



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/59
TD/B/COM.3/EM.20/3
24 octobre 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement

Réunion d'experts sur le développement
des services de transport multimodal
et de logistique

Genève, 24-26 septembre 2003

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LE DÉVELOPPEMENT
DES SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE**

tenue au Palais des Nations, à Genève
du 24 au 26 septembre 2003

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Page</u>
I. Résumé établi par le Président	2
II. Questions d'organisation	14
<u>Annexe</u>	
Participation	15

Chapitre I

RÉSUMÉ ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT

1. La Réunion d'experts sur le développement des services de transport multimodal et de logistique s'est tenue du 24 au 26 septembre 2003, conformément à la décision prise par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa septième session. Les experts disposaient du document de travail établi par le secrétariat, intitulé «Développement des services de transport multimodal et de logistique» (TD/B/COM.3/EM.20/2).

2. Cette réunion avait pour objet d'aider les gouvernements et le secteur du commerce et des transports à examiner les différentes solutions et mesures qui pouvaient être adoptées au vu des évolutions récentes, afin de promouvoir le développement des services de transport multimodal et de logistique. Les débats de fond sont regroupés dans le présent document sous les rubriques ci-après:

- a) Services de transport et développement;
- b) Infrastructure et technologie;
- c) Sécurité et sûreté;
- d) Facilitation;
- e) Cadre juridique;
- f) Structure des marchés et accès aux marchés;
- g) Conclusions et action future.

3. Les experts venaient de différents ministères, notamment ministères du commerce extérieur et des transports, ainsi que d'organisations du secteur privé, d'entreprises de transport publiques et privées, ainsi que d'organisations spécialisées s'occupant de questions de transport, de commerce et de sécurité.

A. Services de transport et développement

4. Les coûts de transaction, en particulier les coûts de transport, ont de plus en plus d'importance pour la compétitivité des pays, surtout par comparaison avec les droits de douane, qui ont beaucoup diminué ces dernières décennies. Comparant les coûts de transport international supportés par les pays développés aux coûts supportés par les pays en développement, on a pu noter que ces derniers dépensaient environ deux fois plus en proportion de la valeur de leurs importations. Les coûts du transport terrestre sont particulièrement élevés et diffèrent considérablement d'un couloir à l'autre.

5. L'évolution des transports internationaux suit celle de la structure des échanges internationaux, qui se font essentiellement dans le sens Est-Ouest. Pour un certain nombre de

raisons, certains services Nord-Sud tendent à être plus coûteux. Parmi les pays du Sud, ceux qui sont sans littoral se heurtent à des obstacles supplémentaires concernant l'accès aux marchés. D'autres pays, en particulier ceux qui se trouvent à la croisée des services Est-Ouest et Nord-Sud, peuvent bénéficier de ces configurations des échanges et fournir des services de transbordement dans leurs ports, attirant ainsi des services de transport maritime supplémentaires, dont bénéficieraient aussi les importateurs et exportateurs nationaux. D'autres pays peuvent essayer de fournir des services de logistique aux pays voisins si, par exemple, ils investissent dans la facilitation du commerce ou offrent un environnement plus sûr. En pareil cas, il sera possible, même pour de petits pays, de bénéficier d'économies d'échelle grâce aux mouvements de marchandises de pays voisins.

6. Les experts ont noté qu'une diminution des coûts de transport stimulerait de façon appréciable le processus du développement. À court terme, le moyen d'obtenir de telles réductions pourrait être la modification de politiques et de pratiques au niveau national ou international, ainsi qu'à celui des entreprises. Par exemple, il a été estimé dans un pays que chaque jour supplémentaire d'attente dans ses ports coûtait aux chargeurs un million de dollars. Pour l'Amérique du Sud, on a estimé qu'une amélioration de 1 % des coûts du transport international de biens conteneurisés ferait économiser à la région plus de 250 millions de dollars. Il a été estimé que l'inefficacité du fonctionnement des ports et des douanes coûtait à l'Amérique latine quelque 4 milliards de dollars par an. Dans plusieurs pays en développement, l'absence de connexions de transport suffisantes retardait le développement régional.

7. La mise en place de services de transport multimodal et de logistique a été considérée comme un puissant moyen de réduire les coûts de transaction et d'augmenter ainsi la compétitivité des entreprises commerciales des pays en développement. À cet égard, les experts ont analysé les économies résultant d'une réduction de la durée totale du transport ou du délai s'écoulant depuis le traitement de la commande jusqu'à la livraison des marchandises. En règle générale, une meilleure gestion des aspects logistiques pouvait aboutir à une réduction appréciable du délai de livraison. Dans certains cas cités à titre d'exemple, les délais de livraison avaient été ramenés de 110 à 50 jours, soit une réduction supérieure à 50 %. Les incidences sur le coût du financement du commerce étaient importantes. Si l'on appliquait les taux d'intérêt en vigueur à la valeur globale des importations des pays en développement, soit 1,6 trillion de dollars, les économies à attendre de la réduction des paiements au titre des intérêts pourraient se chiffrer en milliards de dollars.

