



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

Distr.
LIMITÉE

TD/B/COM.3/L.28
14 janvier 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

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

Huitième session

Genève, 12-15 janvier 2004

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**

Résumé du Président

1. En présentant ce point, le représentant du secrétariat a dit que l'offre de services de transport et de logistiques efficaces était d'une importance cruciale pour le développement économique. Se référant au document de base du secrétariat (TD/B/COM.3/60), il a mis en évidence certains aspects intéressants tout particulièrement la facilitation des transports et du commerce, à savoir la sécurité, le transport multimodal et l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les transports. Le Rapporteur de la Réunion d'experts sur le développement des services de transport multimodal et de logistique (voir le document TD/B/COM.3/59-TD/B/COM.3/EM.20/3) a présenté les conclusions de cette réunion, qui s'était tenue en septembre 2003 et à laquelle avaient participé les représentants de 46 pays et de diverses organisations, gouvernementales ou non. Il a souligné l'importance des économies d'échelle dans les opérations de transport, ce qui restait dans bien des cas hors de portée pour les pays en développement. Il a également mentionné divers cas, dont il avait été question à la

Réunion d'experts, montrant qu'une participation du secteur privé, conjuguée à des pressions concurrentielles, avait sensiblement amélioré le système de transport et de logistique.

2. Deux intervenants ont lancé le débat interactif. Le premier a passé en revue les risques existant en matière de sécurité dans les transports maritimes conteneurisés et les mesures connexes adoptées ces dernières années aux niveaux national et international. Le second, faisant état du trafic conteneurisé combiné, a précisé en quoi les volumes accrus de trafic contribuaient à réduire les coûts de transport, ce qui aidait du même coup à promouvoir le commerce, d'où des réductions supplémentaires des frais de transport. Il a noté que, du fait du développement de la conteneurisation et du transport multimodal observé depuis plusieurs décennies, les délais de livraison et la sécurité des acheminements s'étaient améliorés de façon spectaculaire tandis que le coût global des transports avait diminué au niveau mondial.

3. Concernant les éléments déterminants et les incidences des coûts de transport, il a été signalé que, pour certains pays, notamment les pays sans littoral, le coût des transports internationaux pouvait atteindre jusqu'à 100 % de la valeur FAB des marchandises. Pour la plupart des liaisons, les coûts moyens des transports internationaux étaient nettement supérieurs aux droits de douane des pays importateurs. Des données empiriques montraient que des services de transport et de logistique efficaces et peu onéreux étaient essentiels non seulement pour la compétitivité des exportations, mais également pour l'investissement étranger direct (IED). Or ces deux facteurs s'avéraient de plus en plus indispensables pour que les pays puissent participer aux processus d'internationalisation de la production. Les pays en développement exportaient généralement des marchandises de moindre valeur par conteneur, ce qui signifiait que des coûts élevés de transport par conteneur étaient particulièrement dommageables pour leurs exportations. C'était notamment le cas pour les pays sans littoral, largement tributaires de transports terrestres comparativement plus coûteux. En revanche, lorsque des économies d'échelle pouvaient être réalisées dans les transports maritimes et que les marchandises avaient une valeur unitaire relativement élevée, les frais de transport pouvaient devenir quasiment insignifiants. Par exemple, le transport maritime conteneurisé du vin revenait à moins de 0,10 dollar par bouteille, même sur de très longues distances.

4. Sur la question de la fourniture de services de transport, il a été jugé irréaliste, pour la plupart des pays en développement, d'espérer devenir à cet égard d'importants protagonistes,

par exemple dans les opérations de transport de haute mer, même si l'on relevait des exceptions notables, des transporteurs de certains pays en développement jouant désormais un rôle majeur en tant qu'entreprises de transport de conteneurs. Plusieurs pays en développement, notamment en Asie, accueillait de grandes entreprises portuaires et de logistique qui avaient étendu leurs activités aux marchés africain, européen ou latino-américain. Vu l'internationalisation des services de transport et de logistique, des perspectives s'offraient également aux pays en développement pour certaines composantes de ces services aux niveaux national et international. Dans ce contexte, il a été noté que bon nombre de ces pays avaient pris des engagements visant à libéraliser les services de transport maritime dans le cadre des négociations menées à l'OMC au titre de l'Accord général sur le commerce des services.

5. Concernant le transport multimodal, il fallait aider les pays en développement à tirer le meilleur parti possible des technologies disponibles et surtout veiller à ce que l'élaboration d'un futur cadre juridique applicable au transport multimodal tienne compte de leurs intérêts. La CNUCED a été invitée à poursuivre ses travaux dans ce domaine et à continuer de coopérer avec d'autres organisations internationales participant à l'élaboration d'un cadre juridique uniforme.

