



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

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.20/2  
15 juillet 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation du commerce  
et du développement  
Réunion d'experts sur le développement des services  
de transport multimodal et de logistique  
Genève, 24-26 septembre 2003  
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT  
MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE**

Rapport établi par le secrétariat de la CNUCED

**Résumé**

L'importance du coût et de la qualité des services de transport multimodal et de logistique pour la participation des pays en développement à l'économie mondialisée va croissant. Il ressort ainsi de certaines estimations qu'un doublement des frais de transport se solde par une diminution de plus d'un demi-point de pourcentage du taux de croissance économique et que les écarts statistiques entre le revenu par habitant des pays sont imputables pour plus de deux tiers aux variables liées au coût du transport.

Les services de transport traditionnels sont dans bien des cas insuffisants au regard des exigences actuelles. On a aujourd'hui besoin de services de logistique plus complets faisant appel aux technologies de l'information et des télécommunications et à des opérations de transport multimodal dans lesquelles le prestataire de services prend en charge l'intégralité de la chaîne de transport. Les services de ce type sont rarement proposés dans les pays en développement et sont quasiment inexistantes dans les pays les moins avancés, les pays sans littoral et la plupart des petits États insulaires en développement, carence qui expose ces pays à une marginalisation accrue susceptible de nuire considérablement à leur commerce. En outre, lorsque le volume des échanges est limité, la probabilité que des transporteurs proposent les services nécessaires diminue - cercle vicieux s'ensuit dont il faut sortir.

Certains des facteurs indispensables à des services de transport et de logistique bon marché et de qualité sont exogènes - distance ou volume total des échanges par exemple - alors que d'autres sont sensibles à l'action des pouvoirs publics. Les obstacles aux services de transport multimodal et de logistique peuvent être ventilés comme suit: a) infrastructure et technologies, b) sécurité et sûreté, c) facilitation, d) aspects juridiques et e) accès au marché. Dans bien des cas, les actions requises doivent être mises en œuvre par les autorités nationales, mais dans certains domaines importants, la communauté internationale devrait fournir une assistance se présentant sous différentes formes - coordination, coopération technique, accords multilatéraux et cadres juridiques communs.

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION .....	1 - 5	3
II. LES SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT .....	6 - 16	4
A. Services de logistique et commerce .....	6 - 10	4
B. Commerce, services de logistique et développement .....	11 - 12	6
C. Facteurs déterminant le coût et la qualité des services de logistique .....	13 - 16	7
III. CONDITIONS D'UNE AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE.....	17 - 41	11
A. Infrastructure et technologies .....	17 - 19	11
B. Sécurité et sûreté.....	20 - 22	13
C. Facilitation.....	23 - 25	15
D. Aspects juridiques .....	26 - 34	17
E. Accès au marché .....	35 - 41	20
IV. CONCLUSIONS.....	42 - 48	23

## I. INTRODUCTION

1. À sa septième session, tenue à Genève du 24 au 27 février 2003, la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement a décidé de consacrer une réunion d'experts à la question du développement des services de transport multimodal et de logistique. Les services de transport multimodal et de logistique sont essentiels au développement du commerce international mais ils ne sont pas très répandus dans les pays en développement, où les prestataires de services ne disposent bien souvent pas des moyens nécessaires pour s'implanter sur les marchés extérieurs et où les infrastructures, les technologies et les cadres institutionnels et législatifs existants présentent des insuffisances interdisant l'établissement de liens efficaces avec les opérateurs mondiaux. Le présent document contient certains renseignements d'ordre général à l'intention des participants à la Réunion d'experts, qui examineront et évalueront les incidences des évolutions récentes dans le domaine du transport multimodal et de logistique ainsi que les perspectives et problèmes nouveaux qui devraient en découler pour les pays en développement, dont les petits États insulaires, les pays sans littoral et les pays les moins avancés.

2. Par services de logistique, il faut comprendre la gestion, mais aussi, souvent, la prestation des services d'emballage, d'entreposage, d'information et de transport nécessaires tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Les services internationaux de logistique contribuent de façon décisive à la compétitivité des pays compte tenu de leur rôle essentiel dans les processus de production et pour l'acheminement des exportations. Ainsi, l'accroissement des échanges internationaux de produits non finis, c'est-à-dire du mouvement des biens intermédiaires nécessaires aux processus de production, suppose des services de logistique toujours plus performants en termes de fiabilité, de sécurité, de sûreté et de fréquence.

