



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

Distr. générale
7 novembre 2013
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports,
la logistique commerciale et la facilitation du commerce
Première session
Genève, 22-24 octobre 2013

**Rapport de la Réunion d'experts pluriannuelle
sur les transports, la logistique commerciale
et la facilitation du commerce
sur sa première session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 22 au 24 octobre 2013

GE.13-51643 (F) 291113 021213



* 1 3 5 1 6 4 3 *

Merci de recycler



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Résumé du Président	3
A. Séance d'ouverture	3
B. Une décennie d'innovation en matière de transport de transit	3
C. Technologie et transport en transit pour le commerce des pays en développement sans littoral	6
D. Couloirs de transit.....	7
E. Des systèmes de transport efficaces	10
F. La voie à suivre	11
G. Débat général.....	12
H. Suggestions concernant les contributions futures de la CNUCED	14
II. Questions d'organisation.....	15
A. Élection du Bureau	15
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux	15
C. Résultat de la session.....	16
D. Adoption du rapport	16
Annexe	
Participation.....	17

I. Résumé du Président

1. La Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce a tenu sa première session, qui avait pour thème «L'innovation en matière de transport et de logistique en vue de l'examen du Programme d'action d'Almaty en 2014» du 22 au 24 octobre 2013, conformément à la décision adoptée par le Conseil du commerce et du développement à sa vingt-septième session extraordinaire et au mandat approuvé de la Réunion. Les experts étaient saisis à cette occasion du document TD/B/C.I/MEM.7/2 établi par le secrétariat de la CNUCED.

2. La session a permis d'examiner certaines des questions en matière de transport auxquelles sont confrontés les pays en développement sans littoral qui cherchent à prendre pied sur les marchés mondiaux. Les experts venaient des secteurs du commerce et des transports, de services des douanes, du secteur privé, du monde universitaire et d'organisations internationales et régionales.

3. Cinq séances informelles ont été organisées, consacrées aux thèmes suivants:

- a) Une décennie d'innovation en matière de transport en transit;
- b) Technologie et transport en transit pour le commerce des pays en développement sans littoral;
- c) Couloirs de transit;
- d) Des systèmes de transport efficaces;
- e) La voie à suivre.

A. Séance d'ouverture

4. La Directrice de la Division de la technologie et de la logistique a rappelé que, depuis sa création, la CNUCED avait accordé une attention particulière aux problèmes des pays en développement sans littoral. L'aide apportée à cet égard avait été particulièrement marquée à l'occasion des négociations sur la facilitation du commerce, menées sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) (organisations visées à l'annexe D).

5. Rappelant l'objectif du Programme d'action d'Almaty ainsi que les travaux de fond menés depuis son adoption et les résultats obtenus, elle a insisté sur le fait qu'une intégration plus étroite de ces pays dans les réseaux internationaux d'échange nécessitait, en priorité, des systèmes de transport et de facilitation du commerce efficaces. Suite à l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution 66/214 prévoyant la tenue en 2014 d'une conférence d'examen dix ans après l'adoption du Programme d'action d'Almaty, divers partenaires de développement avaient pris contact avec des représentants de pays en développement sans littoral et de pays de transit et un certain nombre de réunions régionales d'examen avaient été organisées. La présente session de la Réunion d'experts pluriannuelle constituait l'une des contributions de la CNUCED à ce processus d'examen.

B. Une décennie d'innovation en matière de transport en transit

6. Le Directeur de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a vivement encouragé les pays à adopter les différents instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport, notamment les 58 instruments concernant les transports terrestres. Afin d'assurer un minimum d'harmonisation et, par voie de

conséquence, l'efficacité des transports transfrontières, il importait d'assurer un minimum d'harmonisation en adhérant à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Aucune raison particulière ne gênait l'adhésion des pays en développement à ces instruments. L'adoption d'un objectif en matière de transport pour le développement durable était une question qui méritait l'attention. Rappelant que les problèmes que connaissaient les pays en développement sans littoral en matière de transport avaient un impact sur le développement de ces pays et conscient du fait que le développement devait être durable, le Directeur a exhorté les pays, y compris les experts présents à la réunion, à faire en sorte que les autorités compétentes et les négociateurs portent cette question à l'attention des instances internationales de négociation compétentes, comme par exemple la session de janvier 2014 du Groupe de travail à composition non limitée de l'Assemblée générale sur les objectifs du développement durable. À cet égard, un expert a déclaré que l'adoption d'un nouvel objectif de développement durable spécifiquement consacré au transport devrait porter sur l'ensemble des modes de transport, tandis qu'un autre expert a cherché à obtenir des précisions quant à la façon dont les experts présents à la réunion pouvaient contribuer à la réalisation de cet objectif.

7. La facilitation du commerce impliquait l'adoption de mesures en matière aussi bien de transport que de douane: la mise en place d'infrastructures et de services de base, les liaisons internationales et la libéralisation du transit ainsi que l'adoption de technologies de l'information et les arrangements novateurs étaient également importants. Le renforcement de la coopération à tous les niveaux et une forte volonté politique étaient indispensables pour faciliter le passage des frontières. Concernant l'avenir de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), celle-ci offrait, en dépit de ses inconvénients à court terme, la possibilité d'améliorer durablement le système TIR. En prévision de la conférence d'examen du Programme d'action d'Almaty, le Directeur de la Division des transports de la CEE a suggéré que sa Division et la CNUCED envisagent de travailler ensemble à l'élaboration d'une publication commune recommandant l'utilisation au niveau mondial de la nouvelle méthode de la CEE concernant la mesure et la comparaison des résultats permis par les couloirs de transport.