6. En matière de facilitation du commerce et des transports, il a été question du coût élevé des documents sur papier et des risques liés à ces documents, par comparaison avec les documents électroniques. Environ cinq milliards de documents commerciaux et de transport étaient délivrés chaque année, mais l'utilisation limitée des documents électroniques tenait à des problèmes de négociabilité et à un cadre juridique laissant souvent à désirer, notamment dans le cas des signatures électroniques. Par ailleurs, il a été estimé que l'inefficacité des opérations douanières coûtait chaque année plusieurs milliards de dollars. En général, toute mesure de facilitation qui aidait à réduire le délai de livraison contribuait à abaisser les coûts d'équipement, ce qui permettait de développer les systèmes de livraison juste à temps et aidait ainsi les entreprises à mieux participer aux processus mondiaux de production. À cet égard, la facilitation du commerce et des transports dans les pays de transit favorisait non seulement le développement de ces pays, mais également celui des pays sans littoral, qui dépendaient des pays de transit. Les systèmes SYDONIA (Système douanier automatisé) et SIAM (Système d'informations anticipées sur les marchandises) de la CNUCED étaient d'importants outils de facilitation du commerce et des transports mis à la disposition des pays en développement. Un représentant

a fait état de l'expérience positive de son pays concernant la réduction des temps d'attente des navires grâce à l'application récente de mesures de facilitation.

7. Le thème de la sécurité a été largement débattu, y compris le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) de l'Organisation maritime internationale, qui doit être appliqué à partir du 1^{er} juillet 2004. Seulement 21 % des ports qui avaient répondu à une enquête réalisée fin 2003 par l'Association internationale des ports avaient indiqué que leur pays avait adopté une législation portant application du Code ISPS. Améliorer la sécurité des transports internationaux pour réduire le risque d'attentats terroristes, en particulier l'utilisation d'armes de destruction massive, était à la fois coûteux et difficile, car des risques existaient à chaque étape et maillon de la chaîne de transport, et un nombre considérable d'entreprises et d'individus participaient aux opérations globales de transport. Par exemple, on comptait dans le monde plus de 40 000 transitaires enregistrés et plusieurs millions de chargeurs.

8. Les efforts visant à améliorer la sécurité des transports étaient justifiés si l'on considérait les coûts potentiels d'un attentat terroriste. À titre d'exemple, il a été estimé qu'un seul attentat aux États-Unis coûterait plusieurs milliards de dollars, sans même tenir compte des coûts pour les partenaires commerciaux. Il a été noté que plusieurs des mesures qui contribuaient à une plus grande sécurité contribuaient également à réduire les vols de marchandises, dont le coût était évalué entre 30 et 50 milliards de dollars des États-Unis par an au niveau mondial. Certaines mesures de sécurité imposaient la communication de renseignements sur les marchandises 24 heures avant le départ d'un navire et, même si cela exigeait un surcroît d'effort de la part des fournisseurs de services de transport, c'était de toute façon souhaitable pour de nombreuses entreprises, car cela améliorerait leurs propres opérations de transport. D'autres mesures de sécurité, telles que le scannage ou le scellement des conteneurs, aidaient également à réduire la contrebande ou le trafic de stupéfiants. Il a cependant été fait observer que, même parfaitement scellés, les conteneurs n'étaient pas inviolables, comme l'avaient montré les pratiques de certains trafiquants de drogue.

9. Il a été jugé impossible d'évaluer à l'heure actuelle le coût total et l'ensemble des avantages potentiels des nouvelles mesures de sécurité. Il était toutefois évident que les chargeurs, les transporteurs et les ports dans les pays en développement devaient se conformer à ces mesures tout comme les entreprises des pays développés. Du fait que dans de nombreux cas

les coûts relatifs à l'application des nouvelles mesures de sécurité étaient quasiment fixes – c'est-à-dire indépendants des volumes commerciaux –, les petits opérateurs subiraient manifestement des coûts unitaires plus élevés que les grands opérateurs. Il existait un risque manifeste d'être exclu de certains trafics commerciaux si les coûts d'application devenaient prohibitifs. Dans d'autres cas, on pouvait s'attendre à ce que l'accroissement des coûts de transbordement, devenus inévitables dès lors que les marchandises devaient passer par un port sûr approuvé avant d'atteindre leur destination finale, réduise la compétitivité d'autres pays en développement et ports plus petits. Les nouvelles menaces en matière de sécurité avaient conféré un rôle nouveau aux administrations douanières. Les opérations douanières étaient désormais un domaine où de nombreux pays en développement avaient besoin d'une coopération internationale additionnelle pour appliquer des mesures de facilitation du commerce dans les nouvelles conditions internationales de sécurité.