3. Les transports tendent à occuper une place prédominante dans les services de logistique, et la part de ce poste dans le coût global de la logistique augmente effectivement depuis quelques années. L'expansion du transport par conteneurs, notamment, ainsi que les innovations techniques qui ont permis de faciliter le transfert des marchandises entre différents modes de transport, ont eu une influence considérable sur les structures et pratiques actuelles en matière de transport. Il est de plus en plus fréquent que les biens, les articles manufacturés notamment, soient expédiés vers des destinations internationales au moyen de services de transport multimodal<sup>1</sup>. Les arrangements contractuels ont eux aussi été touchés par cette évolution et reflètent de plus en plus souvent la demande de services de transport intégrés. Les expéditeurs et les destinataires préfèrent souvent avoir affaire à un interlocuteur unique (le prestataire du service de transport multimodal), qui organise le transport des marchandises porte-à-porte et assume la responsabilité de l'ensemble du processus, même si ce n'est pas lui qui assure directement les différentes étapes du trajet.

---

<sup>1</sup> Par transport multimodal international on entend «le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent». *Source*: Article premier de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises. De plus amples informations figurent dans *Multimodal Transport Handbook*, CNUCED, 1996; voir également *Multimodal Transport Perspective*, Buenos Aires, 2003.

4. La participation des pays en développement à la consommation et l'offre de services de transport multimodal et de logistique est très variable. Dans les petits États insulaires, les pays sans littoral et les pays les moins avancés, cette participation est dans les faits négligeable. En règle générale en effet, ces pays ne comptent pas de sociétés offrant de telles prestations, et ces dernières ne sont pas davantage assurées sur place par des sociétés internationales. Du fait de l'existence de réseaux de transport mondiaux, de la conteneurisation et de la multiplication des transbordements dans des aéroports ou des ports pivots, quasiment toutes les agglomérations disposent aujourd'hui de liaisons d'une sorte ou d'une autre vers les marchés mondiaux. Cependant, dans beaucoup de pays en développement, ces services de transport ne sont généralement pas de type multimodal, et il ne peut pas être considéré non plus qu'ils s'inscrivent dans un service de logistique.

5. Les causes de cet état de choses peuvent être classées en cinq catégories: technologies et infrastructure matérielle; sécurité et sûreté; facilitation; aspects juridiques et accès au marché. Dans chacun de ces domaines, les pays en développement sont confrontés à différents obstacles, qui, pris ensemble, permettent de comprendre pourquoi beaucoup des importateurs, producteurs et exportateurs locaux ont rarement recours à des services de transport multimodal et de logistique.

## **II. LES SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT**

### **A. Services de logistique et commerce**

6. L'influence que le coût du fret international exerce sur les échanges équivaut à celle des droits de douane ou du taux de change. Toute diminution des frais de transport stimule directement les exportations et les importations, de même que la dépréciation de la monnaie rend les exportations plus compétitives et que la réduction des droits de douane nationaux abaisse le coût des importations. Dans le sillage de la libéralisation du commerce, les droits de douane ont diminué à ce point que, dans bien des cas, toute réduction supplémentaire resterait quasiment sans effet. Ainsi, en ce qui concerne les exportations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes vers les États-Unis, les droits de douane représentent en moyenne 1,86 % de la valeur du produit, contre 4,45 % pour les frais de transport international<sup>2</sup>. Dans le cas de l'Afrique, comme il ressort du tableau 1, le transport international de leurs importations revient en moyenne quatre fois plus cher aux pays sans littoral qu'aux pays développés à économie de marché.

7. Le prix de la grande majorité des biens faisant l'objet d'échanges internationaux dépend dans les pays en développement de facteurs exogènes. Si l'acheminement des biens d'importation renchérit, le prix des articles en question augmente et l'inflation s'accroît. Dans le cas des biens intermédiaires et des biens d'équipement, un tel renchérissement entraîne aussi une augmentation du coût de la production locale. Toute augmentation du coût du fret à l'exportation débouche sur une baisse du revenu pour le pays exportateur, ou tout simplement sur la perte du marché, en fonction de l'élasticité de la demande et de l'existence ou non de produits de

---

<sup>2</sup> A. Micco et N. Pérez, *Maritime Transport costs and Port Efficiency*, Banque interaméricaine de développement, Washington, 2001. Données pour 1999.

remplacement. Il ressort de certaines estimations économétriques que le doublement de la facture des transports d'un pays se traduit par une chute de son volume d'activité de 80 %, voire plus<sup>3</sup>.