8. Le représentant de la Mission permanente du Paraguay auprès de l'Organisation des Nations Unies a présenté le Plan-cadre pour les transports et le Plan national de logistique du Paraguay destinés, respectivement, à gérer le développement de l'infrastructure et des services de transport ainsi que de la logistique en matière de transport, d'une part et à simplifier les procédures et à accroître les opportunités pour les exportateurs, d'autre part. Les deux plans devaient ainsi permettre de réduire les coûts de transport et d'assurer la compétitivité du pays au niveau international. Ils se recoupaient et se complétaient aux niveaux des infrastructures d'une part et des services et de la logistique d'autre part. D'une durée de vingt ans, le Plan-cadre pour les transports mettait l'accent sur le «où» (infrastructures) et le «comment» (services) ainsi que sur l'objet du transport, c'est-à-dire la marchandise (logistique). En matière de logistique, les problèmes étaient la concentration des flux, le développement de l'intégration entre différents modes de transport, la diversification des couloirs ainsi que l'intégration du Paraguay aux réseaux des pays voisins. Il fallait également moderniser les méthodes de planification et de gestion et répondre à certains problèmes institutionnels. S'agissant de la portée du plan, l'orateur a souligné qu'une coopération et des accords avec les pays voisins (par exemple concernant des zones libres de stockage et des accords de transports fluviaux avec l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili et l'Uruguay) étaient indispensables. Des projets, menés en coopération avec le secteur privé et destinés à orienter des investissements en faveur des installations portuaires des pays de transit voisins, étaient également en cours.

9. Le représentant de l'Agence de facilitation du transport en transit par le Couloir central a décrit le cadre juridique et institutionnel de l'Agence qui avait pour objectif de promouvoir des systèmes de transport en transit efficaces ainsi que de renforcer la compétitivité des parties contractantes en offrant un mécanisme novateur de collaboration fondé sur la coopération entre parties prenantes et les Gouvernements du Burundi, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo et de la République-Unie de Tanzanie. Sous la direction de son organe directeur, elle cherchait à s'acquitter de sa mission en veillant, entre autres, à assurer la disponibilité du Couloir et en assurant l'efficacité de l'infrastructure et des services, en veillant que les coûts étaient compétitifs, en s'assurant que les procédures étaient coordonnées et harmonisées et en veillant que les coûts et les temps de transit étaient prévisibles.

10. Les principaux résultats obtenus depuis l'entrée en service du Couloir en 2010 étaient, par exemple, la participation du secteur privé à l'organe directeur du Couloir, la mise en place de comités consultatifs et la réduction des temps de séjour dans les ports ainsi que des blocus routiers. Un expert a demandé comment concilier liberté de transit et sécurité dans la région, notamment dans le contexte du commerce illégal de minerais et de certaines espèces menacées. En réponse, l'orateur a déclaré que la coopération au niveau national, en particulier avec la police, était un facteur essentiel comme l'était le recours à la technologie, tel que les sceaux électroniques. Répondant à des questions concernant le réseau routier et le pourcentage de routes asphaltées, il a déclaré que deux mécanismes de financement étaient disponibles, à savoir les partenaires de développement de la Communauté d'Afrique de l'Est et les taxes sur les carburants. Des ressources supplémentaires étaient nécessaires pour assurer le revêtement en dur des routes secondaires, mais le revêtement des principales voies et routes de communication qui étaient reliées au Couloir était en bon état.

11. Dans son exposé, le représentant du Ministère des transports d'Azerbaïdjan a décrit la stratégie de l'Azerbaïdjan en matière de transport en transit, qui avait pour objectif de faire du pays un centre international de transport en Asie centrale. Sa position géographique stratégique offrait d'importantes possibilités en matière de transport en transit et des conditions favorables au développement des services logistiques. Il avait donc mis en œuvre ou prévoyait de mettre en œuvre un certain nombre de grands projets de transport et de transit tels que la liaison ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. L'Azerbaïdjan tirait également profit de l'adoption d'instruments juridiques internationaux tels que la Convention TIR, de l'application du concept de guichet unique et de l'application progressive d'importantes directives européennes. Les projets TRACECA et Viking coopéraient afin d'accroître les possibilités de transport en transit et la compétitivité du Couloir Est-Ouest. Un nouveau port international était en cours de construction, de même qu'un tunnel sous le détroit du Bosphore, et le réseau routier était modernisé et étendu. Toutefois, les «conflits gelés» empêchaient certaines connexions entre modes de transport et pouvaient entraver la réalisation par l'Azerbaïdjan de tout son potentiel en matière de transport en transit.

12. Un expert a insisté sur la nécessité de replacer les problèmes que connaissaient les pays en développement sans littoral dans une perspective de développement plus large et suggéré à cet égard de créer un organisme international de réflexion pour ces pays et de rechercher un soutien politique à un plus haut niveau.

C. Technologie et transport en transit pour le commerce des pays en développement sans littoral

13. Le secrétariat a présenté le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) de la CNUCED, système intégré multifonctionnel transactionnel portant sur l'ensemble de la procédure de dédouanement et tous les types de procédures douanières. Il peut être relié à tout système d'autres organismes nationaux, de pays voisins ou d'organisations régionales et offrir un guichet unique. Développée en permanence, sa dernière version était appelée «SYDONIA Monde». Au niveau national, il pouvait être mis en place sous forme de modules concernant, par exemple, la gestion multiagence des risques, l'interopérabilité, les guichets uniques et le suivi, et il pouvait être adapté aux situations locales. Sa mise en œuvre reposait sur la formation et l'utilisation de capacités locales avec l'assistance technique et les logiciels fournis par la CNUCED. Ces éléments étaient essentiels pour assurer l'autonomie des utilisateurs.

