



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

Distr. générale
20 décembre 2011
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce
Quatrième session
Genève, 7-9 décembre 2011

**Rapport de la Réunion d'experts pluriannuelle
sur les transports et la facilitation du commerce
sur sa quatrième session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 7 au 9 décembre 2011

I. Résumé de la Présidente

1. La quatrième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, sur le thème «Défis et possibilités d'action dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce», s'est tenue du 7 au 9 décembre 2011, en application de la décision prise et du mandat approuvé par le Conseil du commerce et du développement à sa cinquante-cinquième session, et conformément aux paragraphes 107 et 164 à 168 de l'Accord d'Accra. Les experts étaient saisis de la note d'information établie par le secrétariat (TD/B/C.I/MEM.1/11).
2. La réunion a permis aux experts d'examiner les faits récents et les problèmes nouveaux concernant le transport international et la facilitation du commerce. Les experts présents venaient de ministères du commerce ou des transports, d'autorités douanières, du secteur privé, des milieux universitaires et d'organisations régionales ou internationales.
3. La réunion était organisée autour de sessions sur les aspects ci-après:
 - a) Commerce et transports écologiquement viables;
 - b) Efficacité des transports;
 - c) Automatisation des douanes et sécurité du commerce;
 - d) Facilitation du commerce; et
 - e) La voie à suivre: possibilités d'action dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce.

A. Séance d'ouverture

4. Dans ses observations liminaires, le Secrétaire général de la CNUCED, M. Supachai Panitchpakdi, a souligné que si les coûts élevés du transport et des transactions commerciales restaient problématiques pour beaucoup des pays en développement, dans l'avenir les systèmes de transport devraient être économiquement, socialement et écologiquement viables. Pour une économie plus «verte», qui était en passe de devenir un facteur clef de compétitivité commerciale, il fallait une collaboration entre les partenaires publics et privés intervenant dans l'investissement – y compris au niveau multilatéral – pour répondre aux besoins de financement considérables requis pour des systèmes de transport efficaces sur le plan énergétique et durables. Le Secrétaire général a évoqué quelques-unes des questions essentielles dont la réunion était saisie, y compris: a) les effets des changements climatiques sur les infrastructures et les services de transport international; b) l'importance croissante de la facilitation du commerce; et c) les défis liés à l'application, dans la chaîne internationale d'approvisionnement, de normes de sûreté contraignantes. En conclusion, le Secrétaire général s'est référé aux problèmes auxquels étaient confrontés les services de contrôle aux frontières et les professionnels du transport, problèmes qui exigeaient une large utilisation des technologies de l'information ainsi que des solutions plus générales, auxquelles la CNUCED travaillait actuellement dans le cadre de son programme SYDONIA de système douanier automatisé.
5. Dans la perspective de la treizième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, M^{me} Anne Miroux, Directrice de la Division de la technologie et de la logistique, a dit que la quatrième session de la Réunion d'experts pluriannuelle offrait aux experts une importante occasion de faire le point des travaux des trois sessions précédentes et d'examiner plus avant les problématiques persistantes et nouvelles concernant les transports, les douanes et la facilitation du commerce, en

particulier dans les régions en développement. M^{me} Miroux a fait valoir que grâce à son expérience et à son savoir-faire bien établi dans le domaine de la logistique commerciale, la CNUCED pouvait aider les pays en développement: a) à mieux s'intégrer dans les réseaux commerciaux mondiaux; b) à mettre en œuvre les accords internationaux sur les transports et la facilitation du commerce; c) à chercher des réponses au problème du coût élevé du transport et à en comprendre la nature; d) à faire face aux conséquences des changements climatiques sur les infrastructures et les services de transport; et e) à tirer parti de l'assistance technique, y compris à travers des solutions de technologie comme le programme SYDONIA. La CNUCED, dans ses trois grands domaines d'intervention, entend poursuivre son action et contribuer à promouvoir les objectifs des pays en développement pour des transports écologiquement viables et pour une réelle facilitation du commerce en général, et ceux des pays en développement sans littoral (PDSL) en particulier.

6. M. José María Rubiato, administrateur chargé du Service de la logistique commerciale, a présenté la note d'information établie par le secrétariat de la CNUCED. Il a attiré l'attention des participants sur certaines des questions clefs abordées dans ce document, en particulier les défis persistants et nouveaux pour le transport international et la facilitation du commerce, ainsi que sur les possibilités d'action correspondantes pour relever ces défis.

B. Session I: Commerce et transports écologiquement viables

7. En introduction, le secrétariat de la CNUCED a dit que la question du transport écologiquement viable faisait partie des priorités d'action de la communauté internationale parce que l'on reconnaissait mieux d'une part, la notion de responsabilité sociale des entreprises et, d'autre part, la nécessité d'utiliser rationnellement des ressources fossiles qui n'étaient pas inépuisables, notamment le pétrole. Ce dernier, le principal combustible utilisé pour le transport, contribuait aussi pour beaucoup aux émissions de gaz à effet de serre (GES) au niveau mondial. Les prix du pétrole devaient rester élevés sur le long terme, compte tenu des pressions croissantes pesant sur l'offre et de l'augmentation de la demande, notamment des grands pays en développement. Compte tenu de l'importance de ce facteur dans les coûts de transport – et par extension dans les coûts commerciaux – et de la nécessité de gérer les ressources de façon durable, de protéger l'environnement et d'atténuer les effets des changements climatiques et de s'y adapter, c'était tout un ensemble de questions complexes et interdépendantes qu'il fallait examiner en même temps.

8. Le premier intervenant, s'exprimant au nom de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) qui représentait l'industrie mondiale du transport maritime, a parlé de la viabilité écologique du transport maritime, mettant en avant les efforts des acteurs de la branche pour se conformer aux principes de la responsabilité sociale des entreprises et pour promouvoir des transports maritimes économiquement, socialement et écologiquement viables. Soulignant que les transports maritimes étaient par nature internationaux, la CIMM a fait valoir que des transports maritimes efficaces et écologiquement viables étaient indispensables pour tous les pays, développés comme en développement. *L'Étude sur les transports maritimes* publiée chaque année par la CNUCED constituait un outil de référence classique rendant compte de l'évolution du secteur des transports maritimes, qu'il fallait saluer.

9. La diminution des volumes de marchandises transportées due à la crise économique et l'existence de surcapacités dans le transport maritime pesaient sur les taux de fret. Pour assurer la viabilité économique du transport maritime, il était important: a) de réfléchir aux moyens d'atténuer l'instabilité des taux de fret; b) d'adapter les politiques en matière de construction navale pour mieux refléter le caractère particulièrement cyclique de l'activité;

c) de promouvoir l'accès au marché des services de transport maritime, en particulier dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC); et d) de continuer à élaborer des règles et des normes internationales pour la sécurité et pour l'environnement afin d'harmoniser les prescriptions et de réduire les coûts. L'industrie du transport maritime était unique dans le sens qu'elle contribuait à la viabilité sociale en s'impliquant dans l'élaboration de normes spécifiques internationales contraignantes en matière de travail et d'emploi, négociées sous les auspices de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et régissant notamment la durée du travail, les questions de la santé et des conditions de vie des équipages, les arrangements contractuels et les salaires minimums. Dans ce contexte, il fallait insister sur l'importance de l'entrée en vigueur rapide de la Convention du travail maritime adoptée par l'OIT en 2006.

