts qu'elle déploie pour se développer en tant que plate-forme logistique régionale: absence d'accès aux services de transport dans les zones rurales de l'intérieur où la pauvreté est endémique, coût exorbitant du commerce par les ports et les frontières africains, réseaux ferroviaire et routier sous-développés, alors qu'ils sont le principal mode de transport en Afrique, et absence de possibilité de choix dans les services de transport de ligne de marchandises pour la plupart des pays africains.

26. Pourtant, le développement des services de logistique pour les marchandises demeure décisif pour le développement et l'intégration régionaux. Il a été mentionné comme objectif clef

du développement, étant donné particulièrement les possibilités de réduction de la pauvreté qu'une amélioration des transports peut apporter aux collectivités rurales et aux pays sans littoral. À l'échelon national, l'Afrique du Sud doit entreprendre des réformes institutionnelles, autoriser la propriété privée des équipements d'infrastructure, assurer l'intégration de ses deux économies entre elles, se concentrer sur l'activité principale des ports, des chemins de fer et des conduites, rétablir la rentabilité du secteur et s'employer au premier chef à développer la capacité. L'Afrique du Sud a l'intention d'investir 31,5 milliards de rand dans les chemins de fer au cours des cinq années à venir et elle examine les moyens de construire de bons réseaux de transport multimodal, d'améliorer les réseaux de télécommunication, de moderniser les installations de manutention des marchandises et des conteneurs et d'établir des taxes portuaires compétitives sur le marché international. Toutefois, pour mettre en place une véritable plate-forme régionale, elle devra agir dans le cadre régional de l'Afrique australe.

C. Perspectives des utilisateurs et des fournisseurs de services de logistique et questions de réglementation dans le secteur de la logistique et les secteurs connexes

27. Les participants ont examiné des expériences pratiques au sein de la branche des services de logistique, notamment celles d'entreprises telles que Wal-Mart, et des transports internationaux. Des caractéristiques notables de la branche des services de logistique ont été décrites, notamment sa souplesse croissante et son succès auprès des consommateurs. Un système moderne de gestion de l'approvisionnement fondé sur une réponse rapide en temps réel à la demande a été jugé indispensable pour qu'une entreprise puisse rester compétitive sur les marchés d'aujourd'hui. Ainsi, la société Wal-Mart surveille ses magasins sur le plan international afin de détecter où et quand une pénurie risque de se produire et elle agit immédiatement pour y remédier.

28. La comparaison de l'externalisation des services de logistique entre les pays a montré l'importance des dépenses globales de logistique, notamment du coût de la tenue des stocks (entreposage, intérêts, impôts et assurances), du coût du transport (coût des transporteurs, des commissionnaires en douane/transitaires, etc.) et des coûts de gestion (par exemple, gestion des expéditions). Le montant des dépenses en proportion du PIB varie de 10 à 20 % dans de nombreux pays en développement à moins de 10 % dans les économies industrialisées les plus performantes. Ces différences peuvent s'expliquer par plusieurs motifs, notamment les suivants: le fait que l'économie possède ou non des secteurs de services parvenus à maturité ou un secteur manufacturier vigoureux; le volume des importations par rapport aux exportations; la qualité générale de l'infrastructure; un certain nombre de facteurs géographiques, démographiques et politiques. On a relevé que des chiffres différents avaient été avancés au cours de la journée concernant la valeur/le volume du commerce des services de logistique. On a suggéré qu'un moyen simple d'estimer le coût de la logistique était de calculer 10 % de la valeur des produits importés. Le chiffre de 10 % a été retenu parce que les économies performantes consacrent environ 10 % de leur PIB à la logistique. Dans certaines économies moins efficaces, la proportion est plus élevée. Elle peut être plus élevée aussi en fonction des caractéristiques propres d'une économie. Ainsi, en Norvège, le coût de la logistique atteint 20 % du PIB, ce qui peut s'expliquer par la faible densité de la population, dispersée dans tout le pays.