8. Étant donné la nature dynamique de la relation existant entre transport international et commerce, des améliorations dans les services de transport multimodal et de logistique permettraient sans doute d'enclencher un cercle vertueux. L'amélioration des services entraînerait une augmentation du volume des échanges, laquelle encouragerait à offrir davantage de services de transport de meilleure qualité, ces services aidant à leur tour à promouvoir le commerce. Cela est d'autant plus vrai que le commerce des biens manufacturés et des biens intermédiaires ne cesse de se développer, ce qui exige un recours croissant à la conteneurisation ainsi que des transports plus rapides et devrait inciter à consacrer plus d'efforts à la facilitation du commerce et des transports.

9. Dans de nombreux pays en développement, le transport, en particulier le transport routier et les opérations portuaires, constitue une importante source d'emplois. En pratique, il se peut

que des réformes conduisent à bref délai à réduire les emplois dans ce domaine, tout en exigeant que l'on assure une formation supplémentaire aux travailleurs qui continueront d'être employés, dans les ports, par exemple. Les effets attendus à long terme de telles réformes ne seront peut-être pas toujours suffisants pour surmonter les oppositions politiques qu'elles risquent de susciter. En ce qui concerne les services de transport, la plupart des pays en développement ont une balance des échanges déficitaire – ils achètent des services de transport à l'étranger.

10. La pauvreté dans les pays en développement est en partie liée à l'absence de transports ou à l'inefficacité des transports existants, qui créent l'une et l'autre des obstacles au commerce. Il a été estimé que dans les ports d'une sous-région, le coût de l'inefficacité dont font preuve les autorités portuaires et les commissionnaires en douanes et l'insuffisance du cadre juridique en place représentent des frais généraux imputables à la bureaucratie d'environ 300 dollars à 800 dollars par conteneur plein. En bien des cas, l'incidence de cet état de choses sur les coûts de transaction est supérieure au coût des opérations portuaires. Dans la plupart des pays en développement, même les ports publics doivent être financièrement indépendants, il est donc particulièrement nécessaire d'améliorer la qualité et de réduire le coût de l'administration des ports.

11. Certains experts ont appelé l'attention sur le fait que le transport est étroitement lié à d'autres aspects du développement. Un aspect particulier a été mentionné: le taux élevé d'infection par le VIH des chauffeurs de poids lourds dans de nombreux pays africains.

12. Les délégués ont engagé les organisations internationales, notamment la CNUCED et la Banque mondiale, à soutenir de manière coordonnée les initiatives prises dans le domaine du transport multimodal, des services logistiques et de la facilitation du commerce. Le représentant de la Banque mondiale a dit que son organisation accordait un rang de priorité très élevé à ces questions en raison de leur importance pour le développement durable.

13. La réduction des coûts de transaction dépend en grande partie de mesures qui doivent être prises à l'échelon national et exige une volonté politique et l'appui des pouvoirs publics. De toute évidence, il faut donner la priorité à l'amélioration des capacités d'offre de transport dans les pays en développement afin de stimuler la croissance économique et le développement. Cela devient indispensable si l'on veut que les pays en développement abaissent les obstacles au commerce que représentent les coûts de transport, devenus plus importants que les obstacles tarifaires. Les pays en développement ont besoin d'être aidés à cet égard. Il serait donc souhaitable de créer, au sein de la CNUCED, une instance permanente facilitant l'échange de données d'expérience, l'examen des meilleures pratiques et la réalisation d'un consensus sur les questions de nature globale. Par ailleurs, la CNUCED, grâce à ses travaux de recherche et à ses programmes de coopération technique, peut aider les pays en développement en donnant des avis sur les dernières évolutions intervenues dans le domaine du transport maritime et sur les moyens d'améliorer les résultats obtenus par les entrepreneurs nationaux de transport.

B. Infrastructure et technologies

14. Une bonne infrastructure des transports et la possibilité d'utiliser les technologies de l'information et de la communication sont les conditions préalables du transport multimodal et du commerce. Or la situation à cet égard est très différente d'un pays à l'autre. La

conteneurisation est devenue la méthode de transport dominante en ce qui concerne les marchandises diverses et pour que le transport multimodal se développe, il faut disposer d'installations et d'engins pour la manutention et le transport des conteneurs. Des politiques nationales à long terme prévoyant le développement des infrastructures et leur intégration dans des initiatives régionales sont indispensables pour que les pays bénéficient de la mondialisation.

15. Il y a encore, dans l'infrastructure des transports, des besoins d'investissement, aggravés dans certains cas par le caractère insuffisant de l'entretien. Il a été mentionné que certains ports d'Amérique latine et d'Afrique avaient grand besoin d'un dragage. La pénurie d'investissements est manifeste dans le cas de plusieurs voies de navigation intérieure, et en raison de médiocres connexions routières et ferroviaires avec les ports, un transport multimodal efficace est souvent impossible.

