



# Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale  
29 septembre 2010  
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**  
**Troisième session**  
Genève, 8-10 décembre 2010  
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

## **Problèmes émergents et faits nouveaux ayant une incidence sur les transports et la facilitation du commerce**

### **Note du secrétariat de la CNUCED**

#### *Résumé*

En raison de la mondialisation grandissante de l'environnement commercial, les perspectives de développement sont largement tributaires de systèmes de transport rentables et fiables, d'un cadre réglementaire transparent et simplifié, et de procédures commerciales efficaces. Les efforts visant à améliorer les résultats commerciaux et la compétitivité des pays en développement nécessitent une intervention des pouvoirs publics afin de réduire les coûts des transports et des échanges, et de moderniser les infrastructures et systèmes commerciaux. Les objectifs tels que la facilitation du commerce, des services de transport rentables et économes en énergie, la sécurité des chaînes d'approvisionnement et la durabilité du point de vue de l'environnement doivent être intégrés dans un cadre stratégique global. Pour le créer, les décideurs politiques doivent prendre en compte divers facteurs qui influent sur la logistique commerciale et qui recouvrent divers domaines, notamment l'économie (par exemple, la crise financière), l'énergie (par exemple, le prix des combustibles), l'environnement (par exemple, les changements climatiques), la politique (par exemple, la sécurité), la réglementation (par exemple, les conventions internationales et les accords multilatéraux/régionaux en matière de transport et de facilitation du commerce), et la technologie (par exemple, les technologies de l'information et de la communication). La présente note met en lumière un certain nombre de questions pertinentes qui méritent d'être examinées par les experts. En particulier, elle donne des informations générales sur: a) les problèmes émergents et urgents ayant une incidence sur les transports internationaux; et b) l'évolution de la réglementation relative à la durabilité des transports du point de vue de l'environnement. Elle traite aussi de la nécessité d'assurer la cohérence entre engagements nationaux et engagements internationaux en matière de facilitation du commerce.

## Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction.....	3
I. Problèmes émergents ayant une incidence sur les transports et le commerce.....	4
A. Crise financière et récession économique.....	4
B. Énergie.....	5
C. Changements climatiques.....	7
D. Sécurité.....	8
II. Règlements environnementaux et durabilité des transports maritimes.....	10
A. Protocole de 2010 à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.....	10
B. Convention de 2009 pour le recyclage des navires (Convention de Hong Kong).....	11
C. Convention du travail maritime de 2006.....	11
III. Facilitation du commerce: assurer la cohérence entre politiques nationales et engagements internationaux.....	12
A. Dimension multilatérale: progrès des négociations sur la facilitation des échanges menées dans le cadre de l'OMC.....	12
B. Dimension régionale: facilitation du commerce et des transports dans le cadre d'accords commerciaux régionaux.....	15
C. Stratégies nationales et partenariats en matière de facilitation du commerce.....	17
D. Utilisation des TIC dans les domaines de la logistique, de la facilitation du commerce et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement.....	19
IV. Voie à suivre.....	20

## Introduction

1. Conformément aux paragraphes 107 et 164 à 168 de l'Accord d'Accra et du mandat de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, la troisième session de la réunion sera axée sur divers thèmes, notamment:

a) [...] L'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour la logistique, la facilitation du commerce et la sécurité des chaînes d'approvisionnement;

b) Nouveaux problèmes influant sur les coûts et les liaisons de transport, en particulier l'impact des prix élevés des carburants et des taux élevés de fret, des changements climatiques et des impératifs de sécurité liés à la chaîne d'approvisionnement sur l'accès à des services de transports internationaux rentables et durables – en particulier pour les pays moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement [...];

c) Cadre réglementaire et juridique régissant les transports et la facilitation du commerce, et mise en œuvre effective des règles et normes convenues; et

d) Contribution de la CNUCED à l'application effective de mesures de facilitation du commerce dans le cadre de l'aide au commerce, y compris les engagements résultant des négociations menées à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges.

2. À la lumière du mandat susmentionné et de l'objectif global des réunions d'experts pluriannuelles sur les transports et la facilitation du commerce, la présente note donne un aperçu des faits nouveaux pertinents qui influent sur les transports et la facilitation du commerce, en attirant une attention particulière sur les considérations exposées ci-dessus. Elle souligne également les conséquences potentielles de ces faits nouveaux sur les transports et la facilitation du commerce, afin notamment d'intégrer efficacement les pays en développement dans les réseaux de transport et de commerce mondiaux.

3. Un ensemble de facteurs est en train de modifier l'environnement du transport international. Ces facteurs recouvrent divers domaines, notamment l'économie (par exemple, la crise financière), l'énergie (par exemple, le prix des combustibles), l'environnement (par exemple, les changements climatiques), la politique (par exemple, la sécurité), la réglementation (par exemple, les conventions internationales et les accords multilatéraux/régionaux en matière de transport et de facilitation du commerce), et la technologie (par exemple, les technologies de l'information et de la communication). Ils ont une influence sensible sur les coûts liés aux transports et au commerce, qui déterminent en grande mesure les performances commerciales et la compétitivité des pays en développement. Ils ont également des incidences sur les objectifs en matière de politique des transports tels que l'efficacité, la rentabilité, la facilitation du commerce, la sécurité ainsi que la durabilité aux niveaux environnemental, énergétique et social.

4. Avec une mondialisation et une interdépendance de plus en plus importantes, les perspectives de développement sont fortement tributaires des éléments suivants: systèmes de transport performants, peu coûteux et de bonne qualité; cadre réglementaire transparent et simplifié; et procédures commerciales efficaces. Par conséquent, il est nécessaire de mieux comprendre les éléments moteurs qui modifient actuellement les systèmes de transport et de commerce mondiaux ainsi que leurs relations pour concevoir des politiques adéquates qui favorisent la compétitivité commerciale en réduisant les coûts liés aux transports et aux échanges commerciaux. Cette constatation est particulièrement importante pour les pays en développement qui souffrent d'un handicap géographique, par exemple les

pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et pour les pays économiquement vulnérables tels que les pays moins avancés (PMA). Ce sont ces pays où les coûts de transport prohibitifs constituent souvent un obstacle au commerce qui risquent le plus de rester en marge des marchés mondiaux.

5. Les parties II et III ci-après traitent des nouveaux problèmes urgents qui pèsent à l'échelle mondiale sur les transports maritimes et le commerce, ainsi que de l'évolution de la réglementation, à savoir en ce qui concerne la durabilité des transports du point de vue de l'environnement. Une attention particulière sera accordée aux transports maritimes, qui représentent, en volume, plus de 80 % des échanges commerciaux (90 % si l'on exclut les échanges à l'intérieur de l'UE), avec une part même plus élevée pour la majorité des pays en développement, et, en valeur, plus de 70 % du commerce mondial. La partie IV portera essentiellement sur la facilitation du commerce, qui intéresse particulièrement les processus d'intégration régionaux et l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés extérieurs. La partie V décrit un certain nombre de points pertinents qui permettront de mieux cerner le sujet et stimulera le débat concernant les questions soumises aux experts.