29. Plus particulièrement aux États-Unis, où le coût de la logistique est tombé d'environ 13 % du PIB en 1984 à 9,5 % seulement en 2005, le transport représente 62 % de la dépense totale, les frais de stockage 33 % et les frais de gestion 5 %. Le progrès enregistré dans le pays par

le secteur de la logistique s'explique par les facteurs suivants: i) réformes de la réglementation (transport intérieur aérien et routier, et réforme postale); ii) investissements publics dans l'infrastructure (réseau d'autoroutes inter-États, aéroports de fret et ports maritimes); iii) infrastructure privée et innovation (avec l'apparition des services de livraison en 24 heures, des hypermarchés, de la pratique des stocks minimum et de la sous-traitance de la logistique, entre autres choses). Les participants ont reconnu aussi l'importance de la mondialisation et la transformation concomitante de l'économie des États-Unis qui, d'économie manufacturière, est devenue économie de services, et de l'augmentation rapide des importations.

30. Le cas de la logistique en Chine a été évoqué en tant que contraste avec les États-Unis. En Chine, les dépenses de logistique représentaient encore 20 % environ du PIB en 2004: 57 % de la dépense totale pour le transport, 29 % pour la tenue des stocks et 14 % pour les frais de gestion. Le fait que le coût de la logistique en proportion du PIB est le double de celui des États-Unis peut s'expliquer par le fait que l'économie chinoise demeure axée sur le secteur manufacturier et l'exportation et que son marché intérieur n'est pas encore bien développé. Le développement rapide de l'infrastructure devrait améliorer la situation dans les années à venir.

31. La possibilité d'améliorer les services de logistique est subordonnée aux facteurs suivants: investissements d'infrastructure, normalisation des processus, spécialisation, pratique des stocks minimum, alliances de partage des coûts et des investissements stratégiques entre entreprises possédant des compétences spécifiques.

32. Dans certains secteurs comme celui de la messagerie express, les entreprises privées prennent de plus en plus d'importance. On estime qu'il y a dans le monde des centaines de sociétés dans ce secteur, avec un revenu total de quelque 130 milliards de dollars É.-U., 1,25 million d'emplois directs et 2,65 millions de travailleurs dans l'emploi indirect. Parmi les facteurs qui peuvent expliquer cet essor rapide, on peut citer les suivants: gestion mondiale de la chaîne d'approvisionnement, production en flux tendu, approvisionnement à l'échelle planétaire, logistique à cycle court, spécialisation, diffusion de l'Internet et de l'informatique et croissance axée sur l'exportation (augmentation des échanges) grâce à la baisse des droits de douane. Les principaux utilisateurs des services de messagerie express sont les entreprises de haute technologie, l'industrie pharmaceutique, l'industrie automobile et les services financiers.

33. Les fournisseurs de services de logistique prennent souvent différentes mesures pour aider les pays du monde entier à simplifier les procédures douanières afin d'améliorer les perspectives de cette branche d'activité. Les fournisseurs de services de messagerie rapide ont des besoins spécifiques en matière de procédures douanières: possibilité de recourir à l'échange de données électroniques (éléments de données harmonisés grâce à un portail mondial unique); possibilité d'accélérer le dédouanement et gestion des risques simplifiée (portant surtout sur les expéditions à haut risque); dédouanement 24 heures sur 24. Les participants ont souligné que les perspectives de la branche d'activité étaient fonction aussi d'une réforme de la poste. Ainsi, le secteur de la messagerie express souhaite que les services à forte valeur ajoutée soient dissociés des services postaux de base et que le domaine réservé à l'entreprise nationale des postes soit étroitement circonscrit. Les fournisseurs de services de livraison rapide ont besoin aussi que ces services fassent l'objet d'une réglementation indépendante et de licences minimales, et qu'ils bénéficient d'une protection adéquate contre les pratiques commerciales déloyales. Les pays

en développement ont besoin d'un renforcement des capacités, particulièrement en matière de douane et d'infrastructure. Leurs réformes de politique générale et la libéralisation des services de logistique doivent être fondées sur des objectifs nationaux de politique générale.

