



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

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/60  
3 octobre 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation  
du commerce et du développement  
Huitième session  
Genève, 8-12 décembre 2003  
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**EFFICACITÉ DES TRANSPORTS ET FACILITATION DU COMMERCE POUR  
UNE PLUS LARGE PARTICIPATION DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT  
AU COMMERCE INTERNATIONAL**

Note du secrétariat de la CNUCED

**Résumé**

La présente note examine l'importance des transports pour la promotion du commerce et de l'activité économique. Elle met en évidence les facteurs qui ont des répercussions sur les coûts de transport et l'impact croissant de services bon marché et de qualité sur la structure des échanges et de la production. Il y est observé que des volumes d'échanges faibles peuvent conduire à des situations où la fourniture de services de transport cesse d'être rentable, ce qui déclenche un cercle vicieux de baisse de la demande et de l'offre. Il s'agit dès lors pour les décideurs de briser ce cercle vicieux en stimulant les échanges grâce à des services de transport moins chers et de meilleure qualité. La note examine également l'impact sur le transport international et la facilitation du commerce: du développement des services de transport multimodal et de logistique; de l'adoption, aux niveaux régional et sous-régional, de lois et de réglementations sur le transport multimodal ainsi que de la poursuite des travaux législatifs en cours au niveau international; des mesures de sécurité adoptées par les États-Unis, du Code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) de l'Organisation maritime internationale, de la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer de l'Organisation internationale du Travail et de la proposition de la Commission européenne; et des technologies de l'information et de la communication. Bien que ces éléments et ces changements ouvrent des perspectives commerciales considérables et donnent accès aux marchés mondiaux, la plupart des pays en développement éprouvent de grandes difficultés à réaliser les adaptations nécessaires. Il faut donc que les gouvernements de ces pays définissent des politiques et des stratégies permettant de développer des services de transport efficaces.

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Introduction.....	3
I. Impact des transports sur le développement.....	5
II. Évolution du transport international et de la facilitation des échanges .....	8
A. Service de transport multimodal et de logistique.....	8
B. Initiatives d'ordre législatif.....	10
C. Sécurité .....	13
i) Mesures de sécurité prises par les États-Unis.....	13
ii) Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) .....	13
iii) Convention sur les pièces d'identité des gens de mer .....	14
iv) Proposition de la Commission européenne .....	15
D. Technologies de l'information et de la communication.....	15
E. Réunions à venir: incidences sur la facilitation du commerce.....	16
Résumé et conclusions.....	18
Annexe .....	19

## Introduction

1. Des services de transport efficaces jouent un rôle essentiel dans le développement économique dans la mesure où ils sont indispensables pour accéder aux marchés mondiaux, renforcer l'intégration mondiale et attirer les investissements étrangers. À la Conférence de Johannesburg sur le développement durable, les représentants ont recommandé une approche intégrée de la formulation des politiques aux niveaux local, national et régional pour les services de transport en vue d'assurer des transports efficaces et sûrs. Il a été reconnu que pour tirer parti de la libéralisation des échanges, les pays en développement devaient améliorer leurs infrastructures de transport et de communication, ainsi que leurs services de transport multimodal, et se doter des infrastructures, des superstructures et du matériel nécessaires au transport de porte à porte de marchandises conteneurisées (liaisons maritimes, routières, ferroviaires et aériennes, ports et terminaux, notamment). Le secteur privé intervient de plus en plus dans l'exploitation et le financement partiel d'installations de transport, prenant ainsi le relais du secteur public.

2. Au cours des dernières décennies, la mondialisation et les innovations technologiques ont modifié la manière d'appréhender la production, le commerce et les transports, dans les pays développés comme dans les pays en développement. Cette évolution s'est traduite par un déplacement continu des activités manufacturières vers les pays présentant un avantage concurrentiel, dont on peut observer l'impact sur les transports en prenant l'exemple de la Chine, où les importations ont augmenté de 50 % et les exportations de 33 % au cours du premier semestre 2003 par rapport à 2002. La logistique est ainsi devenue un important service à valeur ajoutée dans la production et la commercialisation mondiales de marchandises. Le transport est désormais un élément du processus de production et de distribution d'articles manufacturés qui peut donner un avantage concurrentiel. Les principaux fournisseurs de services de transports internationaux et de logistique forment un groupe relativement réduit de transporteurs (MaerskSealand, Mediterranean Shipping Company, P&O Nedlloyd, etc.), d'exploitants de terminaux (Hutchinson Port Holdings, Port of Singapore Corporation, P&O Ports, etc.) et de prestataires de services de logistique (Kuehne & Nagel, Panalpina, etc.). Le marché mondial offrant peu de possibilités à de nouveaux venus, il faut donc privilégier les services locaux et les services spécialisés.

3. La conteneurisation a facilité le mouvement direct de marchandises par différents modes de transport et son utilisation devrait doubler au cours des 10 prochaines années. Pour satisfaire cette demande, les principaux transporteurs investissent dans des porte-conteneurs de plus grande taille et d'après les estimations, plus de 60 navires de 8 000 EVP étaient en commande en juillet 2003, outre les trois premiers navires livrés à la société Overseas Orient Container Line<sup>1</sup>. Par ailleurs, MaerskSealand possède 19 navires en service dont la capacité est d'environ 8 000 EVP (bien que la capacité affichée ne soit que de 6 600 EVP)<sup>2</sup>. Il est de plus en plus fréquent que le transport international de marchandises s'effectue de porte à porte en utilisant au minimum deux modes de transport. Les chargeurs et les destinataires préfèrent souvent traiter avec un seul interlocuteur qui organise le transport de porte à porte et assume la responsabilité contractuelle

---

<sup>1</sup> Lloyds List, 25 juillet 2003. Le navire *OOCL Long Beach* mesure 323 mètres de long et 42,8 mètres de large, et sa capacité est de 8 063 EVP (voir [www.oocl.com](http://www.oocl.com)).

<sup>2</sup> Voir <http://www.brs-paris.com/annual/container/container-a/container-a.html>.

de l'ensemble du processus. Les fournisseurs de services de transport locaux ont un rôle important à jouer en tant que sous-traitants de l'entrepreneur de transport multimodal.

4. Pour être compétitifs, les pays comme les entreprises doivent impérativement avoir accès à des services de transport hautement performants. Les pays en développement doivent améliorer leurs infrastructures matérielles, institutionnelles et juridiques afin de créer des conditions propices au développement de services de transport qui stimuleront l'investissement et le commerce. La tendance du commerce international – transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et avec une seule partie responsable – ne correspond guère à l'actuel régime juridique, que la communauté internationale devra donc uniformiser pour que le transport multimodal puisse continuer de se développer.