## **I. Problèmes émergents ayant une incidence sur les transports et le commerce**

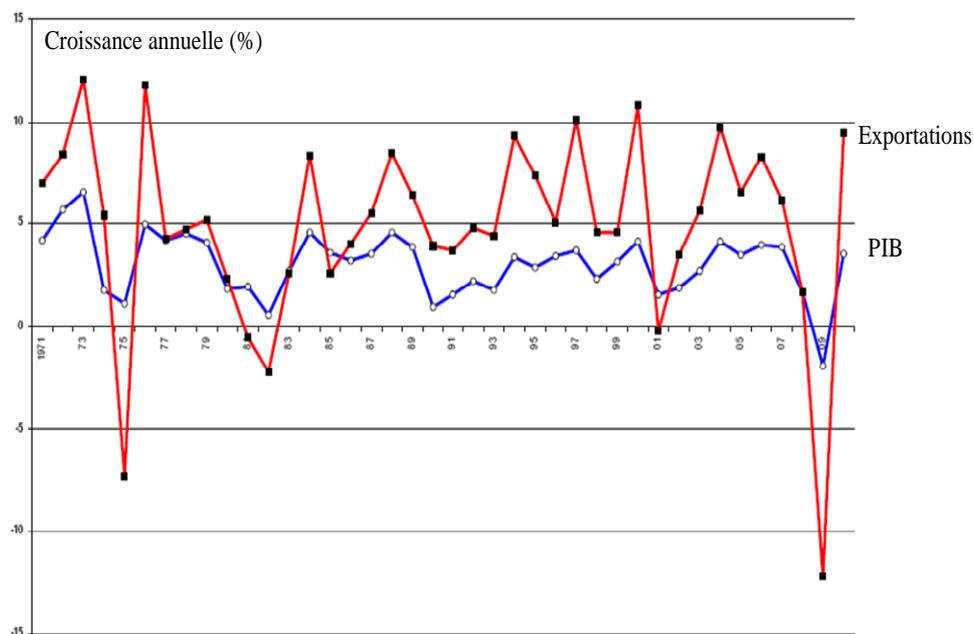
6. Les systèmes de transport sont confrontés à de graves problèmes qui pourraient compromettre leur durabilité, accroître les coûts et, en fin de compte, entraver le commerce, ce qui constituerait un sujet de préoccupation particulier pour les pays en développement. Ces problèmes interdépendants sont les suivants: a) l'incidence négative de la dernière crise financière et la récession économique qui a suivi; b) l'évolution des cours du pétrole et ses conséquences pour les coûts liés aux transports et au commerce; c) les changements climatiques et leurs effets sur les transports et le commerce; d) la sécurité des chaînes d'approvisionnement et les prescriptions réglementaires connexes; et e) les règlements environnementaux relatifs à la durabilité des transports maritimes.

### **A. Crise financière et récession économique**

7. La crise financière qu'a connue le monde à la fin de 2008 et la récession économique qui a suivi ont modifié le paysage des transports et du commerce. C'est en 2009 que l'on a observé le premier recul de la production mondiale, et le plus grave également depuis des décennies. L'année 2009 a également été celle d'un effondrement sensible des échanges mondiaux, dont le volume et la valeur ont diminué de plus de 13 % et 23 % respectivement (voir aussi la figure 1), avec de graves conséquences pour les transports et le commerce maritimes. En 2009, la baisse du volume du commerce maritime mondial a été estimée à 4,5 %, pratiquement aucune branche du secteur n'ayant été épargnée.

8. La capacité mondiale des transports maritimes a cependant continué à se développer du fait que les chantiers navals mondiaux continuent de livrer les navires commandés les années précédentes. Certes, la rentabilité du secteur a été touchée, mais les importateurs et les exportateurs ont tiré profit de la baisse des tarifs. Le transport d'une tonne de vrac sec sur 1 000 milles marins coûtait de 2 à 6 dollars en juillet 2010, contre 10 à 16 dollars en 2008. Il reste qu'à long terme, la récession économique et une capacité de transport actuellement excessive, conjuguées à un schéma d'investissement procyclique, menacent la durabilité économique des systèmes de transport. Ces phénomènes ont des répercussions défavorables sur les constructions navales, leur financement, la structure des échanges, ainsi que sur les investissements dans les infrastructures, les équipements et les services de transport, d'où des répercussions sur les coûts et la connectivité des transports.

Figure 1  
Taux de croissance de la production et des exportations mondiales (volume)



Source: CNUCED. Données de 2010: prévisions.

9. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, qui est un indicateur de l'accès des pays aux réseaux de transports maritimes réguliers mondiaux permet d'observer certaines tendances à long terme et les effets de la crise économique. Au cours des trois années qui ont précédé la crise financière, la moyenne mondiale des liaisons maritimes directes est restée stable, tandis que les liaisons accessibles aux PMA ont diminué de 20 %. Dans nombre de ces pays, une nouvelle réduction de l'offre, déjà faible, peut être une source de préoccupations pour les autorités nationales chargées de la concurrence.

10. La crise financière – conjuguée aux fusions opérées dans le secteur – pose d'autres problèmes pour les investissements dans les ports maritimes et les infrastructures de transport en transit (routes, postes frontaliers, ports secs) et il importe encore plus de tirer parti des synergies et de bien comprendre les intérêts communs des pays de développement de transit et des pays en développement sans littoral. Il est intéressant pour ces pays d'accroître leurs volumes cumulés de marchandises, ce qui leur permet de faire des économies d'échelle, pour soutenir leurs ports maritimes et en faire des pivots compétitifs dans les réseaux mondiaux de transport maritime.

## B. Énergie

11. Assurer la durabilité à long terme de l'approvisionnement en énergie, notamment assurer l'accès au pétrole à un coût raisonnable tout en causant des bouleversements minimes dans l'environnement, les échanges mondiaux et les perspectives de développement des pays les plus vulnérables, devient un enjeu crucial qui touche tous les secteurs économiques, y compris les transports. La durabilité du pétrole en tant que principale source d'énergie devient petit à petit plus incertaine, quelques observateurs

faisant valoir que le pétrole s'épuise et qu'un pic des niveaux de production mondiaux pourrait bientôt être atteint<sup>1</sup>. L'extraction du pétrole, combustible fossile dont le volume est limité, devient de plus en plus difficile et onéreuse. La fourniture de pétrole provenant de lieux et de gisements éloignés – y compris les sites au large des côtes et en eaux profondes – est aléatoire et peut présenter des risques grandissants pour l'environnement et des niveaux de coûts plus élevés. L'explosion en avril 2010 de la plate-forme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique et les pertes considérables qui en ont découlé pour l'économie et l'environnement montrent bien à quel point il sera difficile de répondre à la demande mondiale de pétrole dans le futur.

12. Très probablement, une limitation de l'approvisionnement en pétrole et une demande croissante d'énergie feront monter les cours du pétrole. Le niveau record de près de 150 dollars le baril enregistré au milieu de 2008 n'a certes plus été observé depuis lors, mais la moyenne relativement élevée des prix du pétrole enregistrée au cours du premier semestre de 2010<sup>2</sup> annonce une hausse des cours à long terme.

13. Le niveau des prix du pétrole est un facteur essentiel pour les transports et le commerce et les pays les plus durement touchés seront probablement les pays en développement – surtout les pays sans littoral, qui sont fortement tributaires des transports routiers et seront les moins aptes à faire face à une augmentation du coût des carburants. Aucun effort n'est ménagé pour rendre les transports plus économes en énergie et, à long terme, moins tributaires des combustibles fossiles, mais cela n'en reste pas moins un enjeu particulier pour les transports maritimes. Ceux-ci représentent, en volume, plus de 80 % du commerce mondial des marchandises et dépendent pour beaucoup du pétrole pour la propulsion. Il n'est cependant pas encore possible d'utiliser efficacement des énergies de substitution. La hausse et l'instabilité des cours du pétrole se traduisent par un accroissement du coût des combustibles de soute, d'où une augmentation des coûts de transport et un préjudice pour les échanges. Une étude récente de la CNUCED intitulée «*Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*» (Cours du pétrole et taux de fret maritime: une enquête empirique) (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2) estime à 0,19 et 0,36 l'élasticité des taux de fret pour les conteneurs par rapport au prix du pétrole et à 0,28 l'élasticité des taux de fret au comptant pour les pétroliers. L'élasticité concernant le minerai de fer est plus élevée, de l'ordre de l'unité. Il a également été constaté que l'effet des cours du pétrole sur les taux de fret pour les conteneurs semblait encore plus prononcé en cas de hausse brutale et d'instabilité accrue des prix du pétrole. Ce phénomène est particulièrement intéressant puisque l'on s'attend à une hausse des cours et à un pic de la production pétrolière mondiale.

14. Il est primordial de bien comprendre l'interaction entre coût des transports, sécurité énergétique et niveau des prix, en particulier pour de nombreux pays en développement, dont le commerce est déjà grevé par des coûts de transport proportionnellement excessifs. Pour mieux intégrer les pays en développement dans les systèmes de transport et de commerce internationaux, il est indispensable de comprendre parfaitement les effets des coûts de transport et des facteurs qui les déterminent, y compris les coûts des intrants tels que les prix des combustibles/du pétrole, ainsi que les mesures qu'il convient de prendre pour maîtriser ces facteurs. Pour mener une action efficace visant à rentabiliser les transports, il faut également pouvoir faire fond sur les liens entre énergie et changements

---

<sup>1</sup> Ces prévisions comprennent celles de l'Agence internationale de l'énergie, de l'Energy Information Administration des États-Unis et de l'Association for the Study of Peak Oil (<http://www.peakoil.net>). Pour de plus amples détails sur le débat portant sur le «pic du pétrole», voir Jeremy Leggett à l'adresse suivante: <http://www.jeremyleggett.net>.