16. Pendant la décennie écoulée, les concessions octroyées pour l'exploitation d'infrastructures de transport dans certains pays ont permis, dans une certaine mesure, de surmonter l'inefficacité opérationnelle et de remédier à l'insuffisance des investissements. Tel a été le cas s'agissant des concessions d'installations terminales et d'autres formes de participation du secteur privé en Amérique latine et dans les Caraïbes, où des investissements dans les installations portuaires réalisés en temps utile se sont traduits par des améliorations mesurables: augmentation du débit, de la dimension des navires et de la fréquence des services de transport.

17. La pratique consistant à coordonner les investissements dans les transports a été illustrée par une expérience nationale réalisée en Amérique latine, où les plans nationaux relatifs à l'infrastructure des transports sont harmonisés avec des initiatives régionales à long terme tels que l'ITHO (Initiative de transport de l'hémisphère occidental) et l'IIRSA (Initiative d'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud). Il a été mentionné qu'en Afrique, dans certains cas, un financement conjoint par les pays de transit et les pays sans littoral pouvait aider à mettre en place l'infrastructure de transport nécessaire.

18. Un trait commun à de nombreux pays est le rôle secondaire qui revient aux réseaux de voies ferrées et de voies de navigation intérieure dans le transport multimodal et les efforts déployés pour remédier à ce déséquilibre. Un moyen d'y parvenir serait d'égaliser les chances pour tous les modes de transport. De plus, de l'avis de certains experts, il serait important que les transporteurs intérieurs changent d'attitude à l'égard des chargeurs et de leurs besoins. À titre d'exemple, il a été fait référence à une nouvelle stratégie des exploitants de porte-barges sur le Rhin: ils avaient compris qu'ils ne pouvaient pas assurer la livraison rapide de conteneurs, mais qu'ils pouvaient, en revanche, offrir des services complémentaires de transport de conteneurs plus lents mais plus fiables, et exploitaient cette branche d'activité avec succès en même temps que celle, traditionnelle, du transport de vrac.

19. Dans d'autres pays, le développement insuffisant des infrastructures de transport intérieur explique en grande partie la lenteur de l'accroissement des échanges internationaux et intérieurs. Souvent, les routes carrossables par tous les temps sont l'exception, et le mauvais état d'entretien des voies ferrées nuit aux exportations de produits miniers et de produits forestiers, par exemple. Dans un pays insulaire, le commerce intérieur se fait par de nombreux ports éparpillés le long de la côte, et comme aucun de ces ports n'est assez moderne pour jouer un rôle régional, les marchandises faisant l'objet de commerce international sont transbordés dans des pays voisins.

20. Des investissements majeurs peuvent changer la structure des services de transport. Le développement envisagé du canal de Panama et les efforts déployés pour promouvoir la position du Panama en tant que centre maritime pourraient avoir, pour les services de transport maritime, d'importantes conséquences qui se feraient sentir dans les pays de l'hémisphère occidental. De même, les investissements consacrés aux secteurs ferroviaire et routier dans un pays du Moyen-Orient sont en train de transformer ce dernier en une plate-forme pour le transport en transit reliant à la mer des pays sans littoral de l'Asie du Sud et centrale et raccourcissant la durée des services assurés entre ces pays. À moindre échelle, et dans la ligne des activités de ravitaillement en vue de l'exploitation de pétrole marin nouvellement découvert, un petit pays insulaire se propose de devenir un centre régional d'activités maritimes pour répondre aux besoins de pays africains voisins.

21. L'emploi de nouvelles technologies augmente la capacité de l'infrastructure des transports et vient au premier rang dans les plans de développement. Les réseaux de communication et de transport sont étroitement liés entre eux. Les chargeurs ou les entrepreneurs de transport qui, par exemple, n'ont pas accès à l'Internet, seront aussi exclus des réseaux de transport et de logistique. Les délégués de plusieurs pays, mais aussi les porte-parole d'entrepreneurs de transport, ont souligné que ce fait était crucial, en particulier pour les pays les moins avancés. Les systèmes de positionnement géographique sont en train de se généraliser parmi les transporteurs routiers d'Amérique latine. L'absence de l'infrastructure nécessaire pour relier entre elles les parties ayant des activités portuaires est l'une des lacunes le plus communément observées. En Asie, un projet de transport multimodal visant à promouvoir les échanges combinait l'aspect matériel (c'est-à-dire les travaux de génie civil et l'équipement des dépôts intérieurs de dédouanement) et l'aspect logiciel (c'est-à-dire les systèmes SIAM et SYDONIA).

22. Le Système douanier automatisé de la CNUCED (SYDONIA) a été présenté, et il a été annoncé que la nouvelle version de ce Système, «SYDONIA World», qui remplace «SYDONIA ++», était maintenant disponible. À l'heure actuelle, plus de 80 pays utilisent le Système SYDONIA.

23. Les experts ont noté que les moyens de communication électroniques étaient de plus en plus employés dans les services de transport international, en particulier pour l'échange d'informations, la réservation et la localisation de marchandises, ainsi que pour l'élaboration des documents de commerce et de transport. Il a aussi été fait référence à plusieurs reprises à l'utilisation de documents de transport négociables aux fins du commerce international ainsi que des possibilités de les remplacer par des solutions électroniques. Il a, toutefois, été reconnu qu'en l'absence d'un cadre juridique approprié, il restait difficile de recourir à cette solution.