34. Les participants ont examiné aussi l'incidence qui pourrait être pesante des mesures de sécurité. Ils ont estimé qu'on pourrait atténuer la charge que le respect de ces mesures représente pour les entreprises privées en élaborant des normes équilibrées, concrètes et harmonisées. On a évoqué aussi la reconnaissance mutuelle entre les différents pays des mesures et des approches fondées sur le risque en tant que moyen supplémentaire de faire face aux exigences accrues de la sécurité. Ils ont discuté l'importance du transport aérien en tant que principal moyen d'acheminement utilisé par la messagerie express. On a fait valoir qu'il y avait énormément à gagner sur le plan économique à la libéralisation de l'aviation. Le modèle «ciel ouvert» des États-Unis a été proposé comme exemple de réussite. À ce sujet, on a évoqué les négociations en cours entre les États-Unis et l'Union européenne concernant les droits de trafic aérien et une proposition des États-Unis visant à assouplir les règles concernant la propriété afin de stimuler l'investissement.

35. Étant donné qu'elles sont fortement tributaires du transport aérien, les entreprises de messagerie express ont été amenées à adopter une attitude responsable en matière de protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz, le bruit et la qualité de l'air. Il existe des solutions de rechange, notamment l'exploitation d'avions modernes qui sont 70 % moins bruyants et plus économes en carburant. Les travaux de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) ont été jugés précieux dans ce domaine.

36. Différentes présentations et interventions faites au cours de la Réunion ont mis en lumière le fait que les économies insulaires sont confrontées à des problèmes et à des coûts de logistique analogues à ceux des pays sans littoral. Certains fournisseurs détiennent un certain pouvoir de monopole mais ils ne peuvent pas abuser sans restriction de ce pouvoir à cause des mesures prises par les gouvernements notamment sous forme de procédures douanières claires et simples. La mise au point de procédures et de formulaires normalisés et l'adoption d'un langage commun pour les services de logistique contribueraient fortement à réduire au minimum la durée et les coûts de transaction.

37. Certains problèmes auxquels les pays en développement sont confrontés concernent la structure du marché des services de logistique et le lien entre l'accès aux services de transport et de logistique et l'aptitude de ces pays à tirer parti de la libéralisation du commerce, les incidences néfastes des ententes et la difficulté à attirer l'IED même en amorçant une privatisation. L'investissement est difficile à encourager lorsque le secteur comporte une fracture, horizontale ou verticale. Dans certaines situations, les marchés ne fonctionnent pas bien soit à cause de leur étroitesse, soit à cause du volume des investissements à réaliser dans l'infrastructure.

D. Services de logistique et négociations à l'OMC

38. Le secteur des services de logistique n'est pas défini en tant que secteur distinct dans l'Accord général de l'OMC sur le commerce des services (AGCS), mais il ressort de plusieurs catégories de services différentes, y compris les services auxiliaires de tous les modes de transport. De récentes propositions de négociation et différentes communications donnent

une idée de l'intérêt que les pays portent à la question. Les engagements concernant les services auxiliaires de tous les modes de transport pris pendant le Cycle d'Uruguay sont essentiellement de deux ordres (engagements nuls ou non consolidés), et certains membres maintiennent des restrictions dans les domaines suivants: droit d'établissement; participation étrangère plafonnée; capital minimum requis; nombre et durée limités des coentreprises; prescriptions concernant la nationalité, la résidence et la langue; prescriptions en matière de qualifications; conditions concernant la durée du séjour et la formation. Dans le cycle de négociation en cours, le secteur des services de logistique a été reconnu et discuté à l'échelle plurilatérale/bilatérale, et d'après des informations officieuses c'est un élément qui revient assez souvent dans les demandes de concessions.

39. Les services de logistique sont liés aux transports maritime et aérien. Pour un certain nombre de pays, dont les PMA, la libéralisation du transport maritime est coûteuse sur le plan politique, de sorte qu'il est extrêmement difficile d'ouvrir le secteur des services de logistique. Ainsi, le cabotage va probablement subsister pendant un certain temps car aucun pays ne paraît vouloir abandonner les restrictions au cabotage. Un des rares exemples où le cabotage a été abandonné est celui du Rhin. Il pourrait être suivi par le Danube mais il y a peu d'autres exemples. Ainsi, il paraît peu probable que dans le proche avenir, des navires étrangers soient autorisés à circuler aux États-Unis, par exemple sur le Mississippi.