<sup>2</sup> D'après les données publiées en août 2010 sur le site Web de l'Energy Information Administration des États-Unis ([http://www.eia.gov/dnav/pet/pet\\_pri\\_spt\\_s1\\_d.htm](http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm)).

climatiques, y compris le rôle de l'efficacité énergétique dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le rôle de l'énergie en tant qu'élément essentiel des mesures d'adaptation. On trouvera dans la section ci-après un bref exposé de certaines des questions pertinentes pour le présent débat.

## C. Changements climatiques

15. Des preuves scientifiques convaincantes<sup>3</sup> montrent que le climat évolue et qu'il est urgent d'agir pour remédier aux effets environnementaux, sociaux et économiques prévus, dont la gravité variera selon l'emplacement géographique, le pays et la région. Du point de vue des pays en développement, les effets des changements climatiques, si rien n'est fait pour les contrer, ralentiront considérablement la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et la mise en place du développement durable. Étant très vulnérables et ayant une faible capacité d'adaptation, les pays en développement, en particulier les PMA, seront probablement les pays les plus durement touchés et ce seront les grandes villes très vulnérables se trouvant à l'extrémité basse de la gamme de répartition des revenus internationaux qui subiront le plus les pertes considérables potentielles<sup>4</sup>.

16. Les transports de marchandises et de passagers sont au centre de cet immense défi mondial. La demande de services de transport croît en même temps que l'activité économique, le commerce et la population au niveau mondial. Les transports sont largement tributaires du pétrole pour la propulsion; il faut aussi s'attendre à ce qu'ils soient gravement touchés par l'incidence et le coût des facteurs des changements climatiques, en particulier l'élévation du niveau moyen des océans ainsi que l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des marées de tempête. Les effets des changements climatiques sont entre autres l'érosion accélérée des côtes, l'inondation ou la submersion des ports et des routes côtières, ainsi que des effets indirects qui doivent encore être effectivement évalués. Ces phénomènes découlent de variations de la concentration et de la répartition des populations ainsi que des modes de production, d'échange et de consommation, qui influent sur la demande de services de fret.

17. À l'heure actuelle, le type, la diversité et l'ampleur des effets potentiellement importants des changements climatiques sur les systèmes de transport internationaux et l'adaptation nécessaire à cet effet sont encore mal compris. Pour remédier à cette lacune, qui a été spécifiquement mise en avant par des experts à la première session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce portant sur le thème «Les transports maritimes et le défi posé par les changements climatiques», qui s'est tenue en février 2009<sup>5</sup>, les secrétariats de la CNUCED et de la CEE ont organisé conjointement en septembre 2010 un atelier consacré à ce sujet<sup>6</sup>.

18. Le cas particulier des ports, passerelles vers les marchés internationaux, est d'une importance capitale. Plus de 80 % du volume des échanges mondiaux de marchandises se font par mer et sont manipulés dans des ports maritimes. Maillons essentiels des chaînes

---

<sup>3</sup> Quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2007.

<sup>4</sup> Voir, par exemple, Dasgupta S., Laplante B., Murray S. et Wheeler D. (2009). Sea-level rise and storm surges: A comparative analysis of impacts in developing countries. Policy Research working paper 4901. Groupe de recherche sur le développement à la Banque mondiale.

<sup>5</sup> Voir le résumé des débats (UNCTAD/DTL/TLB/2009/1), qui a également été présenté au secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques avant la Conférence de Copenhague.

<sup>6</sup> Pour de plus amples détails voir l'adresse <http://www.unctad.org/ttl>, ainsi que le document ECE/TRANS/WP.5/2010/3 de la CEE.

d'approvisionnement internationales, les ports maritimes assurent à tous les pays, y compris ceux sans littoral, un accès vital aux marchés mondialisés. Ces ressources stratégiques nationales et leurs liaisons avec l'arrière-pays sont à la merci de différents phénomènes climatiques. Sont particulièrement vulnérables les ports situés dans des îles de faible élévation, des estuaires et des deltas dans les régions en développement, qui se caractérisent par un risque d'exposition élevé et une faible capacité d'adaptation.

19. Selon les estimations d'une étude commandée par Allianz et le Fonds mondial pour la nature, si le niveau de la mer s'élevait de 0,5 mètres vers l'an 2050, la valeur des ressources menacées dans 16 mégapoles portuaires atteindrait un niveau aussi élevé que 28 mille milliards de dollars<sup>7</sup>. Il ressort d'une étude récemment menée par l'Association internationale des ports, l'American Association of Port Authorities et l'Université de Stanford<sup>8</sup> que les autorités de 81 % des ports interrogés estiment que les changements climatiques pourraient avoir de graves conséquences pour la communauté portuaire.

20. Dans ce contexte, il est impératif d'accorder la priorité aux effets des changements climatiques sur les transports et aux mesures d'adaptation à prendre, ainsi qu'aux initiatives visant à réduire ou à limiter les émissions de gaz à effet de serre. La mise au point d'une stratégie efficace permettant de prendre des mesures d'adaptation appropriées dans le secteur des transports, de renforcer la résilience des systèmes et d'accroître la capacité de faire face aux changements climatiques nécessite à la fois des informations sur les facteurs probables de vulnérabilité et une meilleure compréhension des effets des changements climatiques.

21. Le coût de l'action visant les changements climatiques implique des dépenses et des investissements qui se répercuteront aussi sur les coûts des transports et des échanges. Les études disponibles sur les coûts de l'adaptation fournissent un large éventail d'estimations comportant peu d'informations pertinentes pour le secteur des transports. Or, un financement adéquat est manifestement indispensable à la mise en place d'une politique climatique dynamique et efficace dans le domaine des transports, en particulier pour les pays en développement. Une étude récente de la Banque mondiale a estimé le coût de l'adaptation des infrastructures, notamment de certaines infrastructures de transport, par phénomène climatique, région et catégorie d'infrastructure, à 29,5 milliards de dollars, le coût de l'adaptation des infrastructures routières s'élevant à 6,3 milliards de dollars (2010-2050)<sup>9</sup>.

## D. Sécurité

22. La sécurité, qui a aussi une incidence sur les coûts de transport, la connectivité et le commerce, figure au premier plan des préoccupations internationales. Au cours de la dernière décennie, on a vu se multiplier les mesures visant à assurer la sécurité des transports nationaux et régionaux et celle des chaînes d'approvisionnement. Les mesures destinées à garantir la sécurité maritime comprennent en particulier les amendements apportés en 2002 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui sont devenus contraignants le 1er juillet 2004 pour tous les États parties à la Convention. Les principales mesures de sécurité appliquées aux chaînes

---

<sup>7</sup> Lenton T., Footitt A. et Dlugolecki A. (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*. <http://knowledge.allianz.com>.

<sup>8</sup> Becker A. et Inoue S. (2009). IAPH/AAPA survey results: Impacts of climate change on seaports. Rapport non publié.

<sup>9</sup> Banque mondiale. The economics of adaptation to climate change: A synthesis report. Projet final pour consultation. Août 2010.

d'approvisionnement comprennent le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre de normes SAFE) adopté sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes en 2005<sup>10</sup>. Les amendements apportés à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Code ISPS imposent des obligations de large portée aux gouvernements, aux compagnies de transport maritime et aux exploitants des installations portuaires, tandis que le Cadre de normes SAFE établit, entre autres, la notion d'«opérateur économique agréé» et le principe connexe de reconnaissance mutuelle de ce statut. L'application effective de ce principe est une entreprise ardue, qui sera d'une importance capitale à long terme, notamment pour les pays en développement, car cela leur évitera d'être tenus à l'écart des réseaux de transport internationaux. Il est à noter que la notion d'opérateur économique agréé a été reproduite à l'échelle régionale car elle a été introduite dans le Code des douanes communautaire de l'Union européenne.

23. Si un renforcement des mesures de sécurité dans le secteur des transports et tout au long des chaînes d'approvisionnement est largement accepté, le coût de ces mesures entraîne une augmentation du coût des activités commerciales. Les pays en développement jugent préoccupant tout coût supplémentaire susceptible de les pénaliser dans leurs échanges. Le Programme Columbus, principale initiative en matière de renforcement des capacités menée dans le cadre de l'OMD, ne suffira vraisemblablement pas à neutraliser les répercussions en matière de coûts de la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE. Pour ce qui est des amendements apportés à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Code ISPS, les estimations faites par la CNUCED montrent que le coût de la mise en œuvre du Code ISPS dans les ports du monde variera dans un premier temps entre environ 1,1 milliard et 2,3 milliards de dollars, et entre environ 0,4 milliard et 0,9 milliard chaque année par la suite<sup>11</sup>. Ces coûts équivalent à une augmentation des paiements effectués au titre du fret maritime international d'environ 1 % par rapport aux dépenses initiales et de 0,5 % par rapport aux dépenses annuelles. Bien que ne paraissant pas très importants, ces coûts sont, d'une manière disproportionnée, plus élevés pour les petits ports des pays en développement.