24. Améliorer les communications entre les différents modes de transport peut réduire les retards de manière appréciable. Une meilleure coordination de la chaîne d'approvisionnement peut améliorer la productivité des installations, donc augmenter la capacité de l'infrastructure de transport. La participation du secteur privé au développement des infrastructures – ports, rail, routes et voies de navigation intérieure –, qui est un moyen d'attirer les capitaux et le savoir-faire, est de plus en plus fréquente. Le secteur public doit faire face à de nouveaux défis, comme la mise en place du cadre législatif et réglementaire approprié et le perfectionnement des ressources humaines; dans ces domaines, la CNUCED devrait continuer à apporter une aide.

C. Sécurité et sûreté

25. Les experts ont noté que si la communauté internationale s'était toujours préoccupée de la sécurité et de la sûreté dans le domaine maritime, elle leur prêtait beaucoup plus d'attention depuis les événements du 11 septembre 2001. Il a été fait référence aux initiatives adoptées par les États-Unis en ce qui concerne la sécurité des conteneurs, en particulier à l'Initiative pour la sécurité des conteneurs (CSI), au Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (C-TPAT) et à l'obligation de fournir une déclaration 24 heures avant le chargement de la marchandise dans un port étranger. L'objectif général de ces initiatives est de renforcer la sécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement en exigeant que tous les acteurs intervenant dans le secteur du commerce et des transports fournissent des informations détaillées et coopèrent entre eux.

26. Des préoccupations ont été exprimées par certaines délégations concernant le coût supplémentaire qui résulterait, pour les exportations des pays en développement, d'un changement d'itinéraire et d'un transbordement impliquant un passage par les ports visés par le programme CSI. De ce fait, il a été jugé important pour les chargeurs des pays en développement d'adhérer à ce programme. Toutefois, la plupart des ports des pays en développement ne disposaient pas des installations d'inspection nécessaires, même si l'on commençait à en mettre en place dans certains d'entre eux. Il a été estimé que les pays en développement auraient de la difficulté à satisfaire aux prescriptions du C-TPAT, ce qui aurait un effet notable sur leurs exportations. Un autre fait nouveau qui risquait d'entraîner des coûts importants était l'exigence nouvelle d'une meilleure surveillance des conteneurs vides.

27. Les experts ont aussi débattu des travaux entrepris par l'Organisation maritime internationale, en particulier des modifications apportées à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Une importance toute particulière a été attachée au nouveau chapitre XI-2 de cette Convention, qui incorpore le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI (le Code ISPS), lequel devait entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Il a été suggéré que l'expérience acquise à l'occasion de l'annexe 17 de la Convention de Chicago de 1944 dans le domaine du transport aérien pourrait donner d'utiles indications.

28. L'objectif principal du Code ISPS est d'établir un cadre international prévoyant la coopération entre les gouvernements des pays parties, les organismes publics, les administrations locales, les chargeurs et les industries portuaires, l'objectif étant de déceler les menaces contre la sécurité et de prendre des mesures pour éviter les incidents compromettant la sécurité des navires et des installations portuaires servant au commerce international. Le Code offre un cadre logique, normalisé d'évaluation des risques, qui permet aux gouvernements de modifier la vulnérabilité des navires et des installations portuaires pour tenir compte du changement d'intensité des menaces.

29. En ce qui concerne les navires, les conditions imposées seront notamment l'élaboration de plans de sécurité des navires, la désignation d'officiers chargés de la sécurité des navires, d'officiers chargés de la sécurité de l'entreprise et la mise en place de certains matériels à bord. Dans le cas des installations portuaires, il s'agira d'élaborer des plans de sécurité des installations et de charger des officiers de veiller à la sécurité. Par ailleurs, l'application du Code

dans le cas des navires comme dans celui des installations portuaires supposera la possibilité d'accès aux fins de surveillance et de contrôle, la surveillance des activités des personnes et des mouvements des marchandises, et supposera aussi que l'on puisse recourir facilement à des systèmes de sécurité et d'alarme. De plus, il sera extrêmement important d'assurer la formation nécessaire pour que les mesures prescrites soient correctement mises en œuvre. Il a été souligné que les gouvernements devaient adapter leur législation et leurs programmes nationaux pour permettre l'application du Code.

30. Les experts de pays en développement ont indiqué que leurs pays s'employaient déjà à satisfaire, dans les délais, aux conditions prescrites par le Code ISPS. Toutefois, plusieurs délégués ont fait observer que, pour appliquer les nouvelles mesures de sécurité, leurs pays auraient besoin d'une aide dans les domaines du savoir-faire technique, de l'infrastructure et de la formation ainsi que d'une aide financière, faute de quoi ces mesures risqueraient de se transformer en véritables obstacles non tarifaires. Il a été estimé que la communauté internationale devait trouver un système de sécurité pratique et d'un bon rapport coût-efficacité, qui serait à la portée de tous les pays. Par ailleurs, il a été jugé important de promouvoir une stratégie plus coordonnée en matière de sécurité, afin d'éviter la prolifération de mesures faisant en partie double emploi. Il importait donc que la CNUCED continue de suivre les évolutions intervenant dans ce domaine et d'analyser les conséquences, pour le commerce des pays en développement, des initiatives prises en matière de sécurité.