10. En ce qui concerne la viabilité écologique, l'industrie du transport maritime appuyait sans réserve diverses initiatives pour la réglementation conduites par l'Organisation maritime internationale (OMI), qui pour certaines avaient des incidences financières importantes pour l'industrie, notamment: a) instruments juridiques internationaux sur la sécurité des navires et la prévention de la pollution par les navires; b) responsabilité et indemnisation en cas de pollution due au pétrole ou à d'autres substances dangereuses et toxiques provenant des navires; c) prescriptions concernant la gestion des eaux de ballast, utilisation de peintures contenant de la tributyltine (TBT) pour les coques des navires, et la prévention de la pollution atmosphérique, y compris par les combustibles contenant du soufre; et d) recyclage des navires et réduction des émissions de GES. Dans ce contexte, l'adoption en juillet 2011 par l'OMI de règles contraignantes sur les mesures à prendre, sur le plan technique et opérationnel, pour réduire les émissions de GES provenant du transport maritime international était une avancée majeure qu'il fallait saluer. Ces règles entreraient en vigueur en janvier 2013 et s'appliqueraient à 90 % au moins du tonnage maritime dans le monde. En ce qui concerne la navigation à vitesse réduite, il a été noté qu'une bonne gestion de la vitesse pouvait jouer un rôle important pour réduire les émissions de GES. Au cours du débat, le représentant de la CIMM a fait valoir, en relation avec le projet de «fonds vert pour le climat» pour financer l'adaptation aux changements climatiques, qu'il ne fallait pas demander à l'industrie du transport maritime des contributions financières disproportionnées par rapport à ce qu'elle représentait dans les émissions mondiales de GES.

11. Le deuxième intervenant, représentant le Centre conjoint de recherche sur les transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et du Forum international des transports (FIT), a mis l'accent dans sa déclaration sur les transports écologiquement viables selon différents modes, et en particulier sur les transports routiers. Si les transports contribuaient beaucoup à la prospérité et à la qualité de vie des populations, ils impliquaient aussi la consommation généralisée de ressources fossiles qui n'étaient pas inépuisables et il y avait un risque d'outrepasser les limites écologiquement admissibles. L'accroissement des besoins d'une population mondiale en expansion et les tendances économiques récentes laissaient penser qu'il y aurait une reconfiguration des échanges commerciaux dans l'avenir, au détriment des pays du G-7 et au profit de grands pays et régions en développement qu'on voyait émerger. Si le trafic maritime conteneurisé continuait à dominer les chaînes de transport multimodal et de porte à porte, il faisait forcément intervenir au départ et à l'arrivée des services de transport routier voire, dans certaines régions, de transport ferroviaire et de navigation intérieure.

12. Les principaux problèmes pour un transport routier de marchandises écologiquement viable incluaient notamment les encombrements, la pollution atmosphérique, l'utilisation d'énergie et les émissions de GES, ainsi que les questions de sécurité routière. Pour les encombrements, il importait de focaliser l'attention sur la gestion du réseau routier non seulement pour améliorer la vitesse mais aussi – et surtout – pour assurer la fiabilité et la prévisibilité des délais de transport, éléments indispensables pour l'acheminement sans

heurt des marchandises d'un bout à l'autre des chaînes d'approvisionnement. Dans ce contexte, il était très important d'avoir de bonnes structures de gouvernance, ainsi que de disposer de données adéquates et fiables, de les diffuser et de les utiliser de façon efficace. Les travaux et la coopération internationale nécessaires à cet égard – y compris dans le cadre de l'OMI, de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de la CNUCED – étaient essentiels. En ce qui concerne les informations et les données en relation avec les transports maritimes, l'intervenant a salué l'*Étude sur les transports maritimes* publiée chaque année par la CNUCED et en particulier les données extrêmement utiles qu'elle présentait sur l'évolution du commerce maritime mondial.

13. L'expérience de la République dominicaine, l'un des pays les plus vulnérables aux effets des changements climatiques, a été présentée par un expert national. Il a évoqué les importantes conséquences de certaines manifestations des changements climatiques telles que tempêtes ou ouragans et des menaces qu'elles représentaient pour les zones côtières, le tourisme, les installations portuaires, le commerce maritime, l'agriculture, la santé, les ressources en eau et les forêts. Il a également rendu compte d'un certain nombre d'initiatives prises au niveau national pour faire face aux changements climatiques par le biais de mesures d'atténuation et d'adaptation concernant les transports, y compris routiers et maritimes. Dans ce contexte, l'importance de la coopération et de l'aide internationales pour relever le défi de l'adaptation aux changements climatiques dans les transports a été soulignée.

14. Au cours du débat, il a été exprimé aussi certaines préoccupations face à la multiplication des actes de piraterie maritime dans la région de la corne de l'Afrique, dans l'océan Indien en général et dans le détroit de Malacca, et on a insisté sur les efforts accrus nécessaires au niveau international pour lutter contre ce problème. En réponse à une question sur les conséquences possibles de l'élargissement du canal de Panama, l'attention a été appelée sur les projets des États-Unis dans la zone portuaire du golfe de Panama pour profiter de l'extension prévue pour établir une plate-forme de transbordement dans la région. Les problèmes de sûreté et de sécurité posés à cause des informations insuffisantes sur le contenu des conteneurs ont également été évoqués durant le débat. Il a été noté dans ce contexte que l'industrie du transport maritime appuyait les efforts pour l'élaboration de règles internationales contraignantes sur le poids des conteneurs. En ce qui concerne le renforcement des capacités, l'attention a été appelée sur le programme de coopération technique de l'OMI, en particulier pour la formation et pour la diffusion des meilleures pratiques pour le transport et l'administration maritimes.

C. Session II: Efficacité des transports

15. En introduction, le secrétariat a souligné les améliorations récentes de l'efficacité s'agissant du transport maritime, des ports et du transport multimodal, qui pourraient aider à réduire les coûts de transport. Il a été fait référence aux améliorations des infrastructures matérielles et des structures opérationnelles et aussi à certaines questions controversées, par exemple pour arriver à concilier les besoins pour le fret et ceux pour le transport des personnes. La nécessité d'une approche régionale intégrée pour que les pays puissent accéder aux marchés internationaux a été soulignée. Il a aussi été donné des exemples concrets des avantages des ports secs pour aider les petits exportateurs à bénéficier des avantages du groupage des expéditions et d'autres avantages potentiels qu'une meilleure connectivité pourrait procurer.

16. Le cas du port de Dar es-Salaam, à la fois grand point d'entrée dans le pays et plate-forme régionale pour les PDSL voisins, a été présenté. Dans beaucoup de ports, l'un des principaux problèmes était celui de l'encombrement, dû en particulier à des capacités de

stockage des conteneurs insuffisantes, à des temps de séjour excessifs et à des transports intérieurs insuffisants, surtout par le rail. Mais il y avait bien d'autres problèmes encore, par exemple installations et équipements inadéquats, coûts de maintenance élevés, compétitivité relative du transport routier, piraterie et cadre institutionnel et réglementaire inadapté. Pour y remédier, on pouvait améliorer les infrastructures (dragage, ports intérieurs et ports secs), les services et la gestion portuaires. L'utilisation de dépôts de conteneurs à l'intérieur du pays, l'adoption de systèmes douaniers automatisés (par exemple avec le programme SYDONIA) et la mise en œuvre de certaines initiatives pour des couloirs de transit et de transport et de mesures correspondantes de facilitation du commerce pourraient aussi améliorer l'efficacité des ports. Et d'autres gains de productivité encore seraient possibles en combinant ces facteurs avec des investissements portuaires accrus et des partenariats impliquant tous les acteurs (publics comme privés).