14. Un représentant du Centre d'excellence pour l'amélioration de la chaîne logistique de l'Université de Derby (Royaume-Uni) a fait un exposé sur l'intérêt de l'utilisation de la technologie RFID d'identification par radiofréquence. Cette technologie permettait, comme par exemple les codes à barres, l'identification et le suivi automatiques d'objets tels que des biens et des marchandises entrant dans la chaîne logistique au moyen de puces émettant un signal radio. Utilisée dans une grande diversité de secteurs, son principal avantage était une plus grande visibilité et traçabilité des différentes étapes de la chaîne de production dans la mesure où elle limitait les interventions et les erreurs humaines et permettait donc de réduire les coûts et les pertes. Le système permettait de saisir automatiquement des données concernant un grand volume de biens.

15. Un expert du guichet unique pour le commerce extérieur dépendant du Ministère kirghize de l'économie a présenté le système national kirghize de guichet unique pour la facilitation du commerce. Un guichet unique peut être défini comme un mécanisme qui permet aux parties intervenant dans les échanges et le transport de fournir, manuellement ou électroniquement, des informations et des documents normalisés à une seule autorité en vue de respecter toutes les prescriptions concernant par exemple l'importation, l'exportation et le transit. Le système kirghize de guichet unique est entré progressivement en vigueur à partir de 2006 dans le but de permettre une réduction des délais et des coûts associés principalement aux procédures d'importation et d'exportation, d'adopter une approche normalisée et par voie de conséquence d'éliminer les procédures répétitives et non transparentes. L'orateur a donné des exemples de problèmes posés par l'introduction du guichet unique, notamment la résistance des organismes réglementaires, l'instabilité politique dans le pays et le manque de compétence des organismes concernés en matière de technologie de l'information. L'introduction d'un système de gestion de la qualité est prévue pour remédier à ces problèmes.

16. Le représentant du Ministère des transports et de l'infrastructure du Nicaragua a fait un exposé sur le système douanier international pour les marchandises, généralement connu par son acronyme espagnol TIM, adopté dans le cadre du Marché commun de l'Amérique centrale qui regroupe le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua avec la participation du Panama. Le TIM prévoyait des procédures douanières internationales pour le transit par voie terrestre dans la région, définissant notamment les obligations et les responsabilités des transporteurs et prévoyait l'utilisation d'un formulaire de déclaration normalisé. En 2003, un effort de modernisation avait été engagé afin de normaliser l'échange de données électroniques pour les déclarations de transit.

17. L'application du TIM rencontrait les problèmes suivants:
- a) Le développement insuffisant de l'infrastructure physique aux points de passage des frontières ainsi que le manque de coordination entre organismes aux frontières;
 - b) Des procédures parallèles et répétitives prévues par un grand nombre de réglementations différentes;
 - c) Le fait que certains couloirs de transport n'étaient pas intégrés au TIM, ce qui se traduisait par un surcroît de procédures;
 - d) Le manque de transparence et une diffusion insuffisante de l'information concernant les réglementations et les procédures.
18. S'agissant des infrastructures aux frontières, un expert a conseillé de mettre en place des couloirs rouges et verts pour faciliter les mouvements.
19. Au cours de la séance de questions-réponses qui a suivi, les participants ont examiné et précisé un certain nombre d'aspects concernant les divers exposés.
20. Le représentant de la CNUCED a fourni des informations complémentaires au sujet des fonctionnalités du système SYDONIA, telles que le contrôle du mouvement des marchandises, la saisie directe par les négociants, les signatures électroniques, la gestion des marchandises, le calcul des droits et l'interopérabilité avec d'autres systèmes. D'après plusieurs experts, le système SYDONIA pourrait être utilisé avec profit par les pays membres de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale, qui prévoyait d'instaurer un système d'échange de données douanières une fois que les systèmes de télécommunications nécessaires seront en place.
21. Les participants ont également étudié les avantages de la RFID ainsi que les aspects techniques et financiers de son application à des opérations de grande ampleur, telles que le transport en transit à l'échelle nationale et régionale. La RFID nécessitait la mise en place de lecteurs aux points de collecte des données, et elle pourrait être liée, par exemple, à des systèmes mondiaux de géolocalisation afin d'accroître les possibilités de suivi et d'échange de données.
22. Les participants ont pris note d'une proposition d'un expert visant à développer davantage la coordination avec le Groupe des 20 afin d'obtenir un appui plus important de celui-ci et de créer un groupe des amis pour les questions spécifiques aux pays en développement sans littoral, y compris les questions de transport et de logistique, de façon à permettre à ces pays de bénéficier d'un appui plus important.