40. Les propositions concernant la logistique présentées depuis 2004 par des pays ou des groupes de pays ont été discutées. La proposition suisse porte sur les sous-secteurs suivants: services de manutention de fret, services de stockage et d'entreposage, services d'agences de transport de marchandises, y compris d'autres services de transport auxiliaires, et autres services de transport d'appui et auxiliaires. La Suisse définit les obstacles suivants à traiter: conditions de l'obtention de licences, prescriptions discriminatoires en matière de dépôt de cautions et tarifs préférentiels. La proposition de Hong Kong, Chine, s'inspire principalement de la liste établie par le groupe des «Amis des services logistiques», qui cherchait non à faire une proposition entièrement nouvelle mais à rassembler l'information existante. Elle vise à obtenir la prise d'engagements dans les domaines suivants: transport de fret, manutention du fret, stockage et entreposage, dédouanement, agences de transport, centres et dépôts de conteneurs, gestion des stocks, traitement des commandes, planification de la production et contrôle de la production.

41. Les «Amis des services logistiques» ont suggéré de classer les services dans les catégories suivantes: i) services logistiques de fret essentiels, qui englobent principalement les services auxiliaires de tous les modes de transport; ii) services logistiques de fret connexes, qui englobent le transport et les autres services de logistique connexes tels que les essais et analyses techniques, les services de messagerie, les services de commissionnaires, les services de commerce de gros et les services de commerce de détail; iii) les services logistiques de fret non essentiels tels que services informatiques et apparentés, emballage, services de conseil en gestion et services connexes. Ils ont suggéré aussi que les membres de l'OMC prennent des engagements additionnels dans ces domaines.

42. La situation actuelle des négociations sur les services de logistique dans le cadre de l'OMC a été discutée par les participants. Une vingtaine de délégations, de pays développés et de pays en développement, ont publié une déclaration commune sur la libéralisation. Au cours de ce cycle de négociations plurilatérales, un groupe de pays a présenté une demande plurilatérale à un

ensemble de 34 membres. La demande s'inspire d'une version modifiée de la précédente liste des services de logistique. Ses auteurs cherchent à faire bien comprendre aux Membres le fait que la logistique n'est pas une simple juxtaposition de tous les services pertinents, mais bien l'intégration de ces services afin d'assurer une bonne coordination et une bonne efficacité au sein du secteur. Les auteurs de la demande attachent de l'importance au secteur, non seulement pour faire avancer leurs intérêts commerciaux, mais aussi parce qu'ils reconnaissent le rôle majeur que la logistique joue dans le développement du commerce mondial. Ces services sont profitables non seulement aux fournisseurs de services, mais aussi et plus encore aux utilisateurs de services, ainsi qu'aux industriels et aux distributeurs. Il convient de tenir compte aussi de leurs retombées dans d'autres secteurs de l'économie. Les services de logistique sont à certains égards un service réseau qui fait intervenir toute une série de chaînes de logistique, souvent à l'échelle mondiale. Le meilleur moyen d'en tirer parti serait d'envisager une libéralisation à l'échelle planétaire englobant l'éventail le plus large de secteurs afin d'y associer tous les acteurs importants.

43. Un grand nombre de pays offrent de prendre des engagements dans certains secteurs inscrits dans la liste, mais aucun membre n'a opéré une libéralisation dans tous les sous-secteurs de services. Il existe actuellement des lacunes dans les offres. Jusqu'à présent, 61 offres ont été déposées, dont 41 maintiennent les engagements existants, 22 offrent des améliorations aux engagements existants et 19 offrent des engagements applicables à de nombreux secteurs; 5 offrent de nouveaux engagements et 15 ne comportent aucun engagement. Les demandes de libéralisation présentées par le groupe de négociation les «Amis des services logistiques» n'ont pas trouvé beaucoup d'écho. Il est difficile pour les pays en développement d'accepter un mode de négociation à partir d'une liste ou une approche par groupes de services parce qu'il est malaisé d'en déterminer les conséquences. En matière de renforcement de la capacité d'offre, le commerce Sud-Sud pourrait être particulièrement intéressant en créant des économies d'échelle sur les marchés régionaux en développement.