17. Un intervenant représentant une société de conseil privée a présenté une nouvelle stratégie pour améliorer l'efficacité des couloirs dans les régions où il existait d'abondantes ressources naturelles (fer et autres minerais). Les pays pouvaient en effet tirer profit de la demande accrue de produits de base à condition de trouver des solutions logistiques viables pour les activités d'extraction minière. Comme beaucoup de ressources naturelles n'étaient pas proches des régions côtières, il fallait des solutions de transport viables pour pouvoir les exploiter de manière rentable. Il avait été fait d'importants investissements d'infrastructure, par exemple pour le réseau ferroviaire et les ports, pour se doter des capacités nécessaires pour répondre à la demande accrue, mais les investissements dans ce secteur impliquaient des processus de longue haleine et des ressources financières considérables. Pour que ces investissements soient viables, il fallait par conséquent s'assurer des gains d'efficacité pour les produits de base prioritaires transitant par les couloirs. Ces derniers étaient des systèmes complexes faisant intervenir divers acteurs interdépendants et de multiples opérateurs, dans des chaînes d'approvisionnement caractérisées par de nombreuses interfaces, des pratiques et processus différents selon les opérateurs, des infrastructures vieillissantes, une interaction entre différents modes de transport, diverses compétences de gestion, etc. Il était donc indispensable de promouvoir une intégration entre tous les acteurs clefs afin de mettre en place des chaînes d'approvisionnement performantes et de bien coordonner les différentes fonctions opérationnelles qu'impliquait le transport des produits de base depuis leur source jusqu'à leur destination. Une démarche globale et la mise en place d'un cadre opérationnel pour faciliter les relations public-privé étaient cruciales elles aussi pour promouvoir et appuyer la facilitation du commerce à l'intérieur des frontières et à travers celles-ci.

18. L'exemple du transport ferroviaire en Inde a été présenté. Pour répondre à la demande croissante, il a été conçu une stratégie de transport encourageant le développement intégré de tous les modes de transport afin de mettre en place un système de transport efficace, viable, sûr et régionalement équilibré. Mais le pays n'avait pas actuellement une infrastructure ferroviaire suffisante pour faire face à l'accroissement des besoins pour le fret et en particulier pour le fret ferroviaire, dont la part était en recul depuis une cinquantaine d'années, à cause surtout de problèmes de capacité et de délais de livraison incertains. L'essentiel du trafic de fret par rail passait par une zone, le «Quadrilatère d'or» – qui ne représentait que 27 % de l'ensemble des axes ferroviaires et qui acheminait entre 50 et 55 % du trafic ferroviaire de fret, mais qui, comme tous les autres axes du pays, assurait le transport mixte. Cependant, la notion d'horaires et de délais ne s'appliquait qu'au trafic de voyageurs, qui était prioritaire. Cela aggravait le problème de l'encombrement du réseau tertiaire et créait des engorgements sur les grands axes du trafic de fret. Parmi les stratégies adoptées pour accroître la part du fret ferroviaire, il a donc notamment été décidé de créer un couloir de fret dédié (Dedicated Freight Corridor, ou DFC). Les segments est et ouest correspondants du «Quadrilatère d'or» devraient être achevés d'ici à 2016-2017, pour un coût d'environ 16 milliards de dollars financé à la fois par le budget du rail, par l'aide publique au développement, par des fonds multilatéraux et

par des partenariats public-privé (PPP). On prévoyait que le projet de DFC rapporterait plus qu'il ne coûterait, non seulement en termes de recettes et de parts de marché accrues mais aussi en termes d'efficacité opérationnelle et avec un impact environnemental réduit des activités de fret, pourtant en augmentation dans une économie indienne dynamique. Une étude sur les émissions de GES dans les trente prochaines années avec et sans les segments est et ouest du DFC a conclu en effet que sans le nouveau couloir les émissions de GES seraient encore plus importantes.

19. Le modèle de PPP retenu était adapté à la demande et aux spécificités de l'industrie et ne se contentait pas de reprendre ce qui était fait dans d'autres secteurs de transport dans le pays (pour les ports, les routes et l'aviation, par exemple). Comme le développement du réseau ferroviaire exigeait beaucoup de capitaux, l'implication d'acteurs privés dans de multiples activités – maintenance et réparation du matériel roulant, services d'appui pour le transport ferroviaire (services de restauration, entrepôts, etc.), aménagements urbains le long du couloir (centres commerciaux, centres de conférence, gares, etc.), parcs logistiques, routes et activités annexes (écoles, centres de formation, etc.) – dans le cadre de PPP bien conçus permettrait non seulement d'améliorer l'efficacité des activités et d'offrir des possibilités de rentabiliser les actifs, mais aussi de continuer à focaliser l'attention sur la mission fondamentale du transport.

20. Les experts et les intervenants ont examiné également certains des principaux problèmes de transport auxquels étaient confrontés les pays en développement sans littoral pour le transport en transit à travers les pays voisins. Les aspects suivants ont notamment été évoqués: a) exigences en matière de documentation restrictives ou redondantes (par exemple copie sur papier exigée de documents en ligne ou certificats phytosanitaires additionnels); b) double taxation (par exemple redevances pour la manutention du fret appliquées à la fois par les ports et les stations de conteneurs utilisées pour remédier à l'engorgement des ports; c) appui logistique insuffisant pour les convois sécurisés; d) discrimination dans l'ordre de chargement des camions; et e) installation obligatoire de systèmes coûteux de suivi électronique des cargaisons et multiplication des contrôles routiers. Sur le plan positif, il a été cité plusieurs mesures visant à remédier à ces problèmes, avec la mise en place: a) de dépôts de conteneurs à l'intérieur des terres; b) d'organisations régionales (par exemple conseils nationaux et régionaux de chargeurs et autorités de coordination du transport par les couloirs de transit); et c) de postes frontière avec un guichet unique pour toutes les opérations. Parmi d'autres initiatives régionales pour mieux relier des pays voisins, il fallait citer également l'harmonisation des procédures régionales (par exemple pour les limites de charge par essieu) et des études régionales (notamment sur l'efficacité du transport par couloirs et sur les délais de dédouanement).

D. Session III: Automatisation des douanes et sécurité du commerce

21. Le secrétariat a présenté les nouvelles fonctionnalités de la dernière version du système douanier automatisé SYDONIA de la CNUCED, l'accent étant mis en particulier sur la notion de guichet unique centré sur les douanes et sur le renforcement de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Il a été noté que le système SYDONIA était avantageux autant pour les pouvoirs publics que pour les entreprises, notamment parce qu'il pouvait être continuellement adapté à l'évolution du secteur des douanes et des TIC. En réponse à une question, il a été indiqué que l'informatique en nuage était une initiative dans le domaine des technologies de l'information qui n'avait pas pour vocation de remplacer le système SYDONIA, mais qui était intégrée dans les technologies du système. Les experts ont souligné la différence fondamentale entre, d'une part, la notion d'informatique en nuage destinée aux gouvernements et les solutions correspondantes développées, gérées et appliquées par une entité gouvernementale conformément aux normes les plus rigoureuses de sécurité de l'information et, d'autre part, les solutions d'informatique en nuage

proposées par le secteur privé au grand public. Le secrétariat a aussi appelé l'attention sur la publication du nouveau *ASYCUDA World Report 2011*.