5. Les progrès des technologies de l'information et de la communication ont également eu une incidence sur le commerce et les transports. Des systèmes avancés d'exploitation et de gestion ont permis de rationaliser les coûts, d'optimiser l'exploitation du matériel et d'améliorer les relations avec les consommateurs. Les pays en développement doivent se doter de l'infrastructure juridique et matérielle nécessaire pour tirer parti des technologies de l'information et de la communication. Il faut également que les prestataires de services de transport s'équipent en systèmes d'information afin d'améliorer leur compétitivité. L'infrastructure juridique existante doit être adaptée pour tenir compte des impératifs liés aux transactions électroniques.

6. La mise en œuvre de mesures de facilitation des transports et du commerce a été au cœur de récentes délibérations internationales et a eu une influence décisive sur les discussions commerciales internationales. La compétitivité de nombreux pays en développement souffre des lenteurs administratives aux postes frontière qui sont imputables au manque d'harmonisation et à la lourdeur des procédures. Des mesures coordonnées de facilitation du commerce sont devenues pour les pays en développement un instrument essentiel de réduction des coûts de transaction, mais ces pays ont besoin d'une assistance, technique et financière. À la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les impératifs de sécurité ont sensiblement modifié les pratiques commerciales. La nouvelle législation des États-Unis sur la sûreté des transports maritimes et des ports prévoit des mesures et des procédures obligatoires applicables à tous les négociants et prestataires de services pour les marchandises à destination des États-Unis ou en transit, mesures qui impliquent des coûts et des responsabilités appréciables. La réaction de la communauté internationale à cet égard a été l'adoption, en décembre 2002, par l'Organisation maritime internationale, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

7. Toutes ces mesures peuvent avoir des incidences considérables sur les pratiques commerciales et, par conséquent, sur les coûts de transaction. L'application unilatérale par des gouvernements et des organismes régionaux de mesures s'imposant à tous partout dans le monde entraînera une hausse des coûts de transaction, et les négociants, en particulier ceux des pays en développement, en souffriront. Les pays en développement doivent mettre en place les procédures et les moyens matériels nécessaires pour se conformer à ces nouvelles règles. Le respect des prescriptions en matière de sécurité devrait toutefois accélérer le dédouanement et fiabiliser la livraison des marchandises qui font l'objet d'échanges internationaux.

## Chapitre I

### Impact des transports sur le développement

8. Les transports jouent un rôle de plus en plus important dans le développement des pays et sont un facteur déterminant des structures de commerce et de production et, donc aussi de l'intégration économique. Pour certains pays, ils peuvent également constituer une source de revenus grâce à la fourniture de services de transport. La participation au commerce mondial est de plus en plus déterminée par le type, la qualité et le coût des services de transport. À l'heure actuelle, le commerce intragroupe et le commerce de produits intermédiaires progressent plus rapidement que le commerce de produits finis, phénomène étroitement lié aux progrès des services de transport et de logistique.

9. La mondialisation de l'économie a entraîné la mondialisation des processus de fabrication. Alors que les coûts de transport continuent à baisser, que les délais de livraison se réduisent et que leur fiabilité augmente, la production est de plus en plus éclatée. Si les produits continuent d'être conçus au siège des sociétés multinationales, leur assemblage est généralement réalisé dans plusieurs pays, avec des matériaux et des éléments importés de là où ils sont le moins cher et de la meilleure qualité.

10. Ce type de spécialisation est étroitement lié à l'évolution des transports et de la logistique. Il ouvre des perspectives aux pays en développement, mais fait aussi courir un risque d'exclusion à ceux qui, comme les pays les moins avancés (PMA), la plupart des pays en développement sans littoral et de nombreux petits États insulaires en développement, ne disposent pas de services de transport répondant aux exigences actuelles en matière de transport multimodal et de logistique.

11. Les seuls coûts de transport international sont souvent trois fois plus élevés que les droits de douane à l'importation. Les modèles gravitaires traditionnels, dont le principe de base est que les pays qui sont proches géographiquement commercent davantage entre eux, ne suffisent pas à expliquer la dynamique des courants d'échanges actuels. C'est la raison pour laquelle les services et les infrastructures de transport doivent être intégrés dans les modèles de commerce modernes et, partant, dans les politiques commerciales.

12. Les coûts de transport ne peuvent suffire à déterminer qui échange quoi avec qui, et par quel mode de transport. D'autres aspects quantitatifs entrent en ligne de compte, dont la connectivité, la sûreté, la sécurité, la fiabilité, la rapidité des services, les installations portuaires et les liaisons intérieures. Par ailleurs, si la fourniture de services de transport influence le commerce, la réciproque est vraie: les échanges, en fonction de leur nature et de leur volume, encouragent différents types de services de transport. De facteur externe, les transports sont devenus un élément à part entière du système mondial de production et de distribution.

13. Des études récentes non seulement s'appuient sur des données relatives aux coûts de transport pour expliquer l'évolution du commerce, mais utilisent également une méthode de régression pour déterminer les facteurs qui influent sur ces coûts. Les variables explicatives utilisées dans cette méthode ont essentiellement trait à la distance et à la connectivité, ainsi qu'aux caractéristiques des pays. L'intégration de données sur les infrastructures améliore sensiblement les résultats de l'estimation, ce qui corrobore l'influence de l'infrastructure sur

le niveau des coûts de transport. La distance en elle-même n'est pas un bon indicateur supplétif des coûts de transport et ses incidences sont relativement faibles. Il est en revanche avéré que les réformes portuaires, le niveau de concurrence et, surtout, les économies d'échelle ont un impact considérable sur les coûts de transport et, par conséquent, sur le commerce et la répartition du revenu. Les économies d'échelle qui découlent de volumes d'échanges élevés ont une forte influence positive sur les coûts de transport. Ainsi, les fortes corrélations négatives observées entre le commerce et les coûts de transport illustrent non seulement l'élasticité du commerce par rapport aux coûts de transport, mais aussi le rôle positif des économies d'échelle.

14. Il importe de bien comprendre cette interaction, car elle peut être à l'origine d'un cercle vicieux aussi bien que d'un cercle vertueux. Une bonne politique encouragera des services de transport appropriés, qui favoriseront le commerce, lequel contribuera à son tour à l'amélioration des transports. En revanche, un pays désavantagé dont les volumes d'échanges sont faibles éprouvera des difficultés à sortir d'un cercle vicieux où, le manque de services de transport faisant obstacle au commerce, les fournisseurs de services de transport multimodal et de logistique de qualité ne sont pas incités à traiter avec les importateurs ou les exportateurs locaux, ce qui entraîne une hausse des coûts de transaction.

15. Malgré la baisse des coûts du transport international, on observe que le commerce régional progresse (encore) plus rapidement que le commerce interrégional. En Asie par exemple, le trafic intrarégional de conteneurs augmente plus rapidement que le trafic international de conteneurs; de même, le commerce intra-européen ou interne au MERCOSUR augmente à un rythme plus rapide que le commerce entre ces deux blocs régionaux.