44. Peu d'engagements ont été pris pendant le Cycle d'Uruguay dans les services de transport maritime et les services de messagerie postale, mais les réalités commerciales d'aujourd'hui ont suscité un état d'esprit plus ouvert. Pour la messagerie, les pays sont en train de s'ouvrir partiellement et leurs monopoles disparaissent lentement. La messagerie express demeure largement en dehors des engagements, pour deux raisons: l'absence de cadre réglementaire et le manque de clarté concernant les questions de classification dans le cadre de l'AGCS. Pour assurer une certaine prévisibilité juridique, il est nécessaire de définir clairement les activités que l'on a l'intention d'inscrire dans les engagements au titre de l'Accord. De plus en plus de pays envisagent désormais de prendre des engagements concernant le transport maritime à cause de l'importance de ce transport pour l'acheminement des marchandises. Une cinquantaine de pays offrent des engagements à partir de la liste type concernant le transport maritime.

45. La CNUCED et l'OCDE sont en train de dresser des listes de questions pour aider les négociateurs dans le processus demandes-offres. Dans la note d'information rédigée pour la réunion d'experts, le secrétariat de la CNUCED a examiné, entre autres choses, les difficultés auxquelles les pays en développement se heurtent lorsqu'il s'agit d'intégrer pleinement le commerce dans leurs objectifs de développement, et les moyens d'appliquer l'article IV de l'AGCS (Participation croissante des pays en développement au commerce international des services). On peut relever les éléments suivants: i) il faudra peut-être étoffer la liste des questions principales en fonction des différents segments des services de logistique; ii) de nombreuses

difficultés et obstacles peuvent être traités par les discussions sur les demandes-offres et par le biais des restrictions et conditions qui peuvent être attachées aux engagements; iii) les demandes faites aux pays en développement et les offres présentées par eux doivent s'appuyer sur les articles IV et XIX, qui évoquent l'importance du renforcement des capacités, du traitement spécial et différencié et de la souplesse; iv) il conviendrait de tenir compte aussi de l'évolution des négociations menées dans des instances connexes.

E. Conclusions et recommandations concernant l'action des pouvoirs publics

46. Les débats de la réunion du Groupe spécial d'experts ont fait apparaître clairement le lien qui existe entre la participation des pays en développement au commerce mondial et l'amélioration de leurs capacités en matière de services de logistique. On a évoqué l'opportunité d'une ouverture des marchés, notamment par le biais d'engagements dans le cadre de l'AGCS pour les fournisseurs locaux et de l'accès à des services de logistique compétitifs. Une certaine prudence a été recommandée concernant les demandes d'ouverture des marchés et concernant la nécessité d'examiner soigneusement le degré de préparation économique et réglementaire que devrait atteindre un pays avant d'entreprendre la libéralisation. Il faut s'occuper de la réforme de la réglementation, des contraintes de capacité et du traitement spécial et différencié avant de présenter des offres.

47. Le Groupe d'experts a insisté sur le fait que l'action gouvernementale peut parfois faire obstacle à la prestation de services de logistique efficaces, de plusieurs façons, principalement à cause du manque d'efficacité des douanes: paperasserie excessive, longueur des formalités, restrictions au volume et à la valeur des expéditions et horaires de travail restreints. Une autre source de problème concerne le caractère contraignant des précautions de sécurité et parfois les problèmes d'intégrité des fonctionnaires: insuffisance des salaires, qui engendre la recherche de prébendes et la tendance à freiner l'automatisation par intérêt personnel. Les restrictions à la concurrence dans le transport au moyen de monopoles et d'impôts spéciaux ainsi que la médiocrité du service d'évaluation en douane sont aussi des obstacles administratifs qui peuvent entraîner des coûts imprévisibles et des calendriers et horaires de livraison peu fiables. Il convient donc d'envisager les services de logistique dans leur ensemble, y compris dans leurs incidences sur les utilisateurs et les fournisseurs de services, ainsi que dans les retombées qu'ils peuvent avoir.