D. Couloirs de transit

23. Le représentant de l'Autorité de coordination du transport en transit par le Couloir Nord qui englobe le transport par route, rail, oléoduc et voies navigables intérieures a fait un exposé. Il s'agit d'une des voies de transport les plus fréquentées et les plus importantes d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale. Les coûts élevés et les retards en matière de transport constituaient toujours certains des principaux obstacles au développement du commerce international et intrarégional de la région. Environ 37 % des dépenses totales de logistique des pays enclavés situés le long du Couloir étaient imputables au transport. Le coût des retards était estimé à 800 dollars par jour et par camion, ce qui augmentait d'autant les dépenses liées aux échanges dans la région. Pour régler ces problèmes, l'Autorité du Couloir avait lancé plusieurs initiatives:
- a) L'harmonisation et la simplification des politiques et des cadres juridiques en matière de transport et de facilitation du commerce, et la création de nouvelles possibilités d'investissement et de participation pour le secteur privé;

- b) Un projet de guichet unique aux frontières, et un observatoire des transports (sur Internet) visant à suivre la performance du Couloir;
- c) L'adoption d'une bourse d'échange des documents et des données entre autorités fiscales, connue sous le nom de RADDEX;
- d) Des guichets uniques électroniques;
- e) Des systèmes électroniques de suivi des marchandises;
- f) L'adoption du système SYDONIA Monde.

24. L'orateur a insisté sur la nécessité de partenariats pour le développement d'infrastructures immatérielles et matérielles, le développement des transports et la facilitation du commerce, la promotion des investissements du secteur privé, la constitution d'une base de données sur le commerce intrarégional, le développement des capacités et la volonté des organisations régionales d'harmoniser leurs politiques et réglementations.

25. Il a décrit le Couloir central multimodal, sa portée et les problèmes rencontrés, notamment la mauvaise qualité du réseau ferroviaire; le manque d'infrastructures périportuaires qui créait des goulots d'étranglement sur les routes d'accès aux ports; l'absence de normalisation des tolérances des ponts-bascules et la nécessité d'adopter une approche intégrée s'agissant de la définition des règles et règlements ainsi que les problèmes liés au chargement excessif des camions et aux multiples arrêts des camions le long du Couloir.

26. Plusieurs initiatives de facilitation du commerce étaient en cours le long du Couloir central. Un projet de renforcement des capacités des autorités de contrôle et des transporteurs, administré par la CNUCED, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Afrique était en cours au Burundi, en République-Unie de Tanzanie et au Rwanda. Il prévoyait l'adoption du jeu d'outils pour la gestion des formalités dans le transport transfrontière et le transport en transit mis au point par la CNUCED et la CESAP qui proposait notamment une méthode pour le regroupement des marchandises et une méthode pour le calcul des temps/coûts de transport en fonction de la distance visant à identifier et à quantifier les goulots d'étranglement et à encourager l'adoption de solutions et de mesures de facilitation communes.

27. Les autres initiatives en cours étaient:

- a) La création d'un observatoire destiné à suivre au moyen de systèmes électroniques le fonctionnement du Couloir central de façon à disposer d'indicateurs de performance en vue de l'établissement de rapports;
- b) La construction de postes de guichet unique le long du Couloir afin de réduire les temps et les coûts de transport et d'accroître la sécurité sur la route;
- c) Une étude des conditions de sécurité pour les véhicules de transport de marchandises grâce à une coopération entre sociétés de transport et pouvoirs publics;
- d) La réalisation du projet tanzanien de transport intermodal et de liaisons ferroviaires afin de parvenir à un meilleur équilibre entre transport par la route et par le rail.

28. En conclusion, l'orateur a insisté sur l'importance de l'initiative du Gouvernement tanzanien intitulée «Big Results Now» (Des résultats importants maintenant) qui contenait des recommandations concernant divers aspects de la chaîne d'approvisionnement le long du Couloir central, notamment en vue de porter la capacité du port de Dar-es-Salaam à 5 millions de tonnes en 2015.

29. Plusieurs experts ont souligné l'importance d'un cadre institutionnel approprié (organisme de gestion du couloir) et d'activités de suivi et d'évaluation (par exemple, la création d'observatoires) pour pouvoir élaborer des mesures contribuant à réduire le temps et le coût du transport et à améliorer la fiabilité des services de transport ainsi que la logistique des activités de transit. Un expert a souligné qu'une croissance des exportations et une répartition plus équilibrée du transport de marchandises permettront de réduire les coûts de transport.

30. Dans son exposé, un représentant de la Société Navale Guinéenne a présenté une initiative du Gouvernement guinéen visant à accroître le commerce de transit entre la Guinée et le Mali. Le port de Conakry était celui qui se trouvait le plus près du Mali mais, en dépit de cette proximité, il ne recevait qu'un très faible pourcentage des marchandises en provenance ou à destination du Mali. La Guinée avait donc engagé un programme d'amélioration de ses infrastructures (portuaires et routières) afin d'accroître cette part. Le Gouvernement guinéen travaillait avec des investisseurs privés à la construction d'une ligne de chemin de fer entre Conakry et le Mali, dont les travaux devraient s'achever en 2016. Il avait accordé 100 hectares de terrain à des armateurs pour l'agrandissement des zones de transit et la construction d'un port sec à la périphérie de Conakry afin d'éviter que les camions n'encombrent les routes, mais a toutefois besoin de l'assistance d'organisations internationales comme la CNUCED pour assurer la compétitivité de ses moyens logistiques.

31. Un représentant de l'administration sénégalaise des douanes a fait un exposé sur l'ouverture de la route de transit entre Dakar et le Mali. Environ 60 % des échanges commerciaux du Mali empruntent le Couloir Dakar-Bamako et sont régis par la Convention sur le transit routier inter-États des marchandises qui définit des normes techniques et des prescriptions opérationnelles telles que la suspension des droits et taxes et autres mesures et interdictions, ainsi que l'emploi d'un document douanier unique. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest a adopté la Convention en 1982. Le financement du fonctionnement du Couloir est assuré par un fonds de garantie *ad valorem* alimenté par un prélèvement de 0,5 % du coût du transport et des assurances ainsi que de la valeur des marchandises transportées.