16. Une partie du commerce intrarégional tient certainement moins aux transports qu'aux accords commerciaux régionaux et à divers autres éléments – langue commune, histoire, facilitation des échanges aux frontières communes, droits de douane moins élevés au niveau intrarégional. Certains facteurs sont néanmoins liés aux coûts de transport et aux différentes options possibles: comme indiqué précédemment, lorsque le volume du commerce croît, les coûts unitaires de transport diminuent (économies d'échelle) et la fréquence, la concurrence et la rapidité augmentent. Les transports régionaux offrent également davantage de possibilités (transports routiers, ferroviaires), ce qui favorise une réduction des délais de livraison, une expansion des systèmes de livraison en flux tendus et, ainsi, une augmentation de la demande de marchandises et de pièces. En d'autres termes, l'expansion des échanges contribue à accroître la qualité des services de transport et à en abaisser le coût, ce qui en retour stimule le commerce intrarégional.

17. L'accroissement de la qualité et la baisse des coûts des transports ont autant d'effet sur le commerce qu'une diminution des droits de douane, et la croissance relativement plus rapide du commerce intrarégional n'empêche pas de constater la mondialisation croissante des achats de marchandises et de composants. L'expansion du commerce intrarégional remplace dans une large mesure l'ancien «commerce national», c'est-à-dire le commerce entre les provinces ou les États d'un même pays et ne constitue pas un détournement d'importations ou d'exportations de produits qui auraient sinon été achetés ou vendus à des pays extérieurs à la région. Tout comme la plupart des analyses, des accords de libre-échange, notamment de l'Union européenne, montrent qu'il se crée davantage de nouveaux courants d'échanges qu'il ne s'en détourne, l'amélioration des services de transport et l'abaissement de leur coût au niveau régional doivent être considérés comme à la fois une conséquence et un élément de la mondialisation.

18. À l'instar de la relation entre la mondialisation et le transport international, la relation entre l'intégration régionale et le transport régional est à double sens: des transports intrarégionaux moins chers et de meilleure qualité contribuent à plus d'intégration régionale, laquelle à son tour influe sur les marchés des services de transport. Dans les pays de l'Union européenne, les services de cabotage maritime ont été libéralisés pour les navires immatriculés en Europe, les camions d'un pays membre peuvent librement transporter des marchandises locales dans un autre pays membre, et des normes communes contribuent à créer un marché commun non seulement pour les marchandises, mais aussi pour les services de transport. D'où un cercle vertueux où les transports et l'intégration régionale tirent mutuellement parti l'un de l'autre.

19. La plupart des transports internationaux comprennent encore un parcours maritime, et les pays les plus industrialisés ont longtemps possédé d'importantes flottes nationales, avec des équipages nationaux et des navires construits dans des chantiers navals nationaux et battant pavillon national. La mondialisation a fait des transports maritimes une industrie extrêmement concurrentielle. Aujourd'hui, un navire peut être immatriculé dans un pays, avoir un propriétaire originaire d'un autre pays et un exploitant d'une origine encore différente; il est tout aussi fréquent que les «éléments» du service de transport maritime – assurances, matériel, équipages, soutage, réparations, certificats délivrés par les sociétés de classification – soient achetés dans un certain nombre de pays. Cette évolution a ouvert de nouvelles perspectives aux pays en développement, alors que les pays industrialisés de tradition maritime perdent des parts de marché dans plusieurs sous-secteurs.

20. Les pays en développement se sont efforcés par le passé d'accroître leur part du marché des transports maritimes pour s'assurer des revenus. L'ONU les a soutenus par le biais de diverses initiatives, notamment l'adoption, sous les auspices de la CNUCED, de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes de 1974. Aujourd'hui, leur objectif est avant tout d'avoir accès à des services de transports internationaux performants et bon marché. Il n'en reste pas moins que beaucoup ont acquis des avantages comparatifs dans certains sous-secteurs maritimes et qu'une libéralisation accrue des transports maritimes négociée à l'OMC pourrait leur être favorable.

## Chapitre II

### Évolution du transport international et de la facilitation des échanges

#### A. Services de transport multimodal et de logistique

21. Selon une étude du secrétariat de la CNUCED<sup>3</sup>, le secteur des transports a considérablement changé en quelques décennies. Le transport international de marchandises s'effectue de plus en plus de porte à porte en faisant intervenir plusieurs modes de transport. S'il existe peu d'informations sur la proportion de marchandises concernées par le transport multimodal, les données relatives à l'évolution du trafic de conteneurs sont révélatrices dans la mesure où les conteneurs sont par définition acheminés selon plusieurs modes de transport.

22. Depuis l'apparition des conteneurs au milieu des années 60, le transport par conteneurs a enregistré une croissance exponentielle qui devrait se poursuivre pendant de très nombreuses années encore:

- **Les entrées et sorties de conteneurs dans les ports au niveau mondial** sont passées de zéro en 1965 à 225,3 millions de mouvements en 2000. Le trafic de conteneurs devrait plus que doubler d'ici à 2010 pour atteindre près de 500 millions de mouvements, ce qui représente un taux de croissance annuelle de 9 %. Globalement, les principaux mouvements de conteneurs ont lieu entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord, mais on observe un trafic appréciable dans toutes les régions.
- **Le commerce maritime mondial de marchandises conteneurisées** devrait plus que doubler entre 1997 et 2006, pour atteindre environ 1 milliard de tonnes<sup>4</sup>. Le transport de la majeure partie de ces marchandises conteneurisées jusqu'à leur destination finale fait intervenir plusieurs modes. Lors de tout trajet de porte à porte, la première et la dernière étape en particulier font généralement appel à des modes de transport différents comme le transport routier ou, dans une moindre mesure, le transport ferroviaire.
- Sous l'effet de la mondialisation, le commerce d'articles manufacturés a fortement augmenté, ce qui a favorisé des investissements étrangers directs en usines et installations d'assemblage dans des régions où la main-d'œuvre est bon marché et qui sont bien situées par rapport aux itinéraires commerciaux. En 2000, la **valeur des exportations mondiales d'articles manufacturés** (f.a.b.) représentait 75 % de la valeur totale des exportations de marchandises (soit 4,7 billions de dollars des États-Unis sur une valeur totale d'environ 6,2 billions de dollars des États-Unis<sup>5</sup>). En majorité, les articles manufacturés acheminés par voie maritime sont transportés en conteneurs.

---

<sup>3</sup> Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 janvier 2003, p. 4.

<sup>4</sup> CNUCED, Review of Maritime Transport, 1997, p. 13.