48. S'il importe pour les pays d'avoir accès à des services de logistique efficaces et de qualité, il importe aussi de déterminer comment les pays en développement peuvent participer au maximum à la libéralisation de ces services et profiter des avantages qu'elle apporte. À cet égard, il faut se préoccuper de l'accès aux marchés, mais plus encore de renforcer et de maintenir la capacité d'offre. Les participants ont rappelé qu'il importe d'édifier des cadres réglementaires (y compris des règles de concurrence qui doivent faire partie intégrante des marchés) et de prévoir une chronologie rationnelle afin que les pays en développement puissent tirer pleinement parti de la libéralisation des services de logistique.

F. Contribution de la CNUCED et travaux futurs

49. Le Groupe spécial d'experts a suggéré que la CNUCED pourrait aborder dans ses travaux futurs les questions suivantes:

a) Analyser la manière dont les pays en développement peuvent participer au maximum à la libéralisation des services de logistique et en tirer profit, qu'il s'agisse des utilisateurs ou des fournisseurs des services;

b) Définir les possibilités d'action appropriées, et plus généralement le cadre réglementaire, afin d'assurer la qualité et l'accessibilité des services de logistique et le bon calendrier de réformes afin que les pays en développement puissent profiter pleinement de la libéralisation des services;

c) Explorer plus avant les relations entre la facilitation du commerce et la libéralisation des services de logistique;

d) Analyser les éléments d'information empiriques sur le fonctionnement des oligopoles dans le secteur des services de logistique et les incidences connexes sur le développement;

e) Examiner les effets de la concentration et des pratiques anticoncurrentielles dans les services liés à la logistique sur l'intégration des pays en développement dans le commerce mondial et sur leurs possibilités de développement;

f) Pourvoir à l'assistance technique et au renforcement des capacités déterminants dans le domaine des services de logistique, à l'intention des pays en développement et plus particulièrement des groupes vulnérables comme les pays sans littoral et les PMA.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion du Groupe spécial d'experts et ordre du jour

50. La réunion du Groupe spécial d'experts sur les services de logistique s'est tenue au Palais des Nations, à Genève, le 13 juillet 2006, sous la présidence de M. Assad Omer (Afghanistan). Une seule question était inscrite à l'ordre du jour, la question de fond présentée dans le programme reproduit à l'annexe I du présent rapport.

B. Documentation

51. Pour examiner la question de fond inscrite à son ordre du jour, le Groupe spécial d'experts était saisi d'une note du secrétariat de la CNUCED intitulée «Trade and development aspects of logistics services» (TD/B/COM.1/AHM.2).

52. À l'issue de ses délibérations, le Groupe spécial d'experts a autorisé le Président à rédiger le rapport final de la Réunion sous sa propre autorité.

Annexe I

PROGRAMME

- 10 h 00-10 h 30 ***Allocution de bienvenue et propos liminaires***
- M^{me} Lakshmi Puri, Directeur, Division du commerce international des biens et services, et des produits de base, CNUCED
- 10 h 30-11 h 45 ***Séance 1 – Services de logistique: Élément clef de la normalisation aujourd'hui***
- Services de logistique et développement:* M^{me} Mina Mashayekhi, chef, Service des négociations et de la diplomatie commerciale, CNUCED
- Tendances des services de logistique et des services connexes:* M. José Rubiato, Service de la logistique commerciale, CNUCED
- Économie des services de logistique:* M^{me} Ximena Gutiérrez, Institut international de management pour la logistique, EPFL
- Commerce des services de logistique:* M. Pierre Latrille, secrétariat de l'OMC
- 11 h 45-13 h 00 ***Séance 2 – Expérience des pays en matière de commerce des services de logistique***
- Comment traiter les besoins spécifiques des pays en matière de logistique: l'exemple du Nicaragua:* M. Silvio Zambrana, Mission permanente du Nicaragua auprès de l'OMC
- Les difficultés auxquelles se heurtent les PMA pour accéder à des services de logistique efficaces:* M. Solomon Kasa, Tanzania Freight Forwarders Association
- Besoins de logistique pour une croissance axée sur les exportations:* M. John Simpson, Directeur général, Global Express Association
- L'Afrique du Sud: plate-forme régionale des services de logistique?:* M^{me} Isabelle Meyer, Council for Scientific and Industrial Research, Afrique du Sud