24. En outre, les mesures de sécurité nationale et régionale peuvent avoir des conséquences importantes en matière de coûts, comme le montre l'évolution récente de la législation aux États-Unis, qui prescrit le scannage, par un équipement d'imagerie non intrusif, de tous les conteneurs à destination de ce pays avant leur chargement dans des ports situés à l'étranger<sup>12</sup>. Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des États-Unis, des représentants des secteurs industriels, d'organisations douanières et d'entités gouvernementales ont fait part de leurs préoccupations quant au coût et à la faisabilité technique de l'application de l'obligation de procéder au scannage intégral des conteneurs<sup>13</sup>. Reconnaisant l'ampleur de la tâche imposée par une telle obligation, le Département de la sécurité intérieure des États-Unis a annoncé en décembre 2009 qu'il reporterait de deux ans, soit à juillet 2012, l'application obligatoire de la prescription, qui devait entrer en vigueur en juillet 2010<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> Au 15 septembre 2010, 162 membres de l'OMD avaient fait part de leur intention de mettre en œuvre le Cadre de normes SAFE.

<sup>11</sup> Voir le document «Maritime security: ISPS Code implementation, costs and related financing» (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1).

<sup>12</sup> Implementing recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53. 3 août 2007.

<sup>13</sup> Voir aussi: «Postponement of the United States' 100 per cent container scanning requirement». CNUCED, Transport Newsletter n° 45 (UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1).

<sup>14</sup> Voir le témoignage du Secrétaire au Département de la sécurité intérieure des États-Unis concernant le thème «Transport security challenges» présenté devant la Commission sénatoriale américaine sur le commerce, la science et les transports, décembre 2009.

## II. Règlements environnementaux et durabilité des transports maritimes

25. La durabilité des transports maritimes se renforce car les chargeurs, le secteur lui-même et la communauté internationale prennent de plus en plus conscience de son importance stratégique pour assurer des transports maritimes efficaces, rentables et de bonne qualité tout en incorporant les externalités négatives. Pour assurer la durabilité des transports maritimes, une vaste gamme de mesures réglementaires ont été adoptées ou sont à l'étude sous les auspices de l'OMI. Si la *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif* reste le traité international le plus important qui traite des diverses sources de pollution produites par les navires (par exemple pétrole, produits chimiques, eaux usées, ordures et gaz), d'autres questions environnementales et sociales figurent de plus en plus parmi les préoccupations de l'OMI et vont de la gestion des eaux de ballast et de l'enlèvement des épaves à l'interdiction de certaines substances toxiques dans les systèmes antisalissure des navires, au recyclage des navires et à la formation des gens de mer.

26. On trouvera ci-après la description de trois instruments de réglementation récemment adoptés par l'OMI qui ont d'importantes conséquences pour la durabilité des transports maritimes. La liste n'est pas exhaustive, mais ces instruments montrent l'éventail et l'ampleur des questions auxquelles sont actuellement confrontés les transports et le commerce et qui sont susceptibles de rester une priorité importante pour le secteur, les utilisateurs et les décideurs politiques, ainsi que pour le grand public. Il est nécessaire que les pays en développement comprennent mieux les coûts et avantages qui découlent du respect des instruments internationaux précités pour qu'ils soient ratifiés et appliqués à grande échelle et des mesures d'assistance technique et de renforcement des capacités appropriées doivent également être adoptées.

### A. Protocole de 2010 à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses

27. Une conférence diplomatique traitant de la révision de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) s'est tenue sous les auspices de l'OMI du 26 au 30 avril 2010. Un protocole à la Convention a été adopté afin d'en assurer la mise en œuvre et de résoudre les problèmes d'ordre pratique qui empêchent de nombreux États de la ratifier.

28. La Convention HNS est inspirée de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses et du Protocole de 1992 y relatif, ainsi que de la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et des Protocoles de 1992 et 2003 y relatifs. Son but est d'établir un système à deux niveaux pour les indemnisations en cas de pollutions dues à des substances nocives et potentiellement dangereuses comme les produits chimiques. Le premier niveau a trait à la responsabilité de l'armateur qui est couverte par une police d'assurance obligatoire. Le deuxième niveau concerne un fonds financé par les contributions des bénéficiaires de la Convention HNS. Le Fonds intervient lorsque l'assurance de l'armateur ne couvre pas un incident causé par des substances nocives et dangereuses ou ne suffit pas pour couvrir le sinistre. Les contributions au Fonds seront faites selon le montant reçu au titre de la Convention HNS reçue par chaque État au cours de l'exercice civil précédent.

29. L'un des principaux obstacles à la ratification de la Convention HNS était dû aux problèmes causés par l'une des prescriptions essentielles de la Convention – la présentation de rapports sur les «cargaisons donnant lieu à contribution», c'est-à-dire sur les cargaisons relevant de la Convention HNS reçues par chaque État. D'autres obstacles paraissent être liés à la mise en place d'un système de présentation de rapports pour les marchandises conditionnées et à la difficulté qu'il y a à mettre en œuvre les versements, dans les États non parties, de contributions sur le compte relatif au gaz naturel liquéfié établi au titre de la Convention. Le Protocole de 2010 à la Convention HNS, qui s'attaque à ces problèmes, est considéré comme constituant un progrès important vers le renforcement du cadre international des responsabilités liées à la pollution causée par les navires. Le nouvel instrument sera ouvert à la signature du 1<sup>er</sup> novembre 2010 au 31 octobre 2011, date après laquelle il sera toujours possible d'y adhérer. Son entrée en vigueur pour les États contractants entraînera l'entrée en vigueur de la Convention HNS de 2006, telle que modifiée par le Protocole de 2010.

## **B. Convention de 2009 pour le recyclage des navires (Convention de Hong Kong)**

30. Le dépeçage des navires est une activité nuisible pour l'environnement qui, au fil du temps, s'est déplacée vers les régions en développement où les réglementations concernant la main-d'œuvre, l'environnement et la sécurité sont moins strictes. Pour promouvoir la durabilité du point de vue de l'environnement et sécuriser les conditions de travail, l'OMI, l'Organisation internationale du Travail (OIT) et les organismes compétents relevant de la Convention de Bâle ont uni leurs efforts pour trouver une solution au problème, action qui a abouti en mai 2009 à l'adoption de la *Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention de Hong Kong)*.

31. La nouvelle convention vise à définir une réglementation applicable à l'échelle mondiale aux transports maritimes et au recyclage des navires. Elle régit la conception, la construction, le fonctionnement et la préparation des navires en vue de faciliter un recyclage en toute sécurité et respectueux de l'environnement sans que cela porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation des navires et établit également des mécanismes de contrôle appropriés pour le recyclage des navires en plus de l'intégration d'exigences en matière de certification et de rapports.

32. La Convention a été ouverte pour signature du 1<sup>er</sup> septembre 2009 au 31 août et il sera encore possible d'y adhérer par la suite. Elle entrera en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle 15 États contribuant pour 40 %, en jauge brute, aux transports mondiaux effectués par la marine marchande, ont accepté d'être liés par les dispositions de la Convention. Par ailleurs, le volume cumulé de recyclage annuel maximum de ces États doit, au cours des dix années précédentes, représenter au moins 3 % de leur tonnage cumulé transporté par la marine marchande.

## **C. Convention du travail maritime de 2006**

33. L'an 2010 a été désigné «Année des gens de mer» par l'OMI. La communauté internationale s'efforce d'améliorer le régime réglementaire visant les gens de mer et reconnaît de plus en plus le rôle stratégique joué par ces derniers dans la promotion des transports maritimes mondiaux.