<sup>5</sup> *Manuel de statistiques 2002 de la CNUCED.*



23. Le transport multimodal apparaît de plus en plus comme un élément à part entière de services logistiques regroupant le transport, l'entreposage et la distribution ainsi que la gestion de l'information qui s'y rapporte. Cette approche intégrée est importante, car elle associe sous la rubrique «logistique» trois fonctions, qui ont un rapport technique entre elles, et par conséquent trois types de coûts, à savoir les coûts de transport, les frais de manutention/entreposage et les frais administratifs. La fonction «logistique» permet ainsi d'équilibrer ces trois éléments de coût pour optimiser l'ensemble du processus, ce qui est nettement plus avantageux que d'optimiser des fonctions intermédiaires comme le transport. Cette conception de la logistique s'est révélée être un outil indispensable pour réduire les coûts de transport, d'entreposage, d'emballage et les frais connexes ainsi que pour améliorer la qualité des marchandises transportées, outre son impact sur les résultats et la compétitivité des entreprises considérées.

24. Les compagnies maritimes de ligne ont tenté de rationaliser leurs activités en concluant des alliances d'envergure mondiale. En dépit d'incidences positives sur l'efficacité opérationnelle, ces alliances n'ont pas toujours donné les résultats escomptés. Dans la mesure où elles n'ont pas de prise sur certains éléments de coût essentiels, à savoir l'acquisition et la gestion des marchandises, elles ne permettent pas de réduire les coûts autant que les compagnies de transport le voudraient pour améliorer leur rentabilité et leur compétitivité. D'autre part, les alliances devront à un moment ou à un autre aborder la question des transports intérieurs et de la logistique. Les activités qui font défaut aux compagnies maritimes sont le préacheminement, le postacheminement et le contrôle du matériel, qui sont des éléments essentiels de différenciation. Il ne semble par conséquent pas logique que les alliances se concentrent uniquement sur le transport de port à port. Les compagnies maritimes cherchent donc de plus en plus à se diversifier en étendant leurs activités au transport multimodal et à la logistique afin de garantir leur rentabilité sur le long terme.

25. Leurs stratégies de différenciation les amènent ainsi à investir de plus en plus dans des services de logistique tout en conservant le transport maritime comme activité principale. Cette transformation de l'activité, qui ajoute à l'offre de moyens de transport une offre de services reposant sur des connaissances spécialisées et les technologies de l'information, devrait ouvrir de nouvelles perspectives aux compagnies maritimes, dans un secteur qui affiche un volume d'activités annuel d'environ 100 milliards de dollars des États-Unis et, surtout, des taux de croissance supérieurs à la moyenne.

#### **Les services de logistique en Chine**

La Chine représente déjà entre 20 et 25 % des volumes mondiaux d'importations et d'exportations de marchandises conteneurisées, mais ses systèmes de transport direct sont limités et les mouvements de conteneurs à l'intérieur du pays sont relativement peu nombreux; les coûts de transport intérieur sont jusqu'à 50 % plus élevés qu'en Europe ou aux États-Unis. Une réforme des procédures législatives et douanières est en cours. Le gouvernement s'efforce de résoudre ces problèmes et a placé la logistique au cœur de son actuel plan quinquennal en y affectant un budget de 18 millions de dollars des États-Unis. La Chine s'emploie actuellement à moderniser et à élargir ses infrastructures routières et ferroviaires, ses voies navigables intérieures, ses infrastructures de transport maritime, et à créer des plates-formes de transport multimodal et des centres de distribution régionaux.

*Source: Drewry, APL and APL Logistics, China's Transport Infrastructure and Logistics, avril 2003.*

26. Les compagnies maritimes qui se lancent dans les services de transport multimodal et de logistique font de plus en plus concurrence aux transitaires qui fournissent des services similaires. En fait, dans ce domaine, les transitaires font figure de précurseurs par rapport aux compagnies maritimes ou d'autres transporteurs car c'est dès les années 70 qu'ils ont compris que leur avenir dépendait de l'offre de services de transport multimodal et de logistique. Le secteur des transitaires passe actuellement par une phase de consolidation analogue à celle du secteur des transports maritimes. En outre, les liens se resserrent et les sociétés de transitaires sont de plus en plus nombreuses à s'associer d'une manière ou d'une autre avec des compagnies de transport, maritime ou autre.

27. On pourrait à l'avenir assister à une concentration croissante de l'industrie des transports maritimes, ceux-ci restant l'activité principale autour de laquelle viendraient se greffer des services de transport multimodal. Ce processus de concentration modifiera les conditions de concurrence pour ce qui est du transport maritime proprement dit et permettra aux compagnies qui resteront de réaliser les investissements nécessaires en matériel et d'exploiter celui-ci de façon rentable. Il est probable que les compagnies qui ne figureront pas parmi les grands transporteurs mondiaux se spécialiseront, prendront des participations dans des compagnies d'envergure mondiale ou continueront de fournir des services internationaux de transport et de logistique sans être propriétaires ni même exploitants de navires<sup>6</sup>.

## **B. Initiatives d'ordre législatif**

28. En dépit de la croissance continue de la conteneurisation et du transport multimodal dans le monde, il n'existe aucun instrument international en vigueur qui régit les responsabilités découlant des opérations de transport multimodal. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 n'a pas reçu un nombre suffisant de ratifications pour entrer en vigueur. Les règles CNUCED/CCI (Chambre de commerce internationale) de 1992 pour les documents de transport multimodal sont de nature contractuelle et ne se prêtent pas à une uniformisation internationale. L'absence de régime international reconnu a conduit des gouvernements et des organismes régionaux et sous-régionaux, en particulier dans les pays en développement, à recourir à des solutions aussi diverses que variées, dont ces quelques exemples:

- Dans le souci d'harmoniser les règles et réglementations en matière de transport multimodal au sein de la sous-région, la **Communauté andine** a adopté en 1993 la décision 331 relative au transport multimodal international, sensiblement modifiée en 1996 par la décision 393. Les États membres de la Communauté andine auxquels ces règles et réglementations s'appliquent sont la Bolivie, la Colombie, l'Équateur, le Pérou et le Venezuela.
- Le **MERCOSUR** a adopté en 1995 un accord partiel sur la facilitation du transport multimodal de marchandises, qui vise à faciliter ce type de transport au sein des États membres. Les États membres du MERCOSUR auxquels cet accord s'applique sont

---

<sup>6</sup> Faust P., «Developments and trends in international multimodal transport and logistics», document présenté à un séminaire organisé par l'Institut maritime de Malaisie (MIMA), 2001.

l'Argentine, le Brésil<sup>7</sup>, le Paraguay<sup>8</sup> et l'Uruguay<sup>9</sup>. Les dispositions de l'accord ne s'appliquent toutefois que s'il est fait référence à l'accord dans le contrat de transport multimodal (art. 4).