8. L'amélioration de la qualité du service - sûreté de fonctionnement accrue et expansion des systèmes de distribution «en flux tendus» notamment - se solde également par une hausse des dépenses consacrées au transport, avec pour résultante une diminution de la part des frais de stockage dans le coût total de la logistique et une augmentation de celle des frais de transport. Selon certaines estimations, aux États-Unis les sommes consacrées au transport de marchandises ont augmenté de 160 % entre 1982 et 2002, contre 27 % seulement pour les frais de stockage sur cette même période. En 1982, on dépensait plus pour les stockages que pour le transport; aujourd'hui, on consacre presque deux fois moins à ce premier poste qu'au second<sup>4</sup>.

**Tableau 1**

**Estimation du total des frais de transport pour les importations**  
(millions de dollars É.-U., 2001)

Groupe de pays	Estimation des frais de transport pour les importations	Valeur des importations (c.a.f.)	Frais de transport en pourcentage de la valeur des importations
Monde - total	364 008	5 960 595	6,11
Pays développés à économie de marché	221 248	4 320 511	5,12
Pays en développement - total	142 760	1 640 084	8,70
<i>dont</i> : Afrique <sup>a</sup>	13 806	109 125	12,65
<i>Dont</i> :			
Afrique du Nord	5 512	49 183	11,21
Afrique australe	1 346	8 197	16,42
Afrique de l'Ouest	5 057	36 394	13,90
Afrique de l'Est	1 389	11 244	12,35
Océan Indien <sup>b</sup>	502	4 107	12,23
Afrique subsaharienne	8 294	59 942	13,84
Pays sans littoral	1 900	9 180	20,69

*Source*: Secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par le FMI.

<sup>a</sup> République sud-africaine exclue.

<sup>b</sup> Pas de données disponibles pour la Réunion.

<sup>3</sup> N. Limao et A. J. Venables, *Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs*; *World Bank Economic Review* 15, 2001; D. Hummels, *Toward a Geography of Trade Costs*, Université de Chicago, 1999.

<sup>4</sup> Prologus et CIS, 14<sup>th</sup> Annual State of Logistics Report, Washington, juin 2003. Les données présentées portent y compris sur le coût du transport et du stockage au plan national.

9. Les échanges portent toujours plus sur des biens intermédiaires, qui sont destinés aux filières de production internationales et doivent être distribués «en flux tendus». Ce type de distribution suppose l'existence de systèmes de transport modernes et performants, condition qui n'est généralement pas remplie dans les pays en développement. Lorsque la direction d'une entreprise ne sait pas si les produits de base ou les biens intermédiaires dont elle a besoin pourront être livrés à temps, il lui faut consacrer davantage de ressources au stockage et elle risque même de ne plus pouvoir faire face à la concurrence en se trouvant dans l'impossibilité d'assurer une distribution «en flux tendus» à ses propres clients<sup>5</sup>.

10. Les coûts du fret et d'assurance afférents au transport international, exprimés en pourcentage du produit intérieur brut (PIB), tendent également à augmenter, la raison en étant que les échanges augmentent plus vite que le PIB. Dans les années 90, le taux de croissance des exportations mondiales a été plus de deux fois supérieur à celui du PIB et, même si le coût du transport exprimé en pourcentage de la valeur des échanges a diminué, le commerce en général a connu une expansion, et avec lui la part du fret international dans le PIB. Même exprimée en pourcentage de la valeur des biens échangés seulement, la part du coût du transport international tend à augmenter. Avec l'expansion du commerce des biens intermédiaires, une proportion toujours plus importante du prix de la plupart des biens exportés, même en provenance des pays en développement, est imputable aux dépenses encourues pour le transport des moyens de production, qui sont eux aussi des produits d'importation devant être expédiés depuis l'étranger. Le lien entre le commerce, les services de logistique et le développement est donc de plus en plus étroit; cet aspect est traité plus en détail dans les paragraphes ci-après.