D. Facilitation

31. La facilitation du commerce comprend un large éventail de mesures, telles que réforme des douanes, accords de transit, et simplification et harmonisation des procédures et des documents. Elle permet aux secteurs public et privé de recueillir tous les avantages des investissements dans l'infrastructure de transport et favorise le commerce international. Les économies réalisées grâce à l'application de l'ensemble de ces mesures pourraient être importantes. Un certain nombre de pays ont appelé l'attention sur des difficultés observées en matière de dédouanement – pour certaines importations, le dédouanement pouvait prendre jusqu'à 15 jours. Certains pays ont appliqué des programmes de réforme dont le but est de ramener le délai de dédouanement à 48 heures au maximum. À l'heure actuelle, en moyenne, les formalités de dédouanement prennent encore deux à cinq fois plus de temps dans les régions en développement que dans les pays développés, ce qui est un obstacle très grave au commerce de produits manufacturés et de produits intermédiaires.

32. Dans certains cas, la facilitation est entravée par les mesures visant à lutter contre la contrebande et le commerce illicite. Par exemple, les conteneurs en transit chargés de marchandises commerciales à destination d'Asie centrale sont déchargés pour inspection dans les ports du pays de transit puis rechargés; l'objectif de l'opération étant de s'assurer qu'il n'y a pas, dans les marchandises transportées, des produits interdits qui risqueraient d'être réintroduits en contrebande. La nécessité d'employer les Incoterms convenant au transport multimodal a aussi été mentionnée.

33. Il faut que l'élaboration et l'application de mesures de facilitation soient adaptées aux besoins locaux, nationaux et régionaux. Dans les ports d'Afrique du Nord, la direction des ports s'efforce d'accélérer le dédouanement des marchandises et d'augmenter le nombre des véhicules

routiers nécessaires pour transporter les marchandises importées, afin que les employés des ports puissent travailler davantage que sept heures par jour, comme c'est le cas actuellement. Cette initiative exige la participation de tous les milieux portuaires et, ce qui est plus important, une forte impulsion du Ministère des transports. En Asie du Sud, le projet de facilitation du commerce de 3 millions de dollars qui vise à renforcer la législation des transports et à mettre en œuvre des procédures rationnelles applicables aux marchandises d'origine interne et aux marchandises en transit à destination d'Asie centrale compte pour sa mise en œuvre et son succès, sur des partenariats entre secteur public et secteur privé. D'autres solutions, comme celle qui consiste à investir dans des ports secs situés hors de la zone portuaire proprement dite ou à l'intérieur des terres, sont une partie importante du programme. Des arrangements de transit bilatéraux en faveur des pays sans littoral, comme ceux qui ont été signés entre différents pays en Asie centrale et en Afrique de l'Ouest, réduiraient le nombre des contrôles inutiles sur les routes grâce à des accords sur les couloirs, les itinéraires, les points de contrôle, les documents concernant les véhicules et les conducteurs, et à la répartition des marchandises entre transporteurs des pays de transit et des pays sans littoral.

34. Dans d'autres pays, la facilitation du commerce doit faire face à des difficultés redoutables. Les problèmes tenant au caractère fragmenté du territoire de certains pays insulaires sont aggravés par la domination qu'exercent sur les transports l'influence des commerçants conservateurs, l'insuffisance des services de collecte à destination des centres majeurs de transbordement à l'étranger, une coopération insuffisante entre secteurs public et privé, et l'absence d'infrastructure et d'infostructure.

35. Les organisations internationales ont aidé certains pays en développement à simplifier les documents exigés. À l'échelon national, la création de comités de facilitation du commerce et des transports peut aider à faire appliquer les mesures de facilitation du commerce et à faire adopter les règles, normes et recommandations convenues à l'échelon international. Là encore, un fort appui des pouvoirs publics ainsi que la coopération et la coordination aux niveaux régional et international et l'assistance technique seraient nécessaires pour faire appliquer les nouvelles procédures et réglementations.

E. Cadre juridique

36. Les experts se sont généralement accordés à reconnaître qu'avec le développement de la conteneurisation, le transport multimodal prenait de plus en plus d'importance. Il a été admis que l'existence d'un cadre juridique approprié pour le transport multimodal était indispensable au développement de ce dernier. Il a, toutefois, été souligné que dans un certain nombre de pays en développement, les lois nationales régissant les transports étaient souvent d'un autre âge et devaient être modernisées, et qu'il n'y avait pas de cadre juridique spécifique concernant le transport multimodal. Il a aussi été souligné que les chargeurs avaient besoin de pouvoir compter sur un cadre international harmonisé en la matière, permettant qu'une seule partie ait la responsabilité de l'ensemble du transport. Il a été estimé que c'était là un élément essentiel de la réduction des coûts de transport.