34. Une importante mesure récente a été, en février 2006, l'adoption de la *Convention du travail maritime* conjointement établie par l'OMI et l'OIT et qui regroupe et actualise plus de 65 normes internationales relatives au travail des gens de mer. Cet important

instrument est censé être le quatrième pilier, qui vient s'ajouter à trois conventions de l'OMI, à savoir: la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille; et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

35. La Convention du travail maritime a pour objet de protéger les gens de mer en faisant face à l'évolution de la situation dans les transports maritimes et en énonçant les prescriptions minimales à appliquer aux gens de mer travaillant à bord d'un navire. Les dispositions pertinentes visent, par exemple, les conditions d'emploi, les heures de travail et de repos, le logement, les équipements récréatifs, l'alimentation et la restauration, la protection de la santé, les soins médicaux, la protection sociale et la sécurité sociale. La Convention établit également un puissant mécanisme visant à assurer le respect et l'application des dispositions qui est fondé sur l'inspection et la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer. Elle entrera en vigueur après la ratification par 30 États membres de l'OIT détenant une part totale d'au moins 3 % du tonnage mondial. Dix États membres de l'OIT ayant ratifié la Convention en juin 2010, et compte tenu des progrès signalés dans de nombreux autres pays, il est à espérer que le nombre de ratifications indispensables pour l'entrée en vigueur de la Convention sera atteint en 2011.

### **III. Facilitation du commerce: assurer la cohérence entre politiques nationales et engagements internationaux**

36. La facilitation du commerce est un facteur clef qui détermine encore plus le niveau d'intégration dans l'économie et les échanges mondiaux. Lancées en 2004, les négociations sur la facilitation des échanges menées sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont notablement avancé, bien qu'elles semblent avoir marqué le pas récemment (sect. A). En même temps, les pays en développement participent de plus en plus aux initiatives concernant les transports et la facilitation du commerce (sect. B). Au niveau national, les pays tirent parti des synergies entre les objectifs nationaux de facilitation du commerce et les engagements contractés aux niveaux multilatéral et régional (sect. C). Enfin, les progrès enregistrés dans le domaine des technologies de l'information et de la communication présentent de nouveaux enjeux et de nouvelles possibilités pour la facilitation du commerce (sect. D).

#### **A. Dimension multilatérale: progrès des négociations sur la facilitation des échanges menées dans le cadre de l'OMC**

37. En 2004, les membres de l'OMC ont engagé des négociations sur de nouvelles règles visant à améliorer les procédures commerciales et à promouvoir les réformes dans le domaine de la facilitation des échanges sur le plan mondial. Les négociations étaient fondées sur une révision des articles V, VIII et X du GATT. Malgré les avancées constatées à ce jour, on a récemment observé un ralentissement du processus et des tensions sont apparues entre des exigences concurrentes. Il reste que l'incidence de ces négociations dépasse le cadre de l'OMC et a renforcé la coopération internationale en matière de facilitation du commerce ainsi que les initiatives nationales et régionales.

38. En décembre 2009, le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges de l'OMC a publié un projet de texte de négociation récapitulatif, qui constituait une réalisation importante, puisqu'il rendait compte des progrès accomplis et de l'ampleur de l'accord concernant la portée des nouvelles règles de l'OMC dans le domaine de la facilitation du commerce. Bien que le texte contienne de nombreux crochets qui indiquent

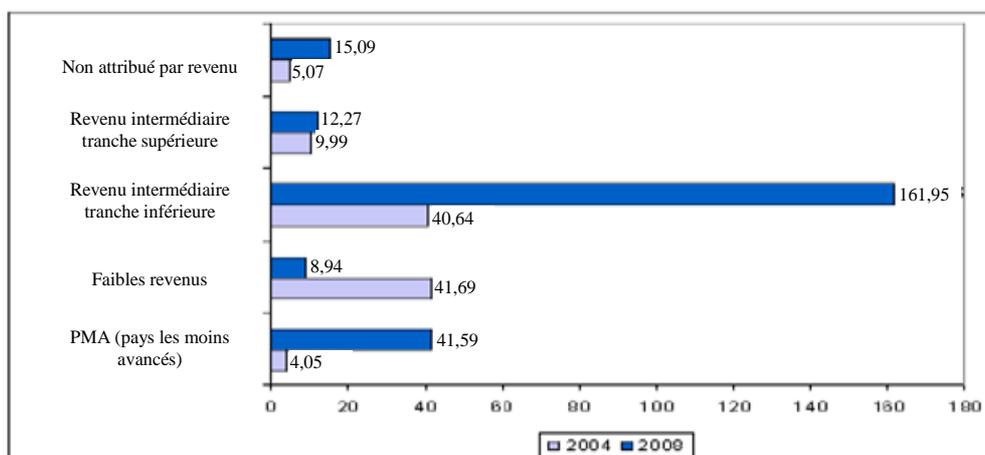
les points de désaccord, on avait bon espoir que les délégations n'auraient qu'à «mettre le texte au propre» et à remplacer le libellé entre crochets par un libellé accepté par tous.

39. Cet espoir ne s'est pas concrétisé à ce jour et les délégations semblent incapables de s'entendre encore plus sur le projet de texte. D'ailleurs, le nombre de crochets a augmenté et les positions des membres de l'OMC ont commencé à diverger au sujet de divers aspects des règles proposées, par exemple leur structure et statut juridique. Les débats ont fait fond sur des principes qui étaient censés être acquis depuis longtemps, par exemple celui du coût approximatif des services rendus servant à calculer les redevances et impositions, ou l'application de règles prohibitives ou laxistes dans certains domaines comme celui des commissionnaires en douanes et services consulaires. Un autre sujet de tension est le statut juridique des règles. À un certain point, plus des deux tiers du projet de texte portaient sur la clause de l'effort maximal et comprenait des expressions telles que «dans la mesure du possible» et «pourrait (pourraient)» ou «devrait (devraient)». Ces expressions ont pour effet d'affaiblir la valeur juridique des règles jusqu'au point de les rendre non contraignantes.

40. À ce stade des négociations, les exigences concurrentes concernant la valeur juridique des négociations découlent des préoccupations que nourrissent les pays en développement concernant leur capacité à s'acquitter des nouvelles obligations. Lors du lancement des négociations sur la facilitation des échanges, de nombreux pays en développement s'y étaient déclarés favorables, espérant que leurs besoins en matière de mise en œuvre seraient pris en compte. Le mandat relatif aux négociations convenu en 2004, c'est-à-dire l'annexe D, reconnaît que les pays en développement ont des capacités limitées et dispose que ces pays devraient bénéficier d'une certaine souplesse dans l'application des nouvelles règles ou recevoir une assistance technique. Faisant fond sur ce mandat, les délégations ont tenté de rédiger des dispositions concernant le traitement spécial et différencié (TSD), qui applique la notion de traitement différencié conjuguée à l'octroi d'une assistance technique; si les pays en développement ne sont pas aptes à mettre en œuvre l'une quelconque des règles, ils pourraient disposer de plus de temps et bénéficier d'une assistance technique adéquate pour mener les réformes nécessaires avant de devoir se conformer à la règle en question. Malgré les progrès réalisés dans la rédaction des dispositions TSD, les pays en développement continuent de s'inquiéter de l'absence de garanties en matière d'assistance technique, d'où leur stratégie actuelle qui consiste à utiliser un libellé conforme à la «clause de l'effort maximal» pour inclure une certaine souplesse dans le projet de texte.

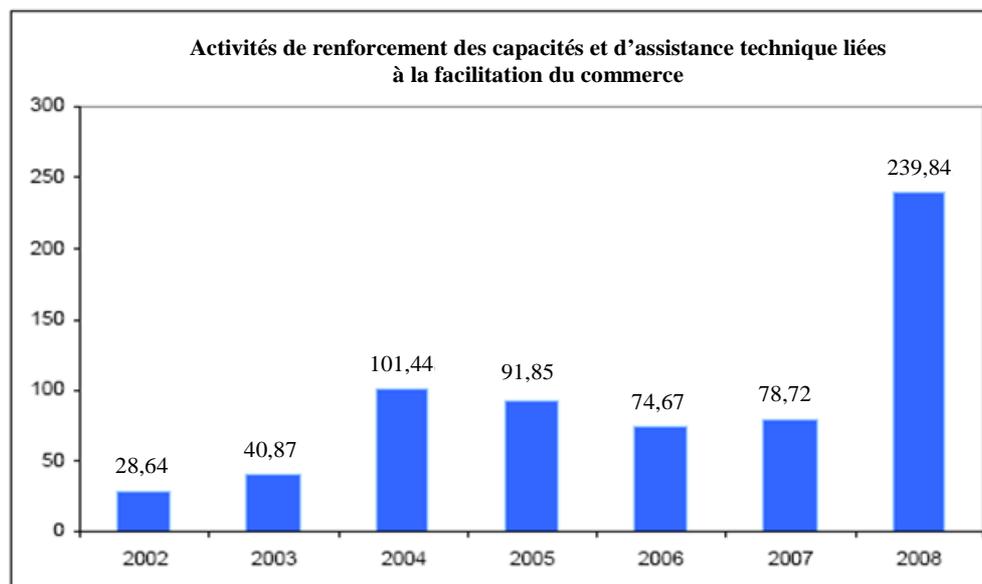
41. Les tensions qui existent actuellement au niveau des négociations menacent l'appui politique dont la facilitation du commerce bénéficie depuis quelques années. Un large consensus s'était dégagé au sujet des avantages apportés par les réformes visant à faciliter le commerce et au sujet de la nécessité de progresser dans un esprit de coopération. Cette dynamique n'a pas été ressentie qu'à l'OMC. D'autres instruments multilatéraux et régionaux ont fait leur chemin et le fonds d'assistance technique consacré à la facilitation du commerce est passé de 28,4 millions de dollars en 2002 à 239,84 millions de dollars en 2008, une part croissante étant allouée aux PMA (voir la figure 2 et la figure 3 ci-après).