32. Dans son exposé, un représentant du Ministère tchadien du commerce et de l'industrie a décrit la situation du Tchad au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale¹ et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest². D'une longueur de 1 700 kilomètres, la liaison entre Ndjamena, capitale du Tchad, et le port de Douala au Cameroun, est à la fois la plus courte et la plus sûre et permet en outre le transport multimodal, à savoir le rail au Cameroun (884 km) et la route. Les autres voies d'accès à la mer passent par le Nigéria jusqu'au port de Lagos (1 900 km) ou les ports de Cotonou (Bénin) et de Lomé (Togo). Le coton représente environ 80 % des exportations du Tchad, dont 80 % des exportations et des importations se font par la route.

33. La coopération entre pays d'Afrique centrale facilite la solution de certains problèmes. Au 1^{er} janvier 2014, la liberté de circulation des personnes entrera en vigueur dans toute la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale. Par ailleurs, un réseau de fibre optique est en cours de construction au Cameroun, en Guinée équatoriale et au Tchad et devrait être étendu par la suite à l'ensemble des membres de la Communauté.

¹ Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine et Tchad, avec une population combinée de 43 millions d'habitants.

² Angola, Burundi, République démocratique du Congo et Sao Tomé, avec une population combinée de 135 millions d'habitants.

34. Parmi les autres avancées technologiques, on peut citer l'utilisation du GPS par les transporteurs pour suivre et contrôler les mouvements de marchandises, l'automatisation généralisée des procédures douanières, la transparence accrue du coût du transport, et le recodage le long des couloirs des marchandises mal codées.

35. Les recettes tirées des hydrocarbures ont permis au Tchad de réaliser d'importants investissements en matière d'infrastructures routières. La longueur totale des routes en dur est ainsi passée de 1 600 kilomètres en 2006 à 2 200 kilomètres en 2013. Le Tchad compte au total 7 000 kilomètres de routes.

E. Des systèmes de transport efficaces

36. Un représentant de l'Autorité thaïlandaise des ports a insisté, dans son exposé, sur les progrès réalisés par les ports thaïlandais dont l'objectif était de devenir le premier centre de transport maritime en Asie en s'appuyant sur le respect des normes internationales. L'exposé a notamment mis l'accent sur le cas des marchandises transitant par le pays en provenance ou à destination de la République démocratique populaire lao.

37. Dans son exposé, un représentant du Ministère népalais du commerce et de l'approvisionnement a décrit les mesures prises par le Népal, à savoir le renforcement des capacités, la création d'un organisme national de facilitation du commerce, l'adoption de protocoles normalisés et la simplification des procédures, pour faciliter les échanges et réduire les coûts et les temps de transit.

38. La discussion qui a suivi a porté sur des questions en rapport avec les guichets uniques, le rôle des assurances et les organismes chargés de la gestion des couloirs de transit. S'agissant de la décision du secrétariat de l'ASEAN³ visant à parvenir à l'intégration du marché des capitaux de la région en 2015, la création d'un guichet unique pour l'ASEAN était considérée comme essentielle pour faciliter le commerce.

39. Concernant les progrès réalisés par les pays de la région pour mettre en œuvre cette initiative, les participants ont fait observer que les assurances avaient un effet déterminant sur la rapidité et le coût des échanges transfrontières. Le chargement et le déchargement des marchandises étaient souvent retardés en raison des prescriptions et des dispositions des politiques d'assurance. Étant donné que ces retards s'accompagnaient fréquemment de coûts importants, les participants ont envisagé diverses solutions telles que l'harmonisation des prescriptions et examiné les conditions d'assurance. Certains participants se sont attardés sur les considérations dont un pays doit tenir compte au moment de décider s'il convient ou non de créer un organisme chargé de la gestion du couloir entre un pays enclavé et un pays de transit voisin.

40. Dans leurs exposés, les représentants du Ministère bhoutanais des affaires économiques et du Ministère burundais du commerce ont décrit différentes initiatives de facilitation du commerce adoptées par leur pays respectif. Par exemple, les deux pays avaient au cours des dernières années engagé un important effort d'automatisation des procédures douanières. Le Burundi s'efforçait de passer de la version SYDONIA ++ à la version SYDONIA Monde. Au Bhoutan, les progrès concernant la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty dépendaient dans une large mesure de la bonne volonté et d'un appui financier et technique plus important de la communauté internationale en faveur des pays en développement sans littoral et de transit. L'appui apporté à cet égard par la CNUCED au titre des trois piliers de son mandat restait essentiel.

³ Association des nations de l'Asie du Sud-Est.

41. Au cours du débat qui a suivi, certains experts ont déclaré qu'il importait d'aborder les questions de transport et de facilitation du commerce au niveau régional. D'autres ont mis l'accent sur le fait qu'il fallait parvenir à un équilibre entre investissement destiné à développer les aspects physiques (infrastructure) et les autres aspects (renforcement des capacités, technologie de l'information et de la communication). D'autres experts encore ont examiné les problèmes auxquels étaient confrontés les pays sans littoral, tels que les coûts élevés d'importation et d'exportation, des transports peu fiables, peu prévisibles et peu fréquents ainsi que le manque de coopération et de solidarité des pays de transit. Une délégation a déclaré que du fait de la faible diversité de leurs exportations, de nombreux pays en développement sans littoral voyaient leur participation au commerce international menacée.