22. Le représentant de l'administration chargée des douanes et de la protection aux frontières aux États-Unis (United States Customs and Border Protection) a évoqué les principes et la méthode que cet organisme appliquait en matière de gestion des risques dans les opérations de fret commercial. Les meilleures pratiques ainsi accumulées servaient de modèles pour la gestion des risques en matière douanière. L'intervenant a souligné qu'il importait de suivre les principes établis par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour analyser les risques et déterminer les mesures pertinentes. Il s'est référé à diverses méthodes pour permettre aux administrations douanières de coopérer avec les partenaires nationaux et internationaux à travers la mise en commun des renseignements, l'élaboration d'indicateurs de risque communs, le partage des informations sur les opérations et un ciblage intégré commun.

23. Le Président de l'International Security Panel de l'ICHCA (International Cargo Handling & Co-ordination Association) a présenté la norme ISO 28000 pour la gestion de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Il a souligné qu'il avait été conçu une norme de type «parapluie» compatible avec les initiatives qui existaient déjà en la matière mais dont beaucoup étaient de portée limitée. ISO 28000 était un système de gestion de la sûreté internationalement agréé visant à aider les entreprises à agir efficacement pour définir les risques en matière de sûreté et pour atténuer leurs conséquences. L'intervenant a fait valoir que l'individu, la technologie et les processus étaient les trois éléments fondamentaux d'un système de sûreté fiable.

24. Le représentant du Rwanda a dit que son pays s'était fixé comme priorité nationale de développer des systèmes de guichet unique en ligne pour aider les entreprises, accroître les recettes douanières et améliorer la compétitivité du pays. La solution SYDONIA World avait été choisie parmi plusieurs systèmes concurrents, compte tenu de l'assistance suivie et fiable apportée par la CNUCED, de considérations de coût et de délai, de la protection nécessaire des investissements préexistants et d'autres facteurs, qui faisaient de la CNUCED le meilleur fournisseur de services pour l'automatisation des douanes et la mise en place de systèmes de guichet unique en ligne.

25. L'expérience de Djibouti démontrait qu'il était possible de mettre en place rapidement la dernière version du système SYDONIA World qui remplaçait le système MIRSAL, grâce aux efforts considérables faits par l'équipe nationale y compris des spécialistes du programme SYDONIA. Ce dernier aidait à faciliter les opérations de transit international, en particulier avec l'Éthiopie, et à prendre en compte les problèmes de sécurité liés aux aspects logistiques et aux opérations des unités militaires étrangères présentes dans le pays.

26. L'Afghanistan était une autre réussite du système SYDONIA. Le projet financé par la Banque mondiale avait permis d'automatiser entièrement les procédures douanières en conformité avec les normes internationales, d'accroître les recettes et de réduire considérablement la durée des procédures douanières, ainsi que de développer des couloirs de transit efficaces. Le système douanier automatisé était devenu l'élément moteur des réformes des infrastructures, de la législation et des réglementations nationales, il aidait à faire face à des problèmes de sécurité spécifiques aux niveaux national et régional et il facilitait la logistique des opérations de maintien de la paix dans le pays. Au cours de l'année, le Département des douanes de l'Afghanistan, avec l'appui financier de la Banque mondiale, avait lancé un ambitieux projet de migration du système SYDONIA++ au système SYDONIA World.

27. Les experts ont noté que la mise en œuvre du système SYDONIA procurait aux pays des recettes douanières notablement accrues, comme l'avait en particulier démontré

l'expérience de Djibouti, de l'Afghanistan, du Libéria et d'autres pays bénéficiaires. Les experts ont également estimé que le dialogue avec les intervenants principaux venait à un moment d'autant plus opportun que, récemment, il avait été fait dans le cadre du programme SYDONIA de la CNUCED des avancées importantes vers la mise en place de systèmes de guichet unique, conformément aux recommandations de la Commission économique pour l'Europe et aux meilleures pratiques dans le secteur des douanes recommandées par l'OMD.

28. Les experts ont souligné la nécessité de renforcer l'interaction entre les organismes gouvernementaux et les milieux économiques grâce à des utilisations efficaces des technologies de l'information, afin de faciliter le commerce et d'assurer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Ils ont souligné aussi que les administrations des douanes restaient les institutions centrales responsables de la facilitation du commerce et de la surveillance du trafic de transit, conformément aux règles internationales et aux meilleures pratiques, et que par conséquent le modèle de guichet unique centré sur les douanes devrait devenir applicable dans de nombreux pays, y compris ceux qui utilisaient SYDONIA.

29. L'expérience des pays utilisant SYDONIA a démontré que la volonté politique des autorités était le facteur de succès essentiel pour mettre en œuvre des systèmes de guichet unique efficaces. L'automatisation des douanes pouvait donc devenir un élément moteur du processus. Selon les experts, le programme SYDONIA fournissait des outils efficaces permettant l'interconnexion entre les services douaniers et les autres services gouvernementaux, même si les opérations de ces derniers n'étaient pas automatisées. Dans ce contexte, les participants ont évoqué les défis technologiques et institutionnels qu'impliquait l'utilisation de la signature électronique. S'il avait déjà été trouvé des solutions technologiques, y compris à travers le système SYDONIA, les problèmes institutionnels – l'adoption d'une législation pertinente par exemple – n'avaient pas encore été résolus dans de nombreux pays. C'est pourquoi on a insisté sur l'importance de faire connaître l'expérience des pays utilisant SYDONIA à l'occasion des futures réunions d'experts organisées par la CNUCED.

E. Session IV: Facilitation du commerce

30. La session IV de la réunion d'experts pluriannuelle – sur la question de l'harmonisation des initiatives de facilitation du commerce aux niveaux national, régional et multilatéral – a débuté par une brève présentation par le secrétariat de la CNUCED des aspects essentiels en cause, à savoir certaines tendances récentes pour les mesures de réforme nationales pour la facilitation du commerce, l'attention accrue portée aux solutions régionales pour la facilitation du commerce, et la cohérence entre les initiatives nationales et régionales et les engagements futurs dans le cadre d'un accord de l'OMC sur la facilitation du commerce.

31. Le secrétariat a souligné l'important rôle que pouvaient jouer les plates-formes de collaboration nationales, par exemple sous la forme de comités, de groupes de travail ou d'équipes spéciales, au niveau national, pour la facilitation du commerce. La mise en place et le bon fonctionnement de ces comités étaient importants pour harmoniser les initiatives pour la facilitation du commerce aux niveaux national, régional et multilatéral, et ils deviendraient même impératifs dans le cadre d'un futur accord de l'OMC sur la facilitation du commerce. La CNUCED s'attachait à promouvoir ces groupes de travail ou comités nationaux pour la facilitation du commerce dans le cadre de son Programme pour la facilitation du commerce, à travers ses activités de recherche et d'analyse, de formation de consensus et d'assistance technique. Le secrétariat a noté que si le montant total des fonds destinés à l'assistance technique pour la facilitation du commerce avait augmenté au cours de la dernière décennie, il restait faible par rapport à l'aide totale pour le commerce et il

était bien moindre dans les pays les moins avancés (PMA) que dans les autres pays en développement. C'était là un aspect important dont il fallait tenir compte au moment où les travaux de la communauté internationale pour la facilitation du commerce progressaient. Il n'était pas exclu qu'il faille des initiatives volontaristes pour éviter que les PMA soient défavorisés en termes d'investissements dans le cadre des mesures de réforme pour la facilitation du commerce.