Figure 2  
**Activités de renforcement des capacités et d'assistance technique liées à la facilitation du commerce, par groupe de revenus**



Source: OCDE, données sur l'aide au commerce, assistant de requête pour les statistiques sur le développement international (QWIDS), accès en juillet 2010; tous les chiffres sont indiqués en millions de dollars É.-U. de 2005.

Figure 3  
**Activités de renforcement des capacités et d'assistance technique liées à la facilitation du commerce, par année**



Source: OCDE, données sur l'aide au commerce, assistant de requête pour les statistiques sur le développement international (QWIDS), accès en juillet 2010; tous les chiffres sont indiqués en millions de dollars É.-U. de 2005<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Classement par pays: OCDE/Liste des bénéficiaires d'APD établie par le CAD par RNB par habitant. PMA (RNB par habitant <934 dollars É.-U.); pays à faible revenu (RNB par habitant <935 dollars

42. Ce n'est que récemment que de nombreux pays en développement ont entrepris de définir une orientation stratégique pour la facilitation du commerce. Une issue heureuse des négociations menées dans le cadre de l'OMC garantirait que le public continue de s'intéresser de près aux progrès de la mise en œuvre et aux problèmes des pays en développement.

## **B. Dimension régionale: facilitation du commerce et des transports dans le cadre d'accords commerciaux régionaux**

43. Les initiatives visant à faciliter le commerce au niveau régional et à inclure les engagements correspondants dans les accords commerciaux régionaux (ACR) se sont fortement multipliés ces dernières années. Ce phénomène peut s'expliquer par le fait que de nombreuses mesures de facilitation du commerce sont plus faciles à obtenir au niveau régional qu'au niveau mondial, y compris celles qui visent les infrastructures, le transit, les normes communes et des questions comme les heures d'ouverture des postes frontaliers. Les partenariats régionaux et la coopération dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports peuvent souvent jouer un rôle de catalyseur pour les réformes nationales. Les solutions régionales ont souvent pour objet de réduire les coûts de transport en améliorant les infrastructures de transport, les accords de transit et la facilitation du commerce aux postes frontaliers des pays voisins. Elles sont de ce fait primordiales pour les pays en développement sans littoral.

44. Plusieurs de ces pays ont pris une part active aux négociations multilatérales menées dans le cadre de l'OMC, notamment en ce qui concerne l'article V (Transit). Bien que l'article 125 1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer souligne l'existence d'un fondement juridique multilatéral pour les droits relatifs au transit dans le cas des pays sans littoral, sur le plan pratique, le droit d'accès doit être convenu avec le pays de transit voisin (art. 125 2) et 3)) et est donc déterminé par les relations entre les pays. Les accords de transit bilatéraux ou régionaux régissent de nombreux aspects liés au transit international. Ils prennent en compte les caractéristiques spécifiques des pays concernés, leur développement économique, les relations politiques et diplomatiques, les infrastructures et les transports, ainsi que les ressources douanières et de la gestion.

45. Différentes approches peuvent être adoptées pour faciliter le commerce et les transports dans une région, selon le degré d'intégration économique et de coopération politique. Les régions plus hétérogènes pourront opter pour une approche au cas par cas axée sur des mesures de facilitation déterminées. Les régions qui ont déjà conclu un accord de libre-échange ou de commerce préférentiel, ou qui ont adhéré à une union douanière, s'attachent en général à mettre en place des mesures globales et de large portée.

46. L'ampleur des mesures de facilitation du commerce intégrées dans les accords commerciaux régionaux (ACR) est très variable. Il peut s'agir de mesures de faible portée visant surtout les questions douanières et la simplification des documents et procédures commerciales aussi bien que de mesures de portée plus large, qui sont liées au développement des transports et de la logistique, aux normes techniques et aux mesures sanitaires et phytosanitaires, au commerce électronique, à la facilitation des paiements et à la mobilité des hommes d'affaires.

47. Par exemple, les ACR les plus complets en matière de facilitation du commerce sont notamment ceux qui ont été conclus entre le Canada et le Costa Rica, et l'Accord

---

É.-U.); pays à revenu intermédiaire tranche inférieure (RNB par habitant 936-3 705 dollars É.-U.); pays à revenu intermédiaire tranche supérieure (RNB par habitant 3 706-11 455 dollars É.-U.).

commercial Asie-Pacifique. Attachant une grande importance à la question du transit, le COMESA a élaboré non seulement des dispositions bien précises sur la facilitation du commerce, mais aussi un protocole détaillé distinct concernant le commerce et les installations de transit. Chose intéressante, les ACR conclus entre les pays dotés d'infrastructures TIC bien développées, par exemple ceux conclus entre les États-Unis et Singapour, entre l'ASEAN et le Japon, et entre l'Australie et la Thaïlande, contiennent des dispositions encourageant le recours à des solutions TIC allant de l'automatisation des procédures douanières à l'informatisation des échanges et aux transactions de commerce électronique entre les opérateurs économiques.

48. En Amérique du Sud, deux accords régionaux – au sein de la Communauté andine et du MERCOSUR – ont pour objet de faciliter le transport multimodal (à savoir une transaction commerciale dans laquelle les marchandises sont transportées selon au moins deux modes de transport différents, mais au titre d'un seul contrat de transport). L'exploitant du transport multimodal doit avoir souscrit une police d'assurance responsabilité civile qui couvre les risques de perte, de détérioration ou de retard de livraison des marchandises visées par le contrat de transport multimodal.

49. En Asie, l'APEC et l'ASEAN passent pour être les chefs de file en ce qui concerne les initiatives visant à faciliter le commerce régional. Dans le cas de l'APEC, les réformes en la matière sont le fruit de l'action menée par les pays membres pour réduire le coût global des transactions commerciales. La majeure partie des initiatives et mesures ont été menées dans le cadre de deux plans d'action ultérieurs visant à faciliter le commerce (2001 et 2007) et se sont limitées aux questions frontalières telles que l'assouplissement des procédures douanières, l'octroi de la carte de voyages d'affaires de l'APEC et la facilitation du mouvement des marchandises grâce à l'adoption de normes harmonisées et d'accords de reconnaissance mutuelle.