## **B. Commerce, services de logistique et développement**

11. La situation géographique des pays influe désormais moins sur la configuration des flux commerciaux que les services de transport et de logistique. Si la distance conserve une certaine importance, les relations commerciales entre les pays dépendent avant tout des systèmes de production et du revenu des uns et des autres et de l'appartenance à des ensembles économiques. Ce dernier élément avantage les pays situés près des «centres de gravité». On part généralement du principe qu'il existe un lien étroit entre la distance et le coût du transport, ce qui expliquerait que les pays commercent davantage avec leurs voisins qu'avec des États plus éloignés. Dans la pratique cependant, la distance a également une influence sur d'autres caractéristiques nationales intervenant sur le volume des échanges. La proximité géographique permet en tout premier lieu la coexistence de plusieurs modes de transport, ce qui favorise la concurrence et fait baisser le prix du service et promeut encore, par là même, l'activité commerciale. Comme il apparaît plus loin à la section II.C, l'augmentation du volume des échanges réduit le coût unitaire du transport. Une telle évolution débouche en outre sur une différenciation plus poussée des différents services en fonction de critères de rapidité, de fréquence, de fiabilité et de sécurité. Des services de transport et de logistique améliorés peuvent ainsi enclencher un cercle vertueux, l'amélioration des services entraînant une augmentation du volume des échanges et encourageant par là même l'investissement visant à améliorer les services de transport et autres services de logistique.

---

<sup>5</sup> L. Alcorta, *New Technologies, Scale and Scope, and Location of Production in Developing Countries*, United Nations University, INTEC Discussion Papers Series No. 9502, mars 1995, [www.intech.unu.edu/publications/discussion-papers/9502.pdf](http://www.intech.unu.edu/publications/discussion-papers/9502.pdf).

Pour les responsables politiques, il s'agit donc de favoriser un tel mouvement et d'éviter de tomber dans un cercle vicieux dans lequel la faiblesse des échanges découragerait au contraire l'offre de services de transport, ce qui nuirait encore au commerce.

12. Des études pratiques ont montré que, toutes choses égales par ailleurs, l'augmentation du coût du transport débouchait sur une diminution des niveaux de l'investissement étranger et du taux d'épargne, un déclin des exportations de services, un accès plus difficile à la technologie et au savoir et, pour finir, un fléchissement de l'emploi. On a ainsi estimé qu'un doublement des frais de transport pouvait se solder par une diminution de plus d'un demi-point de pourcentage du taux de croissance économique<sup>6</sup>. Cela peut sembler peu, mais il convient de rappeler que le ralentissement de la croissance débouche à long terme sur une diminution sensible du revenu par habitant. On ne sera pas surpris dès lors d'apprendre que les écarts de revenu par habitant entre pays sont imputables jusqu'à hauteur de 70 % aux variables liées au coût du transport<sup>7</sup>. La section ci-après examine brièvement celles de ces variables qui semblent dans les faits influencer sur le coût du transport.

### **C. Facteurs déterminant le coût et la qualité des services de logistique**

13. Toute étude sur les moyens d'améliorer les services internationaux de logistique devrait tenir compte des différents facteurs intervenant en la matière et établir lesquels d'entre eux sont sensibles à l'action des pouvoirs publics. Les données empiriques semblent montrer que le coût et la qualité des services internationaux de logistique subissent l'influence de facteurs très variés, dont beaucoup échappent à l'emprise de l'État. De nombreux pays en développement, notamment ceux figurant parmi les moins avancés ou les petits États insulaires, cumulent justement un grand nombre des facteurs particulièrement défavorables à l'existence de services internationaux de logistique. Ces pays se trouvent en particulier dans une situation de départ difficile, où position géographique, faiblesse du volume des échanges et déséquilibres commerciaux se combinent pour faire obstacle à des services internationaux de logistique bon marché et de qualité.

14. Grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, à l'amélioration des infrastructures et à l'accroissement du taux de conteneurisation, il est aujourd'hui possible de bénéficier, sur la plupart des itinéraires commerciaux, d'un service de transport plus rapide et plus fiable qu'il y a dix ans pour le même prix par tonne de marchandises. Il convient de souligner en outre que la rapidité est un élément de plus en plus exigé sur le plan commercial, ce qui a renforcé la part totale du transport aérien par rapport au transport maritime, un état de choses qui pourrait bien se traduire par un accroissement du coût moyen du transport<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> S. Radelet et J. Sachs, *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*, Harvard, 1998.

<sup>7</sup> S. Redding et A. J. Venables, *Economic Geography and International Inequality*, Londres, 2001.

<sup>8</sup> Le coût moyen du fret et de l'assurance a augmenté partout dans le monde dans les années 90. Il ne faut pourtant pas en inférer une dégradation du système de transport international mais plutôt y voir l'effet d'un recours accru aux transports aériens et de l'amélioration des autres services de transport. Les coûts de fret totaux exprimés en pourcentage du montant des importations est passé de 5,52 % en 1990 à 6,21 % en 2000 (CNUCED, *Review of Maritime Transport*, 2002, p. 66. [www.unctad.org/en/docs/rmt2002\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2002_en.pdf)).