- À la troisième réunion ordinaire des ministres sud-américains des transports, des travaux publics et de la communication, en novembre 1996, l'**Association latino-américaine d'intégration (ALADI)** a adopté la résolution 23 (III) relative à un accord sur le transport multimodal international. Les États membres de l'ALADI auxquels cet accord s'applique sont ceux de la Communauté andine et ceux du MERCOSUR, ainsi que le Chili. Pour que l'accord entre en vigueur (art. 46), il faut que six États signataires notifient leur volonté d'être liés par l'accord. Jusque-là, la Bolivie, le Pérou et le Venezuela ont signé cet accord.
- Dans le préambule du Projet d'accord-cadre sur le transport multimodal, les membres de l'**Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE)** reconnaissent que le transport multimodal international est un moyen de faciliter l'expansion du commerce international, qu'il faut stimuler le développement de services efficaces de transport multimodal et qu'il est souhaitable d'adopter certaines règles concernant le transport de marchandises aux termes de contrats de transport multimodal international, s'agissant notamment de la responsabilité des entreprises de transport multimodal.

29. Bien que les dispositions de fond de ces lois et réglementations s'inspirent principalement des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal et des règles CNUCED/CCI, il existe d'importantes différences sur des aspects essentiels tels que la base de responsabilité, la limitation de la responsabilité et la prescription. En outre, en Amérique latine, des pays tels que l'Argentine et le Brésil se sont dotés d'une législation qui diffère sensiblement de celle qui a été adoptée par les organes régionaux ou sous-régionaux compétents. Ce genre de situation crée des incertitudes quant au droit applicable. Cela est particulièrement important compte tenu du large champ d'application de ces lois et réglementations<sup>10</sup>.

30. L'absence de régime uniforme de responsabilité pour le transport multimodal et la prolifération d'approches régionales, sous-régionales et nationales ont incité un certain nombre d'organisations, dont la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, la Commission de

---

<sup>7</sup> Le décret n° 1563 du 19 juillet 1995 porte application de l'accord au Brésil.

<sup>8</sup> Le décret n° 16.927 du 16 avril 1997 porte application de l'accord au Paraguay.

<sup>9</sup> Le décret n° 99/95 du 8 août 1995 portait application de l'accord en Uruguay, mais un tribunal (Tribunal Contencioso Administrativo) uruguayen en a suspendu l'application à la date du 9 novembre 1998.

<sup>10</sup> Pour plus d'informations concernant la législation sur le transport multimodal adoptée aux niveaux régional, sous-régional et national, voir le rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé *Implementation of Multimodal Transport Rules*, UNCTAD/SDTE/TLB/2, et le tableau comparatif UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add.1

la Communauté européenne, l'OCDE, le Comité maritime international (CMI) et la CNUDCI, à étudier la question en vue de trouver une éventuelle solution. Conformément au Plan d'action (TD/386) adopté par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à sa dixième session, le secrétariat de la CNUCED a établi un rapport dans lequel il passe en revue l'application des actuelles règles et réglementations régionales, sous-régionales et nationales<sup>11</sup>. Une enquête, réalisée au moyen d'un questionnaire envoyé à l'ensemble des gouvernements et des entreprises du secteur, ainsi qu'aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées et à un certain nombre d'experts, a été effectuée concernant la faisabilité d'un nouvel instrument international qui régirait les responsabilités liées au transport multimodal.

31. Le grand nombre de réponses reçues (total de 109 réponses: 60 de gouvernements et 49 de l'industrie et d'autres sources) a montré l'importance qu'attachaient les uns et les autres à la question. L'enquête a clairement montré l'insatisfaction générale que suscitait l'actuel encadrement juridique du transport multimodal (83 % des réponses) et l'intérêt d'élaborer un nouvel instrument international régissant les responsabilités liées au transport multimodal (92 % des réponses). Presque toutes les entités et personnes ayant répondu (98 %) se déclaraient prêtes à soutenir tout effort concerté dans ce sens.

32. Les résultats de l'enquête ont été publiés dans un rapport et ont également été soumis au Groupe de travail sur le droit des transports de la CNUDCI<sup>12</sup>, qui a récemment commencé d'examiner un projet d'instrument sur le droit des transports<sup>13</sup>. Bien que concernant principalement les contrats de transport de marchandises par mer, ce projet d'instrument a un large champ d'application et pourrait couvrir, tel qu'il est actuellement rédigé, tous les contrats de transport multimodal comportant un parcours maritime. À sa dernière réunion, en mars 2003, en examinant la question controversée du champ d'application du projet d'instrument, le Groupe de travail a décidé de poursuivre ses travaux en considérant qu'en principe le projet d'instrument s'appliquerait à tous les contrats comportant un parcours maritime. Certaines inquiétudes ont été exprimées concernant l'application du projet d'instrument aux contrats de transport multimodal<sup>14</sup>, à savoir le risque qu'il limite la capacité des pays en développement, en particulier des pays sans littoral, de bénéficier des avantages potentiels du transport multimodal. La participation active des pays en développement aux négociations est donc essentielle pour que leurs intérêts soient bel et bien pris en considération dans l'élaboration de toute future convention.

---

<sup>11</sup> UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1.

<sup>12</sup> *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. Une version abrégée du rapport a été traduite et diffusée par le secrétariat de la CNUDCI dans toutes les langues officielles de l'ONU sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.30.

<sup>13</sup> Document de la CNUDCI portant la cote A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>14</sup> Pour un commentaire détaillé du projet d'instrument par la CNUCED, voir UNCTAD/SDTE/TLB/4. Pour les observations de la CNUCED et de la CEE, voir aussi le document de la CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1.

## C. Sécurité

33. À la suite des événements du 11 septembre 2001, une grande attention a été portée à la sécurité maritime et portuaire, aussi bien au niveau national qu'au niveau international. Un attentat terroriste visant le système des transports internationaux pourrait entraîner une interruption des services, la fermeture de ports et de terminaux et des retards dans le trafic de marchandises et le transport de passagers pouvant avoir des effets catastrophiques pour le commerce mondial. Un certain nombre d'initiatives ont donc été prises pour mettre en place des mesures renforçant la sécurité du commerce maritime international. Il en découle à l'évidence des coûts supplémentaires – achats de matériel, recrutement de personnel supplémentaire, application de nouvelles procédures tout au long de la chaîne d'approvisionnement internationale – qui devront être supportés par les chargeurs. On trouvera ci-après une brève description de quelques-unes des principales initiatives.

### *i) Mesures de sécurité prises par les États-Unis*

34. Il s'agit de mesures allant de lois d'ordre public à des programmes volontaires: loi de 2002 sur le commerce, loi de 2002 sur la sécurité des transports maritimes, présentation des déclarations de marchandises aux autorités douanières (règle des 24 heures), partenariat douanes/entreprises contre le terrorisme, sécurité des conteneurs («Container Security Initiative») et du commerce («Operation Safe Commerce»). Elles visent à améliorer la sécurité des ports et des transports maritimes, y compris par un contrôle renforcé du trafic d'importation de conteneurs au moyen de procédures d'information préalable, d'inspections préalables au chargement dans le cas de certaines catégories de conteneurs et d'une plus grande transparence de la chaîne d'approvisionnement. Elles concernent tous les trafics à destination des États-Unis ou transitant par les États-Unis, et tous les acteurs, même les plus modestes, du commerce et des transports internationaux<sup>15</sup>.