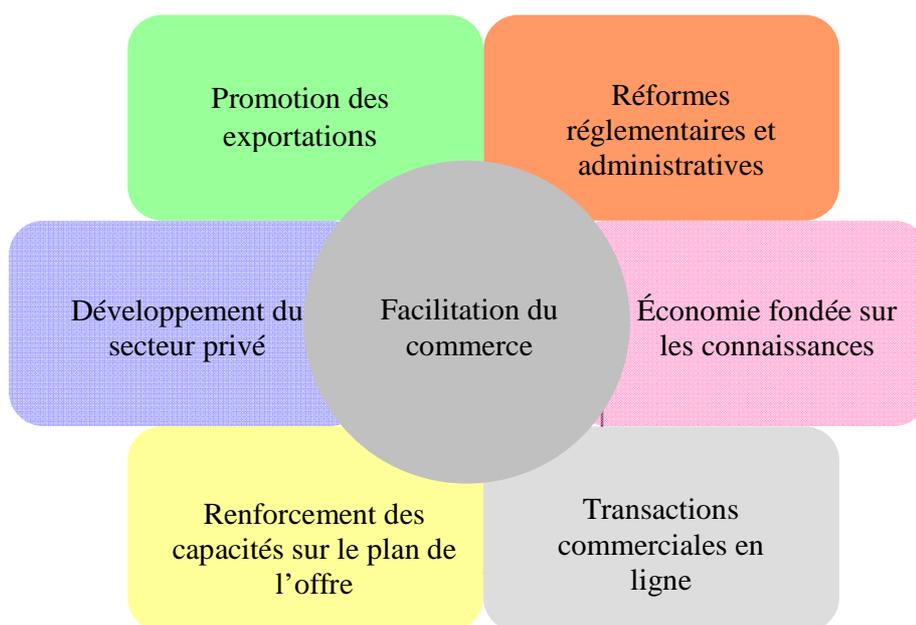
50. Les initiatives régionales visant à faciliter le commerce sont utiles pour le commerce et le développement puisque les mesures correspondantes prises au niveau régional aboutissent rarement à un traitement préférentiel. À la différence de quelques autres questions visées par les ACR, dans lesquels, par exemple, l'enchevêtrement des règles d'origine ou des normes relatives à l'évaluation de la conformité pourrait rendre les échanges plus difficiles au lieu de les faciliter, un réseau de mesures de facilitation du commerce favorise généralement le commerce au-delà de la région concernée. Il pourrait être non seulement impossible d'établir une distinction entre, d'une part, les procédures simplifiées de dédouanement et de mise en circulation des marchandises originaires d'un pays partie à un ACR et, d'autre part, les procédures plus contraignantes appliquées aux marchandises provenant d'autres pays, mais cela serait aussi contraire au principe de la nation la plus favorisée de l'OMC. Les mesures de facilitation du commerce appliquées dans le cadre des ACR avantagent donc tous les négociants opérant dans un pays considéré, et pas seulement ceux des pays signataires de ces accords.

51. En outre, les renvois aux normes et règles mondiales telles que celles de l'OMC et de l'OMD permettent aussi d'éviter que les ACR ne contiennent un écheveau inextricable de mesures potentiellement incompatibles. De nombreux accords et initiatives confirment explicitement l'application des accords commerciaux multilatéraux conclus dans le cadre de l'OMC (par exemple les accords au titre des articles V, VII, VIII et X du GATT et l'Accord sur l'évaluation en douane) et des conventions et normes internationales de l'OMD (telles que la Convention de Kyoto révisée et le Modèle de données de l'OMD). On peut donc penser que les efforts menés au niveau régional contribuent non seulement à l'intégration régionale, mais peuvent favoriser la convergence des procédures commerciales et douanières à l'échelle planétaire.

## C. Stratégies nationales et partenariats en matière de facilitation du commerce

52. La facilitation du commerce est un facteur de compétitivité commerciale et influe sur le monde des affaires et les gouvernements. Il ne s'agit pas d'une politique sectorielle particulière équivalant, par exemple, à une politique concernant l'environnement ou la santé, mais plutôt d'un objectif stratégique consistant à réduire les coûts et à rendre l'environnement commercial plus prévisible, efficace et transparent. À ce titre, la facilitation du commerce est liée à d'autres intérêts stratégiques publics comme ceux décrits dans la figure 4 ci-après et doit impérativement figurer dans les stratégies nationales de développement des échanges.

**Figure 4.**  
**Liens entre la facilitation du commerce et d'autres objectifs stratégiques publics**



53. Par conséquent, les aspects des réformes visant la facilitation du commerce sont souvent incorporés à d'autres processus de planification stratégique, mais très peu de pays ont élaboré une stratégie indépendante à cet effet. L'encadré 1 ci-après met en lumière certains de ces cas particuliers.

### Encadré 1

#### Exemples de stratégies nationales donnant la priorité aux réformes visant à faciliter le commerce

En **Zambie**, la priorité a été donnée aux réformes en question dans le cadre du premier Programme de réformes pour le développement du secteur privé entrepris pour la période 2004-2008, le but étant de réduire le coût des activités économiques et d'encourager la compétitivité dans le secteur privé. Le programme comprend six domaines de réforme et de nombreux objectifs et mesures se chevauchent avec ceux visant à faciliter le commerce, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la réglementation.

Le **Pakistan** a adopté la Stratégie nationale de facilitation du commerce «en vue de mettre ses systèmes et procédures se rapportant aux transactions commerciales au même niveau que les meilleurs systèmes et procédures appliqués dans le monde pour promouvoir le développement durable et la prospérité économique. La stratégie porte sur les éléments

suivants: valorisation des ressources humaines; indicateurs de résultats et points de repère; législation sur les services d'expédition de marchandise; législation sur les transports; transport en transit; adoption de documents commerciaux électroniques; contrôles sanitaires et phytosanitaires; douanes pakistanaises; et Comité national de facilitation du commerce et des transports.

En **Thaïlande**, la facilitation du commerce est devenue l'un des principaux piliers stratégiques du Plan-cadre de développement logistique pour la période 2007-2011. Les autres piliers sont les suivants: amélioration de l'efficacité de la logistique dans le secteur industriel, consolidation des systèmes de transport et de logistique, et renforcement des capacités humaines dans le domaine de la logistique, y compris en ce qui concerne les fournisseurs de services logistiques. Le plan-cadre a pour principal objectif de réduire les coûts logistiques de 5 %, tout en améliorant la faculté d'adaptation des entreprises, la fiabilité et la sécurité. L'aspect «facilitation du commerce» privilégie surtout la réduction, la simplification et l'harmonisation des procédures et documents d'exportation et d'importation, ainsi que l'établissement d'un guichet unique.

54. En matière de facilitation du commerce, l'action des pouvoirs publics comprend plusieurs éléments tels que les suivants: simplification du cadre réglementaire, des procédures et des formalités; modernisation des opérations et application des technologies de l'information et de la communication (TIC); formation des ressources humaines; coopération entre les organismes; coopération transfrontière; et dialogue public-privé, qui est la clef du succès des réformes. Ce processus fait intervenir de nombreuses organisations unies par des liens formels ou informels. De ce fait, résoudre les problèmes liés à la facilitation du commerce passe par une action collective. La stratégie idéale devrait faire fond sur un cadre permettant aux différentes organisations concernées de participer au processus et de communiquer entre elles.

55. Pour gérer efficacement l'interaction entre initiatives régionales et initiatives multilatérales, il est nécessaire d'intensifier la synergie entre les objectifs de développement nationaux et les engagements externes à différents degrés d'intégration, ce qui impose l'élaboration d'une stratégie nationale de facilitation du commerce, dans le cadre d'une politique commerciale globale axée sur le développement. Cette stratégie doit être synchronisée avec les engagements pris par les pays en développement dans le cadre des initiatives régionales et multilatérales visant à faciliter le commerce. Simultanément, les pays devraient faire en sorte que les actions régionales et multilatérales soient solidaires et cohérentes, tout en portant au maximum les avantages en matière de développement découlant de l'application des mesures pertinentes. Il est donc primordial d'établir une priorité et un ordre dans les engagements multilatéraux et régionaux et d'apporter un appui au moyen de capacités institutionnelles et humaines adéquates. Les coûts de mise en œuvre seront aussi un important facteur à considérer. Les pays en développement devront par conséquent déterminer les ressources et l'aide dont ils ont besoin pour des mesures de facilitation du commerce plus complexes, par exemple celles qui exigent le recours à des technologies de l'information de pointe. En conséquence, chaque pays devrait évaluer sa situation actuelle en matière de facilitation du commerce, ainsi que ses priorités et engagements internationaux existants et potentiels, et mettre au point des plans nationaux d'assistance technique et de renforcement des capacités en collaboration avec la communauté et les donateurs internationaux.

56. L'aide au commerce est apparue comme un moyen important de mener à bien les réformes en la matière. L'assistance technique et l'appui au renforcement des capacités dans le domaine du commerce ne cessent de s'intensifier depuis le lancement du Cycle du

développement de Doha<sup>16</sup>. L'aide au commerce aura aussi un rôle des plus importants à jouer dans la mise en œuvre des engagements qui découleront des accords sur la facilitation du commerce conclus dans le cadre de l'OMC. Elle pourrait donc contribuer à faire en sorte que les pays en développement synchronisent et programment comme il se doit les engagements et mesures primordiaux aux niveaux national, régional et multilatéral.