42. Toutes les parties prenantes intervenant dans le commerce international avaient besoin d'activités de renforcement des capacités et de formation. Le secrétariat de la CNUCED a rappelé les efforts qu'il avait entrepris pour aider les pays en développement sans littoral et d'autres pays en développement à répondre à ces besoins. Il a brièvement décrit un projet visant à faciliter la mise en œuvre de plans nationaux de facilitation du commerce. Plusieurs experts d'Afrique ont formulé des suggestions concernant certaines questions, comme par exemple la situation au Niger et les meilleures pratiques élaborées au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est, qui pourraient figurer à l'ordre du jour de futures réunions de la CNUCED.

F. La voie à suivre

43. Dans son exposé, la Directrice du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a insisté sur l'attention accordée par la CNUCED aux questions concernant les pays en développement sans littoral. Elle a rappelé le fondement du Programme d'action d'Almaty, à savoir recourir à des partenariats véritables aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial entre pays en développement sans littoral et pays de transit et leurs partenaires de développement ainsi qu'entre secteur public et secteur privé afin d'aider les pays en développement sans littoral à surmonter les problèmes posés par leur manque d'accès à la mer. Il ressort d'une étude récente du Bureau du Haut Représentant que le commerce des pays en développement sans littoral ne représente que 61 %, en volume, du commerce des États côtiers alors que leurs coûts de transport sont 45 % plus élevés que ceux d'une économie côtière représentative, ce qui signifie que l'amélioration du transport et la facilitation du commerce restaient indispensables pour réduire les coûts élevés des échanges et des transports des pays concernés.

44. Les préparatifs de la Conférence d'examen de 2014 étaient bien avancés, au plan intergouvernemental comme aux plans des Nations Unies et du secteur privé. Au plan intergouvernemental, une conférence régionale d'examen pour l'Europe et l'Asie avait été organisée à Vientiane en mars 2013 et la conférence régionale pour l'Afrique s'était tenue à Addis-Abeba en juillet 2013. La conférence pour l'Amérique latine était prévue les 18 et 19 novembre 2013 à Asunción. Au niveau national, les pays en développement sans littoral avaient présenté des rapports nationaux qui avaient contribué directement aux préparatifs aux niveaux régional et mondial. Les différentes réunions intergouvernementales déboucheront sur deux réunions du Comité préparatoire au cours desquelles sera rédigé un document pour examen et adoption par la Conférence d'examen de 2014.

45. Les réunions organisées dans le cadre du système des Nations Unies avaient mis l'accent sur les principaux obstacles au développement et les besoins des pays en développement sans littoral dont il faudrait tenir compte dans le nouveau programme d'action. En particulier, il était essentiel de développer les capacités de production avec une

assistance financière, technique et en matière de renforcement des capacités de la part des partenaires de développement. Les pays en développement sans littoral devraient chercher à modifier leurs structures économiques en encourageant les secteurs concurrentiels et la mise en place de structures d'exportation de produits à plus forte valeur ajoutée. Un grand nombre de réunions avaient également insisté sur l'importance des services, le rôle du secteur privé et l'importance croissante de la coopération régionale et Sud-Sud.

46. Dans l'ensemble, les réunions préparatoires avaient suggéré que le nouveau programme de développement pour les pays les moins avancés sans littoral ne devait pas être simplement un programme sectoriel mais aborder également les questions de développement économique et social, de réduction de la pauvreté et de développement durable, tout en restant essentiellement axé sur les questions de commerce international, de transport et de transit. Les réunions entre intervenants du secteur privé avaient pour objectif de veiller à ce que les acteurs de ce secteur participent pleinement à l'identification de propositions concrètes et axées sur l'action visant à traiter des problèmes spécifiques aux pays les moins avancés sans littoral en matière de commerce et de facilitation du transport, d'investissement et de développement des entreprises.

47. S'agissant des négociations en cours dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la conclusion d'un accord sur la facilitation du commerce à l'occasion de la neuvième Conférence ministérielle de l'OMC qui se tiendra à Bali (Indonésie) en décembre 2013 revêtirait une importance fondamentale, notamment pour les pays en développement sans littoral. Ces derniers devraient participer activement aux négociations et exiger l'adoption de textes ambitieux et contraignants.

48. Rappelant que la Conférence d'examen de 2014 constituait une entreprise majeure du système des Nations Unies et de la communauté internationale, l'orateur a lancé un appel en faveur de la participation active de tous au processus préparatoire.

G. Débat général

49. Un expert a déclaré qu'une grande partie du commerce de la République démocratique du Congo transitait par des pays voisins d'Afrique de l'Est et que les commerçants rencontraient fréquemment des problèmes dans les pays de transit. Bien que n'étant pas formellement un pays en développement sans littoral, les problèmes rencontrés par la République démocratique du Congo étaient dans une large mesure similaires à ceux de ces derniers. En réponse, un expert a précisé que le Programme d'action d'Almaty n'était pas limité à la fourniture d'un appui au pays en développement sans littoral mais portait d'une manière générale sur les questions qui concernaient ces pays et de ce fait devait également profiter à ceux dont une grande partie du territoire était enclavée, comme c'était le cas de la République démocratique du Congo. Il a souligné les risques que présentait le commerce illicite, et qu'il fallait exercer un contrôle suffisant sur les importations, les exportations et le transit.