### *ii) Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)*

35. À sa Conférence diplomatique de décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Code ISPS dans le cadre d'un amendement apporté à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Le Code a pour objectif de définir un cadre international de coopération entre les gouvernements des pays contractants, les organismes gouvernementaux, les administrations locales et les entreprises de transport maritime et entreprises portuaires permettant de détecter les menaces contre la sécurité et de prendre des mesures préventives dans le cas des navires et des installations portuaires servant au commerce international. Il précise en outre les règles et les responsabilités respectives des parties chargées d'assurer, aux niveaux national et international, la sécurité maritime. Il prévoit une méthodologie d'évaluation des risques contre la sécurité permettant d'appliquer différents plans et procédures en fonction des niveaux de sécurité. Ce Code, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, est obligatoire pour tous les États signataires de la Convention SOLAS, quel que soit leur niveau de développement.

---

<sup>15</sup> Pour plus d'informations, voir le Bulletin des transports de la CNUCED, février 2003, *The Impact of Transport Security Initiatives on Developing Countries*, p. 10 à 18, [www.unctad.org](http://www.unctad.org).

36. Le Code ISPS imposera l'application de plans de sécurité – avec la désignation d'un personnel approprié sur chaque navire – dans chaque compagnie de transport maritime et dans chaque port. D'après un récent rapport de l'OCDE<sup>16</sup>, plus de 46 000 navires et près de 4 000 ports participent au commerce international, qui devront se conformer au Code ISPS. Les navires devront également être équipés d'un système d'identification automatique, compatible avec les systèmes d'alerte concernant la sécurité des navires. Le rapport évalue les coûts initiaux d'application du Code ISPS pour les exploitants de navires à 1,3 milliard de dollars des États-Unis environ (non compris le coût du système d'identification automatique), les dépenses annuelles ultérieures étant estimées à 730 millions de dollars des États-Unis.

37. Il est extrêmement difficile d'évaluer les coûts en personnel et en matériel de l'application d'un plan de sécurité des installations portuaires étant donné la grande diversité des besoins et des dépenses d'un port à un autre. Par exemple, les coûts d'équipement – clôtures, éclairage, portails sécurisés, matériel de communication, matériel de surveillance télévisuelle en circuit fermé, dispositifs de détection – varient considérablement en fonction de la taille des installations portuaires et des besoins. Certains ports ont déjà beaucoup investi en infrastructures et équipements de sécurité. Il n'est donc pas possible de donner une estimation globale. Toutefois, le service des garde-côtes des États-Unis a réalisé une estimation de ces coûts pour les États-Unis sur la base des nouveaux investissements nécessaires pour répondre aux prescriptions du Code ISPS; le coût initial en matériel et en personnel serait de 963 millions de dollars, puis le coût annuel de 509 millions de dollars<sup>17</sup>. Les investissements additionnels nécessaires dans certains pays en développement seront à la fois importants et immédiats.

*iii) Convention sur les pièces d'identité des gens de mer*

38. À sa Conférence, en juin 2003, l'Organisation internationale du Travail a adopté une nouvelle convention sur les pièces d'identité des gens de mer, qui définit pour 1,2 million de gens de mer une carte d'identité biométrique internationalement reconnue et sûre. La nouvelle convention crée un régime d'identité plus rigoureux, énonce de façon détaillée dans des annexes les paramètres fondamentaux et précis du document d'identité et propose un modèle biométrique basé sur une empreinte digitale<sup>18</sup>. Elle prévoit que tous les gens de mer de la marine marchande participant au commerce international doivent être munis d'une carte d'identité biométrique basée sur un modèle faisant appel à une empreinte digitale inscrite dans un code barre, conformément à une norme restant à définir. La Convention entrera en vigueur six mois après que l'OIT aura été notifiée de deux ratifications. Elle impose aux pays de délivrer une carte d'identité à tous leurs nationaux qui sont des gens de mer et aux gens de mer auxquels a été accordé un statut de résident permanent. Les gouvernements sont en outre tenus de créer et tenir à jour une base de données électronique nationale des cartes délivrées, suspendues ou retirées, qui permettra une vérification immédiate des cartes d'identité par les fonctionnaires habilités.

---

<sup>16</sup> OCDE, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, rapport établi pour le Comité des transports maritimes, juillet 2003.

<sup>17</sup> OCDE, p. 43.

<sup>18</sup> Voir [www.ilo.org/iloex/cgi-lex/convde.pl?C185](http://www.ilo.org/iloex/cgi-lex/convde.pl?C185) pour le texte de la Convention.

iv) *Proposition de la Commission européenne*

39. La Commission européenne a proposé au Parlement européen et au Conseil d'adopter un règlement visant à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires. Dans sa communication, elle a estimé que la sécurité de l'ensemble de la chaîne de transport, du fournisseur au consommateur, devait être renforcée. La proposition va donc au-delà de ce que prévoit le Code ISPS; un règlement devrait être adopté dans un proche avenir.

**D. Technologies de l'information et de la communication**

40. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) continuent d'accroître la productivité et la compétitivité des fournisseurs de services de transport. Elles sont devenues un instrument essentiel pour l'échange d'informations commerciales avec les clients et les fournisseurs et pour une gestion efficace des entreprises. Toutes les parties intervenant dans la chaîne de transport adaptent leurs pratiques afin de tirer profit des possibilités offertes par les TIC. Par exemple, des moyens de communication électroniques sont désormais utilisés par les transporteurs pour fournir une information actualisée sur les calendriers d'expédition, les barèmes, les réservations d'espace de chargement, la localisation des marchandises, les déclarations et l'établissement des documents de transport. Grâce aux TIC, les entreprises des pays en développement ont accès à un plus large éventail de services d'appui au commerce, ce qui leur permet d'optimiser leurs besoins en matière de transport. La croissance très rapide des transactions électroniques interentreprises au niveau mondial, fait que les entreprises et les économies qui n'adoptent pas des pratiques de commerce électronique risquent de perdre des parts de marché et de devenir moins compétitives.

41. Les principales tendances dans le domaine des transports sont le développement continu des portails et des sites Web de services de transport maritime, de communautés portuaires et de fournisseurs de services logistiques. Le nombre d'utilisateurs des trois portails de transporteurs – CargoSmart, GT Nexus et INTTRA – continuent d'augmenter et tous les portails se sont dotés de fonctions qui permettent aux chargeurs de fournir électroniquement l'information exigée par la règle des 24 heures des autorités douanières des États-Unis. La présentation à l'avance d'informations sur les marchandises sous forme électronique est désormais obligatoire. Les instructions d'expédition et les connaissements peuvent être établis en ligne, ce qui économise du temps et réduit les erreurs. En outre, les transporteurs de conteneurs ont continué de développer leurs propres sites Web, qui offrent de plus en plus de possibilités de transactions, outre qu'ils sont aussi rattachés aux trois portails<sup>19</sup>.