15 h 00-16 h 15 ***Séance 3 – Perspectives des utilisateurs et des fournisseurs de services de logistique et questions de réglementation dans le secteur de la logistique et les secteurs connexes***

Comparaison entre les pays de l'externalisation des services de logistique: M. Harvey Donaldson, Director for Supply Chain and Logistics Education, Georgia Institute of Technology

Perspectives des entreprises de logistique: M. Ralph Carter, Directeur, Legal and Regulatory Affairs, FedEx Express

Commentaires: Professeur Hugo B. Roos, Université Érasme de Rotterdam

16 h 15-17 h 30 ***Séance 4 – Les services de logistique dans les négociations de l'OMC***

État des négociations concernant les services de logistique dans le cadre de l'AGCS: M. Pierre Latrille, secrétariat de l'OMC

Méthodes d'approche de la logistique dans les négociations de l'AGCS: M. Thomas Chan, Hong Kong Economic and Trade Office; M. Francesco Meggiolaro, Représentant des CE (Direction générale du commerce)

Questions spécifiques qui se posent dans le processus des demandes-offres: M^{me} Martine Julsaint Kidane, Service des négociations et de la diplomatie commerciale, (CNUCED)

17 h 30-18 h 00 ***Séance de clôture***

Annexe II

LISTE DES PARTICIPANTS³

1. Des experts des États membres suivants de la CNUCED participaient à la Réunion:

Afghanistan	Kazakhstan
Afrique du Sud	Lesotho
Angola	Madagascar
Argentine	Maurice
Bosnie-Herzégovine	Mozambique
Brésil	Nicaragua
Chine	Nigéria
El Salvador	Panama
Fédération de Russie	Philippines
Indonésie	République arabe syrienne
Iran (République islamique d')	Suisse
Iraq	Thaïlande
Italie	Viet Nam

2. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées à la Réunion:

Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique

Union africaine

Organisation de coopération et de développement économiques

Organisation internationale de la francophonie

Centre-Sud

3. Les institutions suivantes de l'Organisation des Nations Unies étaient représentées à la Réunion:

Commission économique pour l'Afrique

Programme des Nations Unies pour le développement

³ La liste des participants est reproduite dans le document TD/B/COM.1/AHM.1/INF.1.

4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées suivantes étaient représentées à la Réunion:

Union postale universelle

Banque mondiale

5. Les organisations non gouvernementales suivantes participaient à la Réunion:

BPW International

Comité consultatif mondial des amis (Quakers)

Institute for Agriculture and Trade Policy

International Centre for Trade and Sustainable Development

Oxfam International

Third World Network

Fédération luthérienne mondiale

6. Les experts suivants participaient à la Réunion:

M. Ralph Carter, Directeur, Legal and Regulatory Affairs, FedEx Express

M. Thomas Chan, Economic and Trade Office, Hong Kong, Chine

M. Harvey Donaldson, Directeur, Supply Chain and Logistics Education, Georgia Institute of Technology

M^{me} Ximena Gutiérrez, Institut international de management pour la logistique/EPFL, Lausanne

M. Hans Ittmann, Council for Scientific and Industrial Research, Afrique du Sud

M. Solomon Kasa, Tanzania Freight Forwarders Association

M. Pierre Latrille, secrétariat de l'OMC, Genève

M. Francesco Meggiolaro, Communautés européennes (Direction générale du commerce), Bruxelles

M^{me} Isabella Meyer, Council for Scientific and Industrial Research, Afrique du Sud

M. John Simpson, Directeur général, Global Express Association

7. La personne ci-après a participé à la Réunion en qualité d'invité spécial:

M^{me} Myrtelle Rochette, Port-au-Prince, Haïti