32. La Suède, qui est l'un des principaux donateurs au Programme de la CNUCED pour la facilitation du commerce et qui a été l'un des premiers pays à proposer et appliquer des mesures de réforme dans ce domaine, a argumenté en faveur de la facilitation du commerce et d'une conclusion rapide de l'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce. Pour la Suède, dont l'économie était fortement tributaire des échanges commerciaux, la facilitation du commerce était indispensable pour sa croissance, ses emplois et sa prospérité socioéconomique.

33. Plusieurs intervenants ont cité des exemples et des constatations montrant que la facilitation du commerce était fondamentale pour véritablement aider les pays en développement à s'intégrer dans le commerce, éliminer les obstacles superflus, réduire les coûts, accroître l'efficacité et se procurer des ressources. En échange de leur engagement d'adopter les mesures voulues, les pays en développement recevraient l'assistance technique nécessaire pour réformer leurs procédures douanières et procédures aux frontières. L'assistance technique pour la facilitation du commerce était une priorité pour les donateurs, et des fonds à cet effet avaient été mobilisés. Les participants considéraient aussi que la facilitation du commerce était avantageuse pour toutes les parties prenantes et que la conclusion en 2012 d'un accord de l'OMC le serait elle aussi. Les principaux bénéficiaires seraient les pays en développement. Il a été souligné que beaucoup de pays étaient conscients des avantages des mesures de réforme pour la facilitation du commerce et que les négociations à ce sujet dans le cadre de l'OMC avaient mieux avancé que les négociations en cours dans tous les autres domaines. Mais l'un des principaux obstacles à l'adoption d'un accord de l'OMC sur la facilitation du commerce était que la conclusion de cet accord avait été liée, jusqu'à maintenant, aux négociations sur d'autres points du Programme de Doha pour le développement.

34. Le représentant de l'Ouganda a reconnu l'importance croissante de la facilitation du commerce au niveau aussi bien national que régional et multilatéral. La portée des mesures de facilitation du commerce dépendait du développement économique du pays, de sa position géographique et de ses objectifs généraux de développement. La facilitation du commerce était une priorité pour l'Ouganda et le pays négociait actuellement des initiatives de facilitation du commerce dans le cadre de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), ainsi que dans le cadre de l'accord tripartite entre la CAE, le COMESA et la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA). Les mesures envisagées étaient similaires à celles discutées dans le cadre de l'OMC. L'Ouganda avait un comité national pour la facilitation du commerce chargé des réformes correspondantes, dont le travail avait été jusqu'ici centré sur les questions discutées dans le cadre de l'OMC. Les étapes suivantes, selon l'intervenant, consistaient à actualiser les besoins et les priorités du pays en matière de facilitation et à élaborer le plan d'action national, avec l'indication des délais et des ressources nécessaires. L'Ouganda se félicitait de pouvoir compter sur l'appui de la CNUCED pour élaborer son plan d'action pour la facilitation du commerce, en conformité avec les mesures prises aux niveaux national, régional et multilatéral, et pour renforcer les capacités de son comité de facilitation du commerce.

35. Les experts ont insisté sur l'importance de bien déterminer les parties intéressées, y compris les acteurs clefs des milieux économiques, et de les associer au processus de réforme pour la facilitation du commerce. Parfois, les milieux économiques n'étaient pas

suffisamment impliqués ou consultés dans les processus décisionnels et dans les négociations, avec le risque de ne pas aboutir à des résultats véritablement satisfaisants. Selon des participants, il fallait avoir des plates-formes représentatives aux niveaux national et régional, avec les bons acteurs, pour que les mesures de réforme réduisent véritablement les coûts et améliorent durablement l'efficacité. Des consultations avec tous les acteurs étaient aussi jugées importantes pour améliorer la coordination entre les pays, ainsi que pour promouvoir et faire connaître les meilleures pratiques.

36. Le Chili a retracé l'évolution de sa stratégie pour la facilitation du commerce, fondée entre autres grands principes sur une économie ouverte, sur la transparence et sur la reconnaissance de la dépendance du pays vis-à-vis du commerce international. Comme les échanges commerciaux représentaient 80 % environ du produit intérieur brut du pays, il y avait un large consensus chez les décideurs quant au principe d'une politique commerciale ouverte. Le Chili œuvrait à la facilitation du commerce au niveau multilatéral dans le cadre de l'OMC, ainsi qu'aux niveaux bilatéral et régional à travers ses 21 accords commerciaux avec 57 partenaires. Plusieurs de ces accords bilatéraux comportaient des chapitres spécifiquement consacrés aux questions de facilitation du commerce. La stratégie du pays avait beaucoup évolué depuis les années 1960, 1970 et 1980, où la plupart des accords bilatéraux et régionaux se limitaient au développement de l'accès aux marchés.

37. Au niveau national, l'efficacité et la transparence des procédures douanières étaient prioritaires pour le Chili. Il avait été pris depuis 2007 plusieurs initiatives importantes pour simplifier les procédures commerciales et moderniser les douanes, par exemple publication des réglementations, actualisation de la réglementation douanière, traitement avant l'arrivée, décisions anticipées ayant force obligatoire, et tribunaux douaniers. Le Chili s'employait activement aussi à réduire les délais, les coûts et les incertitudes, à promouvoir le commerce sans papier, à améliorer les infrastructures de transport et les services logistiques, ainsi qu'à favoriser par divers moyens l'harmonisation et la normalisation.

38. On estimait que les échanges commerciaux avaient été multipliés par 50 au cours des trente dernières années. Les réformes avaient été conformes aux négociations dans le cadre de l'OMC et elles avaient été positives pour les acteurs commerciaux en leur assurant un environnement plus sûr et plus favorable.

39. Trois pays ont rendu compte de leur expérience nationale en matière de facilitation du commerce: le Soudan, le Népal et le Rwanda. Au Soudan, l'élimination des obstacles non tarifaires au commerce et la clarification et la simplification des procédures commerciales conformément aux accords régionaux et internationaux constituaient des priorités nationales. La question de la facilitation du transport et du commerce occupait une importante place dans les ateliers et séminaires nationaux sur le développement économique et le commerce extérieur. C'est ainsi qu'avait été constitué, conformément au Manuel de facilitation du commerce de la CNUCED, un groupe de travail national pour la facilitation du commerce, qui avait depuis formulé plusieurs recommandations à l'intention du Gouvernement et contribué à la définition de la position officielle du Soudan sur la facilitation du commerce ainsi que de ses priorités et de ses besoins dans le domaine. Ce groupe de travail avait aussi permis de renforcer la coopération et la coordination entre les institutions intervenant dans la facilitation du commerce, au fur et à mesure qu'augmentaient les capacités du pays et que se développaient ses compétences, par exemple concernant les mesures proposées à l'OMC. Le Soudan pouvait ainsi participer plus activement aux négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce. Le pays avait à ce jour introduit un système de gestion des risques et actualisé sa législation douanière.