42. Les ports s'efforcent d'intégrer leurs divers systèmes afin d'améliorer et d'accélérer l'information au sein de la communauté portuaire. L'exploitant géant de terminaux Hutchison Port Holding a lancé son propre programme de commerce électronique et propose ainsi tout un éventail de services – marchés publics maritimes, gestion d'actifs, planification et marchés publics de transports, règlement du fret, gestion de l'information, services de logistique des transports. L'Autorité du port de Singapour a mis à profit ses compétences dans son système

---

<sup>19</sup> Le Bulletin des transports de la CNUCED de février 2003 présente une analyse des possibilités de transaction offertes par les sites Web des 20 premiers transporteurs de conteneurs – UNCTAD/WEB/TLOG/2003/1, p. 8.

Portnet.com pour établir des systèmes de communauté portuaire à Dalian (Chine), à Seattle (États-Unis) et en Afrique du Sud.

43. Dans un document qu'il a soumis à la Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transport internationaux en septembre 2001<sup>20</sup>, le secrétariat a examiné plus en détail différentes questions juridiques et documentaires. Il a examiné le rôle des documents de transport, en particulier du connaissement négociable, dans le fonctionnement des transactions commerciales internationales. Il a mis en lumière un certain nombre de problèmes et d'incertitudes juridiques découlant de l'application des actuelles lois et conventions relatives aux transports dans un environnement électronique, s'agissant notamment de remplacer le connaissement négociable par une variante électronique, et a également analysé les tentatives faites, aussi bien à un niveau contractuel que sur le plan de la réglementation, pour encourager l'utilisation de documents de transport électroniques. Les participants à la Réunion ont considéré que des solutions législatives étaient certes nécessaires, mais que des approches contractuelles pouvaient être utiles à titre provisoire.

44. Les lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et sur les signatures électroniques (2001) lèvent quelques-unes des incertitudes juridiques pesant sur l'utilisation des communications électroniques dans le commerce international. Le projet d'instrument, actuellement examiné à la CNUDCI, s'efforce d'aller plus loin encore en autorisant l'utilisation à la fois de «dossiers électroniques» et de «documents de transport sur papier», les uns et les autres bénéficiant du même statut juridique. Les discussions sur le projet d'instrument n'en sont toutefois encore qu'à un stade préliminaire. Si elles conduisent à terme à l'adoption d'une nouvelle convention sur les transports réglant effectivement la question des équivalents électroniques aux documents de transport traditionnels, un important pas en avant aura été fait pour faciliter le commerce international et les transports internationaux.

45. Les progrès ont été relativement lents, mais il est évident que le commerce électronique et les TIC continueront de jouer un rôle important dans les transports et le commerce au niveau international. Il est donc essentiel que les décideurs définissent une stratégie claire pour la mise en place d'un environnement favorable à l'utilisation des TIC dans ce contexte.

#### **E. Réunions à venir: incidences sur la facilitation du commerce**

46. La première Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport en transit a eu lieu à Almaty (Kazakhstan), en août 2003. Les participants y ont notamment analysé le rôle de la facilitation du commerce dans l'amélioration de l'efficacité des infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral et de transit. En particulier, la table ronde sur les mesures de facilitation du commerce, organisée par la CNUCED, s'est intéressée aux stratégies permettant à ces pays de se doter d'une capacité durable de planifier et d'exécuter des initiatives visant à faciliter le commerce et les transports au niveau régional. Un certain nombre de solutions ont été considérées, dont le renforcement

---

<sup>20</sup> TD/B/COM.3/EM.12/2, deuxième partie.



des institutions, la création de réseaux et l'utilisation des nouvelles technologies, de même que des partenariats secteur public/secteur privé aux niveaux bilatéral et régional<sup>21</sup>.

47. Outre cette table ronde, une réunion a été organisée par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU sur les approches régionales de la facilitation du commerce et des transports, qui a surtout été consacrée à la situation des pays sans littoral et des pays de transit d'Asie, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Europe. Les participants ont examiné les mesures pratiques prises par les commissions régionales de l'ONU pour mettre en place des mesures de facilitation du commerce et des transports.

48. La cinquième Conférence ministérielle de l'OMC, qui se tiendra à Cancún (Mexique) en septembre 2003, aura d'importantes conséquences pour la facilitation du commerce. D'après la Déclaration de Doha, «des négociations auront lieu après la cinquième Conférence ministérielle sur la base d'une décision qui sera prise, par consensus explicite, à cette session sur les modalités des négociations». La Déclaration reconnaît également «les arguments en faveur de l'accélération accrue du mouvement, de la mainlevée et du dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, et la nécessité d'une assistance technique et d'un renforcement des capacités accrues dans ce domaine».

49. La Conférence ministérielle examinera donc les travaux réalisés par le Conseil du commerce des marchandises en matière de facilitation du commerce et décidera des modalités de la négociation de règles à l'OMC en la matière. Elle précisera également les engagements des membres concernant l'assistance technique liée au commerce et le renforcement des capacités, en particulier dans les PMA, en tenant compte de leurs incidences respectives sur le développement.

50. Une Conférence régionale pour l'Amérique latine et les Caraïbes sur les stratégies de TIC pour la compétitivité et le développement, concernant la promotion du commerce électronique, la facilitation du commerce et la logistique, aura lieu à Rio de Janeiro (Brésil), en novembre 2003; les participants analyseront les incidences des TIC sur le développement, en particulier en tant que moyen d'accroître l'efficacité du commerce et des transports et de promouvoir la croissance économique par une participation au commerce mondial.

---

<sup>21</sup> Le résumé établi par le Président de la table ronde figure en annexe.

### **Résumé et conclusions**

51. L'examen des nouvelles tendances concernant les services de transports internationaux et la facilitation du commerce en a illustré les enjeux et les perspectives. Adapter leurs actuelles infrastructures physiques et juridiques à la fourniture de services logistiques et de services de transport multimodal aidera les pays en développement à s'intégrer au commerce mondial. De même, les TIC offrent de formidables possibilités à toutes les parties intervenant dans le commerce international et les transports internationaux d'avoir accès aux marchés mondiaux et de contrôler la chaîne d'approvisionnement.

52. L'application des nouvelles mesures de sécurité posera de toute évidence d'importants problèmes dans la plupart des pays en développement, en particulier dans les PMA. S'il est généralement admis qu'il faut renforcer la sécurité maritime et portuaire, il n'en est pas moins nécessaire de bien considérer la position des pays en développement en la matière, car les mesures proposées ont de toute évidence un coût non négligeable, qui sera même lourd pour certains pays en développement; or, l'incapacité d'appliquer ces mesures pourrait les empêcher de participer pleinement au commerce international et aggraver ainsi leur marginalisation.