50. Un participant a déclaré qu'il ne fallait pas sous-estimer les investissements dans les infrastructures logistiques. Ces investissements étaient souvent élevés et il s'agissait de savoir dans quelle mesure les initiatives telles que les négociations menées dans le cadre de l'OMC sur la facilitation du commerce traiteraient de cette importante question. Dans sa réponse, la Directrice du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a expliqué que si les négociations menées dans le cadre de l'OMC ne portaient pas explicitement sur cette question, un grand nombre d'initiatives engagées dans le cadre du Programme d'action d'Almaty abordait les questions liées aux infrastructures de transport et autres.

51. Répondant à une question quant aux répercussions que l'on pouvait attendre de l'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce sur le commerce mondial, le secrétariat de la CNUCED a déclaré que diverses estimations, y compris par la CNUCED, avaient montré que le coût des procédures liées au commerce et au transport international était compris entre 3 et 6 % de la valeur du commerce international, et qu'il était beaucoup plus important pour certains pays en développement sans littoral.

52. Faisant référence au Programme d'action d'Almaty, un expert a insisté sur les besoins en matière de renforcement des capacités, notamment s'agissant des règlements régionaux et multilatéraux relatifs à la facilitation du commerce et des transports; de nombreux instruments existants n'étaient pas véritablement appliqués par les pays en développement, principalement en raison d'une méconnaissance et d'un manque de moyens.

53. Les intervenants ont approuvé la participation des communautés économiques régionales à la mise en œuvre des instruments internationaux existants et ont rappelé qu'il importait de les ratifier et de les appliquer.

54. À cet égard, plusieurs participants ont suggéré de créer un cadre institutionnel pour assurer la coordination des réformes en faveur de la facilitation du commerce et la coordination entre parties prenantes publiques et privées au niveau régional. Ainsi, par exemple, les Conseils des chargeurs africains avaient appuyé des initiatives dans le domaine du transport maritime en Afrique. L'Union des Conseils des chargeurs africains pourrait jouer le rôle d'une organisation régionale représentant les intérêts des principales parties prenantes d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique australe, et appuyer la création d'observatoires des transports dans ses pays membres.

55. Un expert représentant le Couloir central d'Afrique de l'Est a suggéré que la CNUCED étudie les systèmes de transport intelligents et recherche comment les appliquer aux unions douanières et aux systèmes d'intégration économique existant le long des couloirs. Un autre expert a suggéré que la CNUCED réalise une étude des meilleures pratiques en matière de législation, organise une réunion mondiale en vue de partager les meilleures pratiques concernant les systèmes de technologie de l'information et la logistique internationale et fournisse une aide pour la mise en place d'un cadre juridique et réglementaire afin de permettre aux pays d'élaborer et d'adopter les meilleures solutions. Un expert a insisté sur l'importance des infrastructures et des portails, comme les ports et les portails portuaires communautaires, ainsi que sur la part de plus en plus grande des systèmes électroniques aux niveaux national et régional, ainsi que de la coopération Sud-Sud.

56. Plusieurs participants ont déclaré que la CNUCED devait aider les pays en développement sans littoral à faire face au manque de ressources financières pour le développement des infrastructures de transport. Rappelant la proposition du Directeur de la Division des transports de la CEE, plusieurs experts ont déclaré qu'il fallait que le transport devienne l'un des objectifs du développement durable et en profiter pour répondre aux besoins de plus en plus importants du secteur et lui apporter les ressources financières dont il avait besoin.

57. Un participant a insisté sur le fait qu'il fallait renforcer le cadre institutionnel et promouvoir une approche coordonnée aux niveaux national, régional et international pour la mise en œuvre de mesures, notamment de nouveaux mécanismes de contrôle et d'évaluation, pour lesquelles les organisations internationales pourraient travailler avec les organisations régionales et leurs États membres, et promouvoir un financement plus important dans le cadre du programme qui succédera au Programme d'action d'Almaty.

58. Il importait de définir de nouveaux mécanismes de financement et d'avoir accès à de nouvelles sources de financement telles que celles concernant la lutte contre les changements climatiques et les émissions de carbone pour promouvoir le développement des transports et la facilitation du commerce. Plusieurs experts ont demandé à la CNUCED d'aider à l'élaboration de tels mécanismes et à la promotion de projets susceptibles d'obtenir un financement. Un expert a suggéré que bien que la CNUCED ne soit pas un organisme donateur elle pourrait jouer un rôle important en tant qu'animateur ou coordonnateur d'une réunion mondiale sur le financement des infrastructures de transport dans le cadre plus général du financement du développement qui rassemblerait parties prenantes du secteur et financiers afin d'étudier et de définir les principales questions en matière de besoins et les principaux goulots d'étranglement.

59. Concernant le rôle que pourraient jouer les délégations présentes à Genève dans la définition du futur programme de développement en faveur des pays en développement les moins avancés, la Directrice du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a déclaré que ce futur programme ne devrait pas être élaboré de manière isolée mais s'inscrire dans le programme pour l'après-2015 et promouvoir le transport en tant qu'élément durable. Le prochain cadre d'assistance des Nations Unies en faveur des pays en développement sans littoral devrait définir clairement les objectifs et les responsabilités des diverses parties, des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit ainsi que de la communauté internationale. Il fallait trouver des moyens de mise en œuvre, y compris des mécanismes de financement. Les négociations menées dans le cadre de l'OMC sur la facilitation du commerce offraient aux pays en développement sans littoral une occasion exceptionnelle de promouvoir leurs objectifs en matière de transport en transit et de participer plus activement au commerce international.