40. Mais les obstacles et les difficultés pour faire appliquer les mesures de facilitation du commerce persistaient, en particulier des ressources financières inadéquates, un accès insuffisant à l'assistance technique, une connaissance limitée des bonnes pratiques en matière de facilitation du commerce, et la nécessité de mieux coordonner les politiques

économiques afin de faciliter effectivement le commerce. Pour l'avenir, le Soudan donnait la priorité à la poursuite de l'élaboration de son plan d'action national pour la facilitation du commerce et de la matrice correspondante, à la détermination des parties intéressées et des institutions idoines pour participer au processus de réforme, et aux études techniques pour le processus conduisant à l'application d'un système de guichet unique (entre autres objectifs). Il avait reçu une assistance technique dans plusieurs domaines: gestion des risques, postes frontière douaniers communs, système de gardes frontière, et création d'un institut de formation douanière.

41. Le Népal a fait valoir qu'en tant que petit pays sans littoral, sa croissance dépendait de sa capacité à s'intégrer dans l'économie mondiale. Parmi les grands obstacles à cette intégration figurait l'absence de bonnes infrastructures matérielles – réseaux autoroutier, routier et ferroviaire. En outre, les axes de transit étaient limités et le passage des frontières pouvait être long à cause des infrastructures et des réglementations inadaptées, de l'absence de transparence, de la corruption, des procédures compliquées et non uniformisées pour le dédouanement et les inspections douanières, et du manque d'information sur les lois, réglementations et procédures commerciales et douanières. Il y avait aussi une coordination et une harmonisation insuffisantes des procédures avec les parties prenantes aux niveaux national et régional. Sur le plan national, le pays avait pris un certain nombre d'initiatives pour développer sa politique et sa stratégie nationales en matière de commerce. Il avait actuellement des accords bilatéraux de transit avec l'Inde et le Bangladesh. En tant que membre de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) et de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle (BIMSTEC), le pays s'était engagé à mettre en œuvre diverses mesures de réforme pour faciliter le commerce. Le représentant du Népal a souligné l'engagement de son pays en faveur d'une politique commerciale libérale, de la facilitation du commerce et de l'intégration dans l'économie mondiale. Le Népal avait donné la priorité aux TIC pour des échanges commerciaux et pour une logistique plus efficaces. Il reconnaissait qu'il y avait encore beaucoup à faire pour faciliter le commerce et il prenait note de la nécessité d'investir, dans l'avenir, dans les capacités institutionnelles et humaines. À cet égard, le Népal se félicitait de pouvoir compter sur l'appui de la CNUCED et d'autres donateurs pour des futures initiatives de facilitation du commerce.

42. Le Rwanda a également fait part de son expérience en matière de facilitation du commerce dans un pays sans littoral. Le Gouvernement s'était fixé comme objectif prioritaire la facilitation du commerce et des opérations commerciales. Cette année le Rwanda se classait au troisième rang des pays d'Afrique et au quarante-cinquième rang mondial (sur 183 pays pris en compte) pour le Doing Business Index de la Banque mondiale. Mais il restait à la traîne s'agissant du commerce transfrontière. Les difficultés n'étaient pas propres au Rwanda uniquement, mais incluaient les conditions dans les couloirs de transit pour traverser les pays voisins: multiples acquit-à-caution, procédures et interventions non coordonnées, passage nécessaire sur plus d'une quarantaine de plaques de pesage dans les couloirs de transit, nécessité d'escortes policières (rallongeant souvent de trente-cinq jours la durée de l'acheminement des marchandises et coûtant quelque 3 275 dollars par conteneur), redevances et autres impositions non officielles (880 dollars environ dans les deux couloirs), et dysfonctionnements fréquents des systèmes de procédures douanières automatisées. Tout cela entraînait de nombreux retards et augmentait sensiblement les coûts de transport. On estimait que pour le Rwanda les coûts de transit représentaient jusqu'à 50 voire 70 % de la valeur c.a.f. des marchandises importées.

43. Selon le Rwanda la facilitation du commerce serait avantageuse pour tous les acteurs, et le pays poursuivait donc sur la voie des réformes à cet égard même si à l'OMC les négociations ne progressaient que lentement. Le pays s'était fixé les priorités suivantes: coordination de haut niveau entre les différents organismes gouvernementaux, économie reposant sur le secteur privé, solutions de TIC, simplification des procédures aux frontières,

et utilisation efficiente des ressources. Selon l'intervenant, des comités nationaux pour la facilitation du commerce avec des objectifs précis étaient indispensables pour les réformes en matière de facilitation. Le Rwanda avait pris des engagements au niveau régional avec les pays voisins et il continuerait à promouvoir l'interconnectivité et l'harmonisation des systèmes de paiement, des redevances portuaires, des redevances pour le contrôle de la qualité et des taxes consulaires ainsi que la compatibilité et la fiabilité des systèmes de technologies de l'information, afin d'harmoniser les priorités nationales et les initiatives régionales et multilatérales. Le Rwanda comptait sur l'aide de la CNUCED pour poursuivre ses réformes dans le domaine de la facilitation du commerce.

44. Un expert de l'Afrique de l'Est a souligné que dans le cadre du traité établissant le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), les pays d'Afrique de l'Est appliquaient désormais un système de garantie pour le transit douanier au niveau régional. L'utilisation par les pays du COMESA de ce système de caution unique permettrait, à terme, d'éliminer les multiples acquit-à-caution imposés dans la région.

F. Session V: La voie à suivre: possibilités d'action dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce

45. Dans son introduction, le secrétariat a rappelé les observations liminaires du Secrétaire général sur la nécessité de trouver des systèmes de transport et d'appui au transport qui soient économiquement, socialement et écologiquement viables. Le secrétariat a fait brièvement le point des questions présentées et discutées les jours précédents, soulignant à nouveau que la réunion offrait une précieuse occasion de réfléchir aux travaux futurs de la CNUCED dans les domaines importants abordés. La CNUCED était prête à continuer à aider les pays en développement à atteindre leurs objectifs pour des transports écologiquement viables et pour la facilitation du commerce. Le secrétariat a invité tous les participants à faire part de leurs vues sur tous les aspects du débat, y compris pour les travaux et les priorités d'action futurs.

46. Le représentant du Département des affaires économiques et sociales (DAES) de l'ONU s'est référé aux tendances mondiales qui justifiaient des politiques de transport favorisant le développement de réseaux efficaces et écologiquement viables. Ces tendances incluaient la stabilisation prévue au cours du siècle de la croissance démographique, accompagnée de processus de convergence économique et sociale, d'une urbanisation dans les pays en développement et d'un accroissement du commerce mondial, tout cela impliquant une augmentation de la demande de services de transport. Les solutions appropriées face au défi pour le transport devaient aussi tenir compte de la réduction nécessaire de 50 % des émissions de CO₂ avant 2050 pour limiter à 2 °C la hausse des températures au niveau mondial. Mais il y avait un signe encourageant: la réduction des émissions de CO₂ liées au transport n'était pas forcément incompatible avec le développement économique. Dans les régions développées beaucoup de villes étaient ainsi parvenues à abaisser le niveau relatif de la consommation individuelle d'énergie liée au transport. En outre, le développement économique d'un pays n'était pas nécessairement lié à l'utilisation individuelle des services de transport exprimée en kilomètres-passager. Trois mesures générales concernant le transport étaient proposées pour réduire durablement les émissions de CO₂ venant de ce secteur: a) éviter les déplacements inutiles, ce qui incluait aussi l'optimisation des chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales; b) préférer les modes de transport plus efficaces (par exemple, préférer le rail à la route); et c) réduire l'intensité des émissions dues à chaque mode de transport.