37. Au niveau international, il n'existait pas de régime de responsabilité uniforme concernant le transport multimodal. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, adoptée en 1980, n'avait pas recueilli un nombre de ratifications

suffisant pour entrer en vigueur. Les Règles CNUCED/CII applicables aux documents de transport multimodal, entrées en vigueur en 1992, étaient des dispositions contractuelles à faire figurer dans les contrats commerciaux, et cédaient le pas à toute convention internationale ou loi nationale de caractère impératif.

38. Faute de cadre juridique uniforme largement accepté concernant le transport multimodal, les pays en développement avaient dû recourir à des solutions régionales, sous-régionales ou nationales. Il a été souligné que c'était seulement en Amérique latine que trois différentes lois et réglementations applicables au transport multimodal avaient été élaborées par les organisations régionales et sous-régionales pertinentes (ALADI, MERCOSUR et la Communauté andine). Il a aussi été fait référence au Projet d'accord-cadre sur le transport multimodal de l'ANASE. De plus, certains pays s'étaient aussi dotés d'une législation propre sur le sujet. La prolifération d'approches différentes aggravait encore l'incertitude.

39. Des questions ont été posées quant aux raisons pour lesquelles la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises n'était pas entrée en vigueur. Il a été répondu que le document du secrétariat (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1), qui présentait les réponses au questionnaire du secrétariat concernant la faisabilité d'un nouvel instrument international concernant le transport multimodal, avait donné un aperçu détaillé des opinions exprimées à cet égard. Les réponses données par les répondants signalaient notamment l'insuffisance de l'information et de la sensibilisation, en particulier de la part des chargeurs et des destinataires, ainsi que des doutes quant aux avantages de la Convention; le nombre important des ratifications requises (30) pour que la Convention entre en vigueur; les pressions exercées par les milieux intéressés du transport maritime; et le lien étroit avec les Règles de Hambourg. Dans ce contexte, les experts ont demandé que le secrétariat de la CNUCED réévalue la mesure dans laquelle la Convention était propre à promouvoir le transport multimodal et examine les changements qu'il pourrait être nécessaire de lui apporter pour l'adapter aux besoins des transports modernes.

40. Il a aussi été fait référence aux travaux que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) consacrait, à l'heure actuelle, à l'élaboration d'un projet d'instrument sur le droit des transports. Il a été souligné que, tandis que le projet d'instrument avait été élaboré pour être appliqué au transport par mer, il était proposé de le rendre applicable aussi au transport multimodal comportant un segment maritime. Si le projet d'instrument avait l'appui des gros chargeurs et transporteurs maritimes, de fortes réserves avaient été exprimées par d'autres professionnels des transports, qui n'étaient pas sûrs que l'instrument envisagé soit applicable au transport multimodal. Il était douteux que, tel qu'il était rédigé, cet instrument puisse améliorer la situation peu satisfaisante qui régnait à l'heure actuelle. Le projet en était encore aux stades préliminaires d'élaboration, et il était important que les pays en développement participent activement aux négociations qui se dérouleraient dans le cadre de la CNUDCI, afin que leurs intérêts soient pris en considération.

41. Il a été dit que le secrétariat de la CNUCED pouvait aider les pays en développement en établissant des études sur les conséquences qu'entraînerait le projet d'instrument pour les secteurs du commerce et des transports des pays en développement. Par ailleurs, la CNUCED devait travailler en étroite coopération avec les autres organisations internationales et

organisations régionales, afin de faciliter la participation des pays en développement au processus de négociation.

F. Structure des marchés et accès aux marchés

42. L'accès aux marchés est une question décisive pour les pays en développement, qu'il s'agisse des opérations de transport multimodal ou des opérations de transport modal correspondantes. Les gouvernements doivent trouver un juste équilibre entre les intérêts des commerçants qui souhaitent pouvoir compter sur des services de transport multimodal d'un bon rapport coût-efficacité et les intérêts des transporteurs locaux qui ont besoin de bénéficier d'un certain appui pour pouvoir fournir des services concurrentiels. Cet appui, toutefois, ne devrait pas aller jusqu'à empiéter sur la liberté de choix des chargeurs, mais viser plutôt à améliorer les capacités d'offre, et donc la compétitivité. Améliorer les capacités d'offre est aussi un élément important de l'appui international aux pays en développement dans les négociations multilatérales relatives au commerce des services de transport.

43. Pour les pays en développement, il devient de plus en plus difficile de maintenir une présence en tant que fournisseurs de services de transport multimodal. Les experts ont lancé un appel aux gouvernements et à la communauté internationale, leur demandant d'aider à concevoir des politiques visant à accroître les capacités d'offre des entrepreneurs de transport des pays en développement. On pourrait, pour cela, recourir à des moyens tels que la facilitation du transfert de savoir-faire, l'accroissement des capacités de gestion et l'encouragement au recours aux technologies de l'information et de la communication. Les partenariats entre fournisseurs nationaux et internationaux devaient aussi être encouragés.