H. Suggestions concernant les contributions futures de la CNUCED

60. D'une manière générale, les experts ont souligné que la CNUCED devait continuer à mener des travaux et des études, à diffuser les expériences réussies et à en permettre l'échange et à fournir, selon que de besoin, une assistance technique aux pays qui en faisaient la demande. Les nombreuses demandes d'aide formulées par les pays en développement sans littoral et de transit pourraient être regroupées comme ci-après:

a) Solutions technologiques novatrices pour les systèmes de transport en transit, tels que systèmes de contrôle basés sur les technologies de l'information, fourniture anticipée d'informations sur le transit, accords de services entre parties prenantes et mécanismes publics et privés, financés, pour le fonctionnement des infrastructures et des services de transit;

b) Mécanismes de réglementation, d'organisation et de gestion destinés à assurer le bon fonctionnement des couloirs de transit considérés comme le cadre institutionnel le plus approprié. Les programmes de développement des ressources humaines et de renforcement des capacités institutionnelles ainsi que la collecte de données par les observatoires des transports étaient à cet égard particulièrement utiles pour la conception de mécanismes durables, sur mesure, de pointe et novateurs;

c) Initiatives d'intégration et de coopération régionales destinées à examiner et à affiner les politiques et stratégies existantes de façon à répondre le plus efficacement possible aux besoins des pays en développement sans littoral et de transit, en s'appuyant sur des exemples de meilleures pratiques qui pourraient être adoptés par tous les pays;

d) Recherche et assistance technique pour promouvoir des mécanismes de financement efficaces, y compris les partenariats public-privé, compte tenu des besoins spécifiques des pays en développement sans littoral, de façon à inciter les institutions financières internationales, les donateurs et le secteur privé à financer les projets dans le domaine des transports, notamment les projets d'infrastructure;

e) Renforcement des règles multilatérales pour faciliter le transport en transit et le commerce international des pays en développement sans littoral.

61. Concernant la prise en compte de ces catégories de questions dans le futur cadre d'assistance des Nations Unies en faveur des pays en développement sans littoral et de transit, les participants ont suggéré de promouvoir en priorité les systèmes durables de transport en transit, conformément au paragraphe 56 h) du Mandat de Doha (TD/L.427/Rev.1).

62. La fourniture aux pays en développement sans littoral d'un tel appui pour leur permettre d'adopter des systèmes de transport durables serait grandement facilitée si les experts prenaient toutes les mesures nécessaires pour inciter les négociateurs nationaux à veiller à ce que le secteur des transports soit considéré comme un secteur qui mérite de bénéficier d'une attention et d'un financement spécifiques et non pas en tant que moyen au service d'autres secteurs. La réunion du Groupe de travail à composition non limitée sur le transport qui sera organisée dans le cadre de la réunion du Groupe de travail à composition non limitée sur les objectifs du développement durable qui se tiendra à New York en janvier 2014 sera une occasion particulièrement importante d'appuyer la demande du secteur des transports pour être reconnu comme un objectif à part entière en vue du développement durable.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

63. À sa séance plénière d'ouverture, la Réunion pluriannuelle d'experts a élu le Bureau suivant:

Président:	M. Andrei Popov (Bélarus)
Vice-Président et Rapporteur:	M. Arsène N. Omichessan

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

64. À sa séance plénière d'ouverture, la Réunion pluriannuelle d'experts a adopté son ordre du jour provisoire publié sous la cote TD/B/C.I/MEM/7/1, à savoir:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Innovation en matière de transport et de logistique en vue de l'examen du Programme d'action d'Almaty en 2014.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultat de la session

65. À sa réunion plénière de clôture, le jeudi 24 octobre, la Réunion pluriannuelle d'experts a convenu que son président devrait établir le résumé des discussions (voir chap. I).

D. Adoption du rapport

66. Également à sa séance plénière de clôture, la Réunion pluriannuelle d'experts a autorisé son vice-président et rapporteur à finaliser, sous l'autorité de son président, le rapport après la conclusion de la réunion.

Annexe

Participation^{4, 5}

1. Des représentants des États membres ci-après de la CNUCED ont participé à la session de la Réunion pluriannuelle d'experts:

Afghanistan	Libye
Angola	Madagascar
Arabie saoudite	Maroc
Azerbaïdjan	Mexique
Bélarus	Népal
Bénin	Nicaragua
Bhoutan	Nigéria
Brésil	Ouzbékistan
Burkina Faso	Pakistan
Burundi	Paraguay
Cameroun	Pays-Bas
Chili	Philippines
Côte d'Ivoire	République centrafricaine
Cuba	République démocratique du Congo
Émirats arabes unis	République de Moldova
Équateur	Sénégal
Espagne	Sierra Leone
États-Unis d'Amérique	Sri Lanka
France	Tchad
Géorgie	Thaïlande
Guatemala	Tunisie
Iraq	Turquie
Indonésie	Ukraine
Kazakhstan	Yémen
Kirghizistan	Zimbabwe

⁴ États membres, observateurs, organisations et autres organes inscrits pour la réunion.

⁵ Pour la liste des participants, voir TD/B/C.I/MEM.7/INF.1.

2. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session:
 - Commission économique eurasienne
 - Union des Conseils des chargeurs africains
 - Union européenne
 3. Les organes, organismes et programmes ci-après des Nations Unies étaient représentés à la réunion:
 - Agence internationale de l'énergie atomique
 - Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement
 - Centre du commerce international
 - Commission économique pour l'Europe
 4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session:
 - Banque mondiale
 - Organisation mondiale du commerce
 5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient présentes à la session:
 - Catégorie générale*
 - Association mondiale des anciens stagiaires et boursiers de l'Organisation des Nations Unies
 - Consumer Unity and Trust Society International
-