47. Le représentant du Ministère du développement rural de l'Inde a rendu compte d'une stratégie nouvelle pour renforcer les infrastructures logistiques grâce à la mise en place de réseaux micrologistiques locaux. Les infrastructures logistiques jouaient un rôle

crucial dans le développement du commerce et dans la croissance économique d'un pays. Mais pour que ces infrastructures permettent mieux de promouvoir les valeurs économiques dans les pays en développement, où le commerce était essentiellement tributaire de produits primaires, il fallait passer du concept de connectivité à celui du développement de réseaux micrologistiques locaux pour intégrer le site de production dans les marchés nationaux, régionaux et internationaux. Ces réseaux micrologistiques pouvaient être développés à travers des partenariats public-privé vu la viabilité commerciale accrue de projets ainsi consolidés, qui pouvaient être exécutés par un consortium privé utilisant des structures ad hoc. Cet exemple de l'Inde présenté en détail montrait le modèle imaginé pour promouvoir les réseaux micrologistiques locaux et les PPP. En conclusion, il a été instamment souhaité que la CNUCED approfondisse la base de connaissances dans ces deux domaines critiques pour le transport et la logistique et engage un dialogue positif avec les pays en développement.

48. Dans son intervention, le représentant de la Banque mondiale a mis en exergue la perception nouvelle du transport dans le monde ainsi que les questions de commerce et de viabilité écologique et le rôle central des transports pour atteindre les objectifs de développement en général. Les cinq priorités d'action stratégiques de la Banque mondiale ont été présentées, impliquant notamment la nécessité: a) de surmonter les obstacles à la croissance dans les pays les plus pauvres et d'appuyer leur croissance; b) de promouvoir le développement au niveau supranational; c) de renforcer la compétitivité; d) de fournir des biens publics régionaux et mondiaux; et e) de trouver des réponses aux problèmes spécifiques des États fragiles. Dans ce contexte, en 2008 la Banque mondiale, dans sa stratégie pour les activités de transport pour 2008-2012, avait donné des orientations stratégiques pour mettre au service du développement des transports sûrs, écologiquement viables et d'un coût abordable, orientations prenant en compte les cinq grandes priorités précitées. Selon cette stratégie, il fallait passer d'objectifs purement techniques à une approche socioéconomique plus large reflétant les aspects positifs plus globaux du transport et tenant compte des coûts externes, en particulier pour les pauvres. Ces nouvelles orientations stratégiques conduisaient à un certain nombre de conclusions, à savoir que la Banque mondiale devait viser à: a) approfondir l'action pour les secteurs routier et autoroutier; b) accroître l'engagement dans le secteur des transports urbains; c) élargir l'action dans le transport pour le commerce international; et d) contenir les émissions liées aux transports pour réduire les coûts externes. Compte tenu des préoccupations croissantes concernant les effets des changements climatiques, il importait aussi de tenir compte de considérations de délais et de fiabilité, avec les coûts correspondants. Pour la production des marchandises, il s'agissait de privilégier la rapidité et la fiabilité du transport, l'une et l'autre compromises par la multiplication et l'aggravation des événements météorologiques extrêmes. Il fallait donc des mesures d'adaptation pour réduire les coûts dus à des délais excessifs et à une fiabilité insuffisante, afin que le transport puisse jouer un rôle moteur pour le commerce et le développement.

49. Au cours des discussions qui ont suivi l'intervention du représentant de la Banque mondiale, on a généralement mis en exergue le lien fort entre énergie, changements climatiques et coûts de transport, en pointant les conséquences qui en résultaient du point de vue du commerce international et du développement. Certains de ces aspects avaient déjà été pris en compte par le secrétariat de la CNUCED dans ses travaux récents dans le domaine.

50. Il a été souligné au cours du débat que la Banque mondiale s'était engagée dans des accords régionaux en matière de transport qui couvraient en particulier le transport ferroviaire en Afrique et en Asie centrale. En ce qui concerne l'examen des incidences des changements climatiques sur les coûts de transport, en particulier pour les pays en développement sans littoral, la Banque mondiale avait effectué plusieurs études, y compris en Éthiopie et au Mozambique. Parmi les facteurs qui pourraient inciter les PDSL à

s'engager dans des politiques de «transport vert», on jugeait importante la perspective d'infrastructures de transport favorisant les modes à faibles émissions, afin d'acquérir pour l'avenir des avantages comparatifs en termes de coûts de transport, étant donné la hausse attendue des prix du pétrole et du charbon. Sur les questions de la viabilité et de l'avantage pour un pays de transit d'investir dans le transport ferroviaire, les conditions locales différaient bien entendu mais la Banque mondiale considérait en général que ce mode de transport était intéressant du point de vue économique et compétitif sur les longues distances. Une coopération entre les pays de transit et les pays côtiers et les pays sans littoral pourrait procurer d'importants avantages qui, distribués équitablement, profiteraient à tous. La Banque mondiale s'est dite prête à continuer à aider les pays à se doter de politiques et de systèmes de transport, y compris des plans-cadres nationaux.

51. Au cours du débat sur l'ensemble des sujets abordés à la réunion, les experts ont fait valoir que les mesures de facilitation du commerce, l'utilisation de systèmes automatisés comme SYDONIA, l'application de techniques de gestion des risques et l'interopérabilité des solutions passant par les technologies de l'information étaient importantes pour améliorer l'efficacité et la fiabilité des chaînes mondiales d'approvisionnement. Il fallait pour cela mettre en place et développer une coopération aux niveaux national, régional et mondial entre les administrations douanières, les autres administrations nationales concernées et les organisations internationales compétentes. La mise en place de systèmes douaniers efficaces était impossible sans une infrastructure de télécommunications adaptée. Il a été recommandé de faire porter les efforts sur cet aspect et sur les autres conditions préalables nécessaires pour pouvoir utiliser les technologies de pointe.

52. Les experts ont également évoqué l'important rôle des accords régionaux pour la facilitation des transports et du commerce pour une meilleure connectivité des réseaux de transport nationaux. Il fallait que la communauté internationale soit informée des meilleures pratiques concernant ce type d'accord, afin que les pays puissent tirer profit des expériences faites ailleurs. Dans l'élaboration des accords régionaux de transport, il fallait prendre en compte le rôle crucial du transport ferroviaire. La mise en place de réseaux ferroviaires transnationaux dépendait pour beaucoup de décisions politiques, notamment pour le financement des réseaux, pour l'harmonisation technique et pour les contrôles aux frontières. Tous les acteurs concernés devaient avoir une vision plus large des possibilités d'interaction correspondantes afin de faciliter le transport et notamment le transport ferroviaire international.

53. On estimait que l'accent devait être mis aussi sur les meilleurs moyens de financer des transports écologiquement viables, grâce à de nouveaux mécanismes privilégiant la viabilité par exemple pour le financement d'activités en relation avec les changements climatiques. Les organisations internationales, y compris la CNUCED, devaient coordonner leurs efforts et réfléchir à l'élaboration de modèles permettant de faire appel à des donateurs et à des banques d'investissement pour des projets sur la facilitation du commerce et des transports et pour les infrastructures de transport qui soient harmonisés aux niveaux national et régional.