44. L'expérience des pays qui ont privatisé les ports, les chemins de fer, les routes ou d'autres infrastructures liées au transport, ou qui en ont concédé l'exploitation, a généralement été positive en ce qui concerne la réduction des coûts et l'amélioration des services. En de nombreux cas, toutefois, ces améliorations du fonctionnement ne se sont pas accompagnées de réformes correspondantes dans les administrations publiques, les douanes et les organes de réglementation.

45. Un obstacle particulier, sur lequel plusieurs pays ont appelé l'attention, était le fait que les conteneurs étaient considérés comme des biens commercialisables. Un tel traitement entraîne des mesures administratives coûteuses en temps et en argent et empêche souvent de recourir au transport multimodal, qui exigerait l'utilisation de conteneurs.

46. Il a été constaté que, dans la plupart des pays, la majorité des entreprises reconnues de transport multimodal étaient le plus souvent des succursales de sociétés internationales, généralement étrangères. Par ailleurs, s'agissant des transports maritimes, la majorité des fournisseurs de services ont leur siège à l'étranger ou du moins battent pavillon étranger. Il a été observé que, dans les années 90, les taux de fret avaient beaucoup diminué, suite à la suppression du régime de la part de cargaison réservée, qui avait ouvert les marchés du transport maritime à la concurrence internationale. Une tendance à la baisse en longue période des taux de fret a été observée, en dépit de fluctuations à court terme.

47. Dans de nombreux cas, les transporteurs de certains pays en développement sont incapables de fournir des services essentiels de transport maritime. Les transporteurs multimodaux des pays en développement pourraient avoir de la difficulté à respecter les conditions imposées pour obtenir l'agrément, en particulier en raison du montant du dépôt de garantie exigé. Dans un cas, ce montant avait été porté de 100 000 dollars à 500 000 dollars, et cela avait ramené le nombre des entrepreneurs agréés de 22 à 7. Dans un autre cas, une garantie douanière de 232 000 dollars était exigée, et le transporteur devait maintenir un niveau minimum d'actifs de 80 000 droits de tirages spéciaux.

48. S'agissant des autres régimes de la part de cargaison réservée, des accords bilatéraux et des restrictions sur le cabotage, on a estimé que la suppression de telles mesures serait clairement bénéfique pour les utilisateurs de transports et la population des pays en développement dans son ensemble. Toutefois, l'ouverture des marchés de cabotage, en particulier, pourrait se révéler problématique et constituer un objectif hors d'atteinte.

49. On a exprimé la crainte de voir, dans certains cas, le petit nombre des fournisseurs de services réguliers de transport maritime entraîner une hausse des coûts de transport.

50. Il a été observé que, dans plusieurs pays, une concurrence plus vive entre ports, y compris la concurrence avec les ports de pays voisins, avait amené certains ports à se moderniser, à réduire la bureaucratie et à s'ouvrir aux investissements du secteur privé. De même, un expert a indiqué comment, dans son pays, dès lors que le camionnage avait dû faire face à la concurrence du chemin de fer et du cabotage, il avait abaissé ses taux de fret. Autre exemple: certains pays sans littoral s'efforcent de promouvoir l'utilisation de couloirs concurrents, passant par différents pays de transit. Ainsi, les pressions exercées par le marché peuvent encourager des réformes dans d'autres domaines qui ont de l'importance pour la compétitivité d'un pays, tels que la facilitation du commerce, la sécurité et l'investissement dans l'infrastructure et les technologies.

51. L'accès aux marchés fait actuellement l'objet de négociations dans le cadre de l'OMC, où les services de transport sont visés par l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Il a été souligné qu'il fallait encourager la concurrence dans les services de transport, afin de réduire les coûts et de promouvoir le développement des services logistiques, lequel était souvent entravé par le protectionnisme et par des mesures restrictives. L'importance de l'accès aux marchés a été souligné: ce facteur pouvait servir à stimuler la croissance et l'efficacité des entreprises de services dans les pays en développement et promouvoir le développement des services logistiques. Les experts ont demandé à la CNUCED de continuer d'apporter son appui aux pays en développement pour les aider à définir leurs besoins en services logistiques, compte tenu des négociations qui se déroulaient dans le cadre de l'AGCS.

G. Conclusions et action future

52. Il a été généralement admis que l'accès aux services de logistique et de transport multimodal était indispensable à la compétitivité dans une économie mondialisée. De nombreux pays en développement, en particulier les petits pays insulaires, sans littoral et moins avancés, n'avaient qu'un accès limité à ces services. Par ailleurs, on attendait de plus en plus des entrepreneurs qu'ils soient capables de fournir des services de logistique et de transport multimodal, à mesure que la demande de livraisons plus rapides et plus fréquentes, fiables

et sûres, augmentait elle aussi. Dans ce contexte, les experts ont souligné l'importance des questions dont la réunion avait traité.