57. Lorsqu'elle collabore avec les gouvernements, la CNUCED préconise de se représenter la facilitation du commerce comme un système, que l'on comprend le mieux dans le cadre des relations entre tous les acteurs intervenant dans le processus ou concernés par celui-ci, que ce soit dans le secteur public ou dans le secteur des entreprises. Cette interprétation est fondée sur l'identification des différentes parties prenantes et l'analyse de leurs relations et interconnexions. Elle encourage l'adoption de démarches fondées sur la participation, la communication et l'apprentissage pour établir une stratégie collective visant à optimiser la facilitation du commerce. Elle peut s'appliquer à la fois aux questions stratégiques, notamment la définition des stratégies de négociation, des positions à adopter et des mesures prioritaires au regard des actions multilatérales et régionales et au regard des questions d'ordre opérationnel, y compris l'amélioration des procédures d'exportation ou d'importation, la mise en place de systèmes douaniers automatisés ou la simplification des procédures de transit.

#### **D. Utilisation des TIC dans les domaines de la logistique, de la facilitation du commerce et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement**

58. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) donnent accès à un large éventail d'options et proposent de nombreuses solutions pour surmonter les écueils du commerce international et ont été adoptées par les services des douanes de par le monde en raison de leur capacité à gérer les flux d'informations en normalisant les données, les documents et les messages et en introduisant des procédures efficaces. La priorité absolue pour les pays en développement n'est pas tant d'acquérir les technologies en question, mais de mettre en œuvre des procédures adéquates et de renforcer leur capacité à appliquer ces technologies dans des systèmes viables et adaptés à la situation. D'autres obstacles sont liés au mouvement physique des marchandises ou à la logistique, aux formalités nécessaires pour assurer un bon fonctionnement, but de la facilitation du commerce, et aux moyens et conditions permettant de le faire sans risque, ce qu'il est convenu d'appeler la sécurité des chaînes d'approvisionnement. C'est au milieu des années 1990 que la CNUCED a pris conscience des potentialités offertes par les réseaux d'information mondiaux et des avantages qui pouvaient en découler pour les échanges. Les participants au Symposium international des Nations Unies sur l'efficacité commerciale organisé par la CNUCED à Columbus (Ohio) en 1994 se sont penchés sur la façon dont on pourrait réduire le coût des transactions en appliquant les technologies de l'information à chaque lien de la chaîne des transactions commerciales. Le Symposium de Columbus était un premier pas vers l'inscription, en 1996, de la question de la facilitation des échanges dans le programme de l'OMC.

59. La logistique vise surtout les transactions entre entreprises dans lesquelles un client demande à des prestataires de leur fournir des services de transport, de manipulation ou de conditionnement de marchandises, services essentiellement assurés par des entreprises privées pour lesquelles l'efficacité est un facteur de la compétitivité et la croissance. Les TIC sont utilisées dans le secteur de la logistique depuis longtemps et permettent de faire

---

<sup>16</sup> OMC (2010). Aide pour le commerce et programme de travail de l'OMC. Accessible à l'adresse suivante: [http://www.wto.org/french/tratop\\_f/dda\\_f/background\\_f.htm](http://www.wto.org/french/tratop_f/dda_f/background_f.htm).

des réservations en ligne, d'attribuer l'espace de charge et d'assurer le suivi des cargaisons, contribuant pour beaucoup à la ponctualité des livraisons, à la transparence des chaînes d'approvisionnement, à la précision et à la rationalisation des processus, et à la réduction des coûts. Elles ont également permis d'assurer la sécurité des chaînes d'approvisionnement et de faciliter le commerce.

60. Dans le domaine des transactions entre les entreprises et l'administration, les TIC ne se sont développées que plus récemment et présentent bel et bien des potentialités intéressantes en tant que moteur de la facilitation du commerce, dont le but est d'optimiser l'environnement commercial international en normalisant et en simplifiant les prescriptions en matière de données et de documents, en réduisant les formalités tout en accroissant la productivité mondiale. Pour ce faire, il faut appliquer des procédures efficaces susceptibles de satisfaire aux exigences des organismes de contrôle (y compris les douanes) et des milieux d'affaires. C'est seulement par l'informatisation que l'on peut passer à un environnement dématérialisé et recourir à des documents multimédias numériques qui remplacent les formulaires papier. De même, la mise en œuvre de procédures telles que l'entrée directe de données ou le contrôle de sélectivité automatisé doit reposer sur des systèmes douaniers informatisés puissants et efficaces.

61. De nos jours, la sécurité est devenue d'une extrême importance pour le transport international des personnes et des marchandises et, de ce fait, de nouvelles prescriptions ont été imposées pour les chaînes d'approvisionnement internationales. Les passages des frontières représentent l'une des étapes cruciales des chaînes d'approvisionnement. Les mesures de protection qui y sont appliquées impliquent plusieurs organismes de contrôle, dont les activités doivent être coordonnées pour simplifier les contrôles (guichet unique) et diminuer les contraintes pour les acteurs du secteur des transports. De nouvelles mesures et procédures (par exemple celles définies dans le Cadre de normes de l'OMD) ont été conçues et sont mises en œuvre en permanence pour renforcer les niveaux de sécurité. Les TIC permettent de recourir à de nouveaux types de contrôle, par exemple une inspection non intrusive des cargaisons (scannage des conteneurs), la communication de renseignements avant l'arrivée des marchandises (données préalables à l'arrivée) et des méthodes de contrôle avancées fondées sur l'analyse des risques et la sélectivité automatisée. Toutes ces solutions s'appuient sur des outils TIC puissants.

62. La CNUCED participe au processus susmentionné depuis plus de vingt-cinq ans dans le cadre de son programme SYDONIA, qui aide les pays bénéficiaires à réorganiser et à moderniser leur système douanier en automatisant les procédures et opérations. Ce programme a joué un rôle important dans plus de 90 pays en développement ou en transition en leur offrant des solutions TI intégrées d'une grande fiabilité, ainsi qu'une aide au renforcement des capacités et une aide fonctionnelle. Des travaux ont été réalisés en collaboration avec les administrations douanières et les milieux commerciaux des pays en question pour normaliser les données et les documents et pour simplifier les procédures afin de faciliter le commerce dans un environnement sûr<sup>17</sup>.

#### **IV. Voie à suivre**

63. Sur fond de reprise économique mondiale encore faible et incertaine, les considérations exposées dans la présente note mettent en lumière l'ampleur des problèmes auxquels sont confrontés les systèmes de transport internationaux et montrent combien il est difficile d'aller de l'avant pour réaliser toute une série d'objectifs et de priorités dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce. Il faudra impérativement faire

---

<sup>17</sup> Voir l'adresse <http://www.asycuda.org> pour plus de détails.

preuve d'innovation pour que les réseaux de transport et de commerce mondiaux puissent répondre aux exigences de plus en plus complexes du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour orienter les experts dans leurs délibérations, il est proposé d'examiner les questions ci-après:

a) Quelles sont les principales difficultés et possibilités présentées dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce par: i) la crise financière et économique mondiale; ii) les impératifs de la sécurité des chaînes d'approvisionnement; iii) les préoccupations concernant la durabilité à long terme des sources d'énergie abordables; et iv) les préoccupations concernant la durabilité du point de vue de l'environnement et les changements climatiques? Comment ces problèmes peuvent-ils être le mieux réglés aux niveaux national, régional et international?

b) Quelles mesures peut-on prendre pour maîtriser le niveau des coûts de transport, compte tenu notamment des cours élevés du pétrole?

c) Que peut-on faire pour que les instruments internationaux ayant trait aux règlements environnementaux et à la durabilité des transports maritimes soient appliqués à large échelle?

d) Quelle a été l'incidence des négociations relatives à la facilitation du commerce menées dans le cadre de l'OMC sur les réformes nationales et régionales en la matière et comment promouvoir au mieux ces réformes? Comment la facilitation du commerce peut-elle être intégrée dans les stratégies de développement nationales et les programmes d'assistance technique, et comment la communauté internationale peut-elle contribuer aux programmes de renforcement des capacités correspondants?

e) Comment tirer le meilleur parti des synergies existantes et comment renforcer les intérêts communs des pays en développement de transit et des pays en développement sans littoral, notamment en ce qui concerne la sécurité des chaînes d'approvisionnement et la facilitation du commerce? Quels sont les principaux défis que doivent relever les petits États insulaires en développement pour ce qui est des transports et de la facilitation du commerce, et quelles sont les clefs du succès de l'action des pouvoirs publics?

f) Quelles mesures doivent être appliquées dans le domaine des TIC pour mieux mettre en œuvre les réformes, transférer le savoir-faire et renforcer les capacités, et quel est le rôle de la communauté internationale?

---