53. La présente note a aussi montré le rôle important que les transports jouaient dans la promotion du commerce, et donc du développement économique. L'accès à des services de transport adéquats et fiables est essentiel pour profiter de la mondialisation. Il est donc important que les gouvernements accordent une priorité élevée au développement des services de transports internationaux, en privilégiant plus particulièrement l'infrastructure des transports et l'infrastructure juridique, les TIC, le renforcement institutionnel et le transfert de savoir-faire.

54. Ces questions, notamment celles des services de transport multimodal et des services logistiques, continueront d'occuper une place prépondérante dans le développement et méritent donc d'être analysées de façon plus approfondie par de futures réunions d'experts de la CNUCED, dans l'objectif de déterminer les politiques et les stratégies permettant d'en optimiser les avantages potentiels pour les pays en développement, compte tenu des progrès les plus récents.

## **Annexe**

### **Table ronde sur les mesures de facilitation du commerce**

Almaty (Kazakhstan), jeudi 28 août 2003

### **Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport en transit**

#### **Résumé du Président**

#### **M. l'Ambassadeur Matthias Meyer (Suisse)**

La facilitation du commerce consiste à mettre en place des conditions de commerce et de transport qui réduisent le coût des transactions commerciales internationales. Pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, les coûts de transaction peuvent être tels qu'ils renchérissent parfois les exportations au point de les évincer des marchés internationaux et alourdissent sensiblement le coût des importations. Le manque de moyens de transport et des coûts excessifs peuvent ainsi constituer d'importants obstacles à l'accès aux marchés extérieurs et à une intégration effective des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale. Une facilitation du commerce efficace favorise donc une meilleure intégration commerciale et stimule l'investissement local et international.

À partir de la note thématique de la CNUCED établie pour la table ronde, on peut estimer que des améliorations sont nécessaires dans un certain nombre de grands domaines, s'agissant en particulier des pays en développement sans littoral et de transit: 1) les couloirs régionaux de transport doivent jouer un rôle important dans la facilitation du transport en transit, mais il faut qu'il y ait consensus entre les pays sur des règles et des normes communes; 2) concernant les infrastructures, les pays doivent construire les «liaisons manquantes» dans les réseaux régionaux de transport et encourager la concurrence entre les modes de transport; 3) les politiques des transports devraient promouvoir l'intégration des entreprises locales dans les systèmes mondiaux de transport afin qu'elles puissent tirer profit des nouvelles technologies et modes de fonctionnement; 4) les partenariats entre agents commerciaux et agents de transport, privés et publics, peuvent améliorer la gestion du commerce.

Le Ministre des transports de la République islamique d'Iran a souligné la priorité accordée au développement de nouveaux couloirs de transit pour répondre à la fois aux besoins en matière de transport international des pays voisins et aux besoins nationaux en matière de transport pour le développement économique local le long de ces couloirs. Le nouveau couloir de transit Nord-Sud donnerait aux pays d'Asie centrale un accès à la mer bien moins onéreux que les actuels itinéraires. Le Ministre a souligné que son gouvernement recherchait activement la participation d'investisseurs étrangers.

Les participants ont noté qu'un certain nombre d'institutions internationales et de donateurs accordaient une attention croissante aux mesures de facilitation du commerce. D'où la nécessité d'une coordination multilatérale, régionale et sous-régionale pour une application efficace des programmes de facilitation du commerce. Ces programmes devraient répondre aux besoins des différents secteurs de l'économie nationale, en particulier les douanes, le commerce, les transports et la sécurité. Étaient parties prenantes non seulement les institutions publiques, mais aussi les entreprises privées de commerce et de transport et les individus qui pouvaient être concernés par les politiques et les actions des pouvoirs publics. Les programmes devaient donc être globaux et cohérents pour garantir des avantages concrets dans des délais raisonnables.

Il fallait en outre profiter des compétences des organisations régionales de développement, qui pouvaient adapter des initiatives mondiales aux besoins régionaux.

Les participants ont également noté la nécessité de renforcer la capacité de gestion des administrations publiques pour une meilleure adaptation des instruments internationaux de commerce et de transport et des meilleures pratiques commerciales. L'expérience des pays développés montrait que cela demandait beaucoup de temps et de ressources. Il fallait également renforcer les capacités commerciales des fournisseurs nationaux de services et accroître la compétitivité des services de transport. Des partenariats avec le secteur privé étranger pouvaient offrir la possibilité d'améliorer ces services de transport.

Étaient présents des représentants de quatre organisations internationales, à savoir l'Organisation mondiale des douanes, la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et la Banque mondiale. À l'occasion d'un exposé unique et coordonné, les quatre organisations ont exprimé une seule et même position. Si des instruments institutionnels (par exemple, la Convention révisée de Kyoto, les recommandations de la CEE) avaient été élaborés, si un certain nombre de méthodes diagnostiques concernant les douanes, le commerce et les transports avaient été mises au point, et si les technologies de l'information et des outils spécifiques (par exemple, les programmes SYDONIA et SIAM) étaient disponibles, la facilitation du commerce ne se limitait néanmoins pas à des normes et à de la technologie, il s'agissait aussi de rationaliser et d'intégrer des processus commerciaux et administratifs. Les organisations internationales et les donateurs pouvaient aider les pays, mais c'était aux gouvernements de réaliser eux-mêmes les changements nécessaires. Il fallait pour cela une volonté politique forte et constante, soutenue par des mécanismes de facilitation appropriés (par exemple, comités de facilitation, groupements, etc.), aux niveaux national et sous-régional.

Les participants ont également évoqué la situation en Asie centrale où, dans la plupart des pays, la complexité du commerce international et des transports internationaux était relativement nouvelle. Ils ont particulièrement mentionné une bureaucratie excessive, des réglementations obsolètes ou – parfois – inexistantes, l'absence d'harmonisation des codes, procédures et documents aux niveaux national et régional. Quelques participants ont parlé des programmes et des activités prévus pour améliorer la situation dans leur pays. Il a également été noté que la capacité actuelle des fournisseurs locaux de services de transports internationaux était faible. Accroître la compétitivité de ce secteur et promouvoir des partenariats avec des entreprises étrangères stimuleraient le commerce et le développement.

Les participants à la table ronde ont conclu qu'une facilitation du commerce plus efficace comportait d'appréciables avantages économiques; en particulier dans les pays sans littoral, elle pouvait considérablement contribuer à un accroissement du commerce. Elle était également considérée comme un facteur de bonne gouvernance, qui stimulerait l'investissement national et l'investissement étranger direct. La création de couloirs internationaux de transport constituait une priorité; ces couloirs profitaient non seulement aux pays sans littoral, mais aussi aux pays de transit pour lesquels ils constituaient un investissement permettant de développer des activités économiques dans les zones considérées. Enfin, les débats sur la facilitation du commerce ont été jugés opportuns, puisque la communauté internationale aurait à décider, à Cancún, si des règles en matière de facilitation du commerce devaient être négociées à l'OMC.

-----