53. Les experts ont souligné la nécessité de faire participer les chargeurs aux politiques et projets en rapport avec les transports. Certes, les fournisseurs de services de transport et leurs connaissances pratiques devaient aussi être prises en compte, mais c'était la perspective des utilisateurs de ces services qui faisait le lien avec le but ultime de l'amélioration des services de transport multimodal et de logistique – à savoir, augmenter la compétitivité des pays de manière qu'ils puissent jouer un rôle dans une économie mondialisée.

54. Même si nombre des réformes qui seraient nécessaires pour améliorer les services de transport multimodal et de logistique dépendaient de décisions prises au niveau national, il a été reconnu que la coopération internationale visant le renforcement des capacités, les avis sur les mesures à prendre, la coordination aux niveaux régional et international ou la coopération financière et technique avaient aussi un rôle majeur à jouer. En particulier, les experts ont insisté sur l'importance d'un cadre international uniforme pour le développement du transport multimodal.

55. Une solution pratique à envisager était peut-être d'encourager une coopération plus étroite entre commerçants et fournisseurs de services logistiques. S'agissant du renforcement des capacités, il a été dit que, dans bien des cas, le perfectionnement des ressources humaines faisait défaut et devait venir en complément des investissements d'infrastructure. Concernant la facilitation du commerce et des transports et l'investissement, l'approche consistant à favoriser une coopération et une coordination régionales plus poussées a été jugée valable pour de nombreuses régions en développement. S'agissant, en particulier, de la facilitation du commerce et des transports, des efforts de coopération entre la CNUCED et les organisations régionales et sous-régionales pertinentes produiraient, pensait-on, des résultats positifs et pratiques.

56. Pour éviter que ne se perpétue l'exclusion des processus de production mondiaux, en particulier pour les pays les moins avancés, les pays sans littoral et les petits pays insulaires, un effort concerté des gouvernements nationaux et des organisations internationales visant à surmonter ces difficultés paraissait nécessaire. La CNUCED, en coopération avec d'autres organisations pertinentes et avec les organisations régionales et sous-régionales des pays en développement, a été invitée à mettre en place les mécanismes nécessaires pour soutenir les efforts déployés par les pays en développement afin d'avoir leur part et de tirer pleinement parti des opportunités offertes par les services modernes de transport multimodal et de logistique. Cela a été considéré comme un élément crucial d'une stratégie cohérente visant à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale et à renforcer un processus de développement fondé sur le commerce.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion d'experts

57. La Réunion d'experts sur le développement des services de transport multimodal et de logistique a eu lieu au Palais des Nations, à Genève, du 24 au 26 septembre 2003.

B. Élection du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

58. À sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau ci-après:

Président: M. Magnus T. Addico (Ghana)

Vice-Président/Rapporteur: M. Christoph Seidelmann (Allemagne).

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

59. À la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.20/1. L'ordre du jour de la Réunion a donc été le suivant:

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Développement des services de transport multimodal et de logistique.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Documentation

60. Pour l'examen du point de fond de son ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'une note du secrétariat de la CNUCED intitulée «Développement des services de transport multimodal et de logistique» (TD/B/COM.3/EM.20/2).

E. Adoption du rapport de la Réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

61. À sa séance de clôture, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, la version finale du rapport de la Réunion.

Annexe

PARTICIPATION*

1. Des experts des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la Réunion:

Afghanistan	Mali
Algérie	Népal
Allemagne	Niger
Angola	Nigéria
Bénin	Norvège
Botswana	Oman
Cameroun	Pakistan
Chine	Panama
Colombie	Philippines
Cuba	Pologne
Danemark	Qatar
Équateur	République arabe syrienne
Érythrée	République de Corée
Espagne	République de Moldova
États-Unis d'Amérique	République tchèque
Fédération de Russie	République-Unie de Tanzanie
Finlande	Sao Tomé-et-Principe
Gabon	Serbie-et-Monténégro
Hongrie	Slovénie
Indonésie	Soudan
Iran (République islamique d')	Suisse
Jamaïque	Thaïlande
Madagascar	Tunisie

* Pour la liste des participants, voir le document TD/B/COM.3/EM.20/INF.1.

2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:

Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe;

Centre Sud;

Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et centrale.

3. Les organismes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la Réunion:

Commission économique pour l'Europe;

Commission économique pour l'Afrique.

4. Les institutions spécialisées et l'institution apparentée ci-après étaient représentées à la Réunion:

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel;

Banque mondiale;

Organisation mondiale du commerce.

5. L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée à la Réunion:

Catégorie spéciale

International Multimodal Transport Association.

6. L'invité spécial ci-après a participé à la Réunion:

M. John Panzer, chef sectoriel, Département du commerce international, Banque mondiale, Washington DC, États-Unis d'Amérique.

7. Ont également participé à la Réunion les spécialistes suivants:

M. A. Rasheed Janmohammed, Président, Conseil des chargeurs pakistanais;

M. O. V. Kolyshkin, Association des transporteurs internationaux de marchandises dangereuses et des transporteurs par conteneurs, Saint-Petersbourg, Fédération de Russie.