54. Une délégation a présenté plusieurs recommandations de nature générale, à savoir: a) encourager le secteur privé, tant local qu'étranger, à investir dans les transports pour promouvoir le commerce régional et mondial; b) consacrer une étude à l'application des systèmes logistiques; c) appliquer les normes et les règlements internationaux en matière de sécurité du transport ferroviaire; d) rechercher pour le secteur du transport diverses formes de financement impliquant des organisations régionales et internationales et permettant notamment de combiner ressources intérieures et financements extérieurs; e) apporter une assistance technique pour la modernisation et le renforcement de l'infrastructure et des services d'appui pour les ports maritimes; f) attirer des partenaires stratégiques pour promouvoir les compagnies nationales de transport maritime; g) appuyer et financer la

réhabilitation des voies de navigation fluviale et en améliorer la sécurité; h) faciliter le financement de services intérieurs de transport aérien; i) fournir un appui technique pour la formation, la réhabilitation et le renforcement des capacités dans le secteur du transport; j) appuyer des projets régionaux pour les transports au service du commerce régional et mondial; et k) rechercher des financements pour l'étude de plans-cadres nationaux pour le transport.

55. Une délégation a aussi exprimé son souhait de travailler avec la CNUCED pour des partenariats public-privé pour le développement du transport ferroviaire et de la navigation intérieure ainsi que dans le domaine du financement durable, afin de promouvoir le transport écologiquement viable. Une autre a insisté sur la nécessité d'une coopération accrue pour financer et développer les infrastructures régionales de transport. Pour les couloirs de transit, une coopération entre les pays concernés était nécessaire pour mettre en place des réseaux intégrés de transport. Enfin, il fallait une aide de la CNUCED pour le développement des infrastructures dans les pays sans littoral, et la nécessité d'une meilleure connectivité avec les pays voisins en matière de transport a également été soulignée.

56. La délégation du Paraguay, pays qui préside le Groupe des pays en développement sans littoral à Genève, a salué les importants travaux réalisés au cours des sessions successives de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, et elle a souhaité que soient poursuivies les activités de la CNUCED dans ces domaines, compte tenu du mandat traditionnel de la CNUCED et aussi de la nécessité pour celle-ci de s'occuper de questions nouvelles intéressant les PDSL, y compris le développement de transports écologiquement viables, les incidences des changements climatiques sur le transport et les coûts de transport, et la nécessité de trouver des réponses aux problèmes de sécurité dans le transport grâce à l'utilisation de technologies de l'information avancées.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

57. À sa séance plénière d'ouverture, le mercredi 7 décembre 2011, la réunion d'experts pluriannuelle a élu le Bureau ci-après:

Présidente: M^{me} Fatima Al Ghazali (Oman)

Vice-Présidente-Rapporteuse: M^{me} Martha Moreno (Paraguay)

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

58. À la même séance plénière d'ouverture, la réunion d'experts pluriannuelle a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (paru sous la cote TD/B/C.I/MEM.1/10). L'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Défis et possibilités d'action dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce.
4. Rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

59. À sa séance plénière de clôture, le vendredi 9 décembre 2011, la réunion d'experts pluriannuelle a décidé que la Présidente établirait un résumé des débats (voir la section I).

D. Adoption du rapport

60. Également à sa séance plénière de clôture, la réunion d'experts pluriannuelle a autorisé la Vice-Présidente-Rapporteuse à établir, sous l'autorité de la Présidente, le rapport final de la réunion.

Annexe

Participation*

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

Afghanistan	Kazakhstan
Algérie	Kirghizistan
Allemagne	Lesotho
Angola	Libéria
Arabie saoudite	Malaisie
Bahreïn	Malawi
Bélarus	Mali
Bénin	Mexique
Botswana	Namibie
Cameroun	Népal
Cap-Vert	Nigéria
Chili	Oman
Costa Rica	Ouganda
Croatie	Paraguay
Djibouti	Pays-Bas
Espagne	Qatar
États-Unis d'Amérique	République démocratique du Congo
Éthiopie	République démocratique populaire lao
Fédération de Russie	République dominicaine
France	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Gabon	Rwanda
Guinée-Bissau	Soudan
Haïti	Sri Lanka
Inde	Suède
Iran (République islamique d')	Zimbabwe
Iraq	
Jordanie	

2. Le Kosovo (région placée sous administration des Nations Unies, résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité) était représenté à la session en qualité d'observateur.

3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la session:

Banque asiatique de développement
 Conseil de coopération des États arabes du Golfe
 Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
 Organisation de coopération et de développement économiques
 Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
 Union européenne

* La liste des participants porte la cote TD/B/C.I/MEM.1/Inf.4.

4. Les organes, organismes et programmes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session:

Centre du commerce international CNUCED/OMC
 Commission économique pour l'Europe
 Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
 Département des affaires économiques et sociales

5. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session:

Banque mondiale
 Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
 Organisation mondiale du commerce

6. L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée à la session:

Fondation Al-Hakim

7. Les intervenants principaux ci-après étaient invités à participer à la réunion d'experts (dans l'ordre chronologique des interventions):

M. Simon **Bennett**, Directeur des relations extérieures de la Chambre internationale de la marine marchande;

M. Philippe **Crist**, administrateur et chercheur principal au Centre conjoint de recherche sur les transports OCDE/FIT;

M. Oliver Alexander **D'Oleo Seiffe**, juriste, Direction générale des douanes de la République dominicaine;

M. Solomon **Kasa**, Secrétaire général de l'Association tanzanienne des transitaires;

M. Yashwin **Bhoola**, partenaire associé, Letsema, Afrique du Sud;

M^{me} Sharmila **Chavaly**, Directrice exécutive à la Direction des chemins de fer du Gouvernement indien;

M^{me} Elizabeth **Tamale**, Commissaire adjointe, Ministère du commerce, de l'industrie et des coopératives de l'Ouganda;

M. David **King**, analyste et spécialiste de l'identification des cargaisons, Bureau du renseignement et de la coordination des enquêtes, United States Customs and Border Protection;

M^{me} Carina **Dixon**, consultante, Newmarket Partners Limited;

M. Sam **Toyota**, Directeur des systèmes d'information et technologies de l'information, Direction générale des impôts du Rwanda;

M. Idris Elmi **Doubed**, adjoint au Directeur des douanes, Direction des douanes et des droits directs, Djibouti;

M. Mohammad **Malyar Jabarkhel**, Directeur du projet SYDONIA et des technologies de l'information au Département des douanes du Ministère des finances de l'Afghanistan;

M. Joakim **Reiter**, Ambassadeur et Représentant permanent de la Suède auprès de l'OMC;

- M. Mario **Matus**, Ambassadeur et Représentant permanent du Chili auprès de l'OMC;
- M^{me} Amani **Musaad**, Chef du Service des affaires de l'OMC et Coordinatrice pour la facilitation du commerce, Ministère du commerce extérieur du Soudan;
- M. Binod **Prasad Acharya**, Secrétaire adjoint à la Division du commerce international, Ministère du commerce et des approvisionnements du Népal;
- M. Zephania **Muhigi**, Chef de la Division des opérations sur le terrain du Département des services des douanes, Direction générale des impôts du Rwanda;
- M. Thomas **Hamlin**, conseiller technique pour l'énergie, les transports et les changements climatiques, Division du développement durable, Département des affaires économiques et sociales de l'ONU;
- M. Arvind **Mayaram**, Secrétaire adjoint et conseiller financier au Ministère du développement rural du Gouvernement indien;
- M. Andreas **Kopp**, économiste principal chargé des transports, Département des transports, de l'eau et des technologies de l'information et de la communication, Groupe de la Banque mondiale.
-