15. La comparaison des différents services de transport unimodal permet aussi de mettre en évidence des écarts importants dans le coût du transport. Ainsi, il est trois fois plus cher d'expédier un conteneur de 40 pieds de Douala (Cameroun) à Bangui (République centrafricaine), soit une distance de 1 600 km, que de faire franchir au même conteneur les 1 885 km qui séparent Walvis Bay (Namibie) de Johannesburg (Afrique du Sud) (tableau 2). Il ressort ainsi du tableau 2 que le coefficient de corrélation entre distance et coût total est de +0,39, alors qu'il est de -0,15 en ce qui concerne la distance et le coût par kilomètre. Ces deux chiffres montrent que la distance ne suffit pas, loin s'en faut, à expliquer les différences de coût de transport et que le coût par kilomètre tend à diminuer au fur et à mesure que le trajet s'allonge du fait de l'influence des coûts fixes.

**Tableau 2**  
**Coût unitaire estimé pour le transport de conteneurs**  
**par route le long des couloirs africains**

Maximum de 28 tonnes dans des conteneurs de 40 pieds, 2001 ou dernière année pour laquelle des données sont disponibles	Distance (km)	Coût total (dollars É.-U.)	Coût par km (dollars É.-U.)
Douala (Cameroun) - Bangui (République centrafricaine)	1 600	7 900	4,94
Douala (Cameroun) - N'Djamena (Tchad)	1 900	8 000	4,21
Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) - Kigali (Rwanda)	1 650	4 980	3,02
Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) - Bujumbura (Burundi)	1 750	5 180	2,96
Dakar (Sénégal) - Bamako (Mali)	1 200	3 400	2,83
Lomé (Togo) - Niamey (Niger)	1 234	3 160	2,56
Lomé (Togo) - Ouagadougou (Burkina Faso)	1 000	2 550	2,55
Mombasa (Kenya) - Kampala (Ouganda)	1 440	3 250	2,26
Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) - Lusaka (Zambie)	2 000	4 230	2,11
Cotonou (Bénin) - Niamey (Niger)	1 056	2 200	2,08
Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) - Blantyre (Malawi) (via Lilongwe)	2 030	3 573	1,76
Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) - Harare (Zimbabwe) (via Lusaka)	2 490	4 013	1,61
Beira (Mozambique) - Lubumbashi (République démocratique du Congo) (via Harare et Lusaka)	1 581	2 554	1,61
Nacala (Mozambique) - Lusaka (Zambie) (via Lilongwe)	1 774	2 735	1,54
Durban (Afrique du Sud) - Lusaka (Zambie) (via Plumtree)	2 524	3 873	1,53
Walvis Bay (Namibie) - Harare (Zimbabwe) (via Maun)	2 409	3 585	1,49
Maputo (Mozambique) - Johannesburg (Afrique du Sud)	561	775	1,38
Walvis Bay (Namibie) - Johannesburg (Afrique du Sud)	1 885	2 593	1,38
Moyenne pour les États-Unis (continent)			1,10
Moyenne pour l'Union européenne			1,65

Source: Secrétariat de la CNUCED, sur la base du document intitulé *SATN Comparative Transit Transport Costs Analysis September 2001*, USAID; et *Mediterranean Shipping Company*, exposé présenté à la CNUCED, Genève, février 2003.

16. Dans le cas du transport maritime, de loin le premier mode de transport international, les économies d'échelle et le volume des échanges sont des facteurs particulièrement importants mais peu sensibles à l'action des pouvoirs publics. Les responsables politiques peuvent en revanche influencer sur le niveau de concurrence et sur le degré de participation du secteur privé à l'activité portuaire, tout en ayant un certain pouvoir sur le coût du transport et de l'assurance pour le commerce international (encadré 1).

### Encadré 1

#### **Facteurs déterminant le coût de l'assurance et du transport international: L'exemple du transport maritime des conteneurs entre les pays d'Amérique latine**

En ce qui concerne le transport maritime entre les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, il a été possible de mettre en relation, sur le plan statistique, le coût du transport et de l'assurance d'un côté et certains facteurs potentiellement influents de l'autre, comme il apparaît ci-dessous. On s'est attaché à analyser la différence entre les importations c.a.f. et f.o.b. par tonne de marchandises transportées par voie maritime, dans le cas des biens susceptibles d'être acheminés par conteneur (2001):

La distance se traduit bien évidemment par une augmentation du coût, mais celle-ci n'est pas proportionnelle, loin s'en faut. Ainsi, une distance deux fois supérieure ne se traduit en moyenne que par une augmentation de 16,5 % du coût du transport et de l'assurance.

Plus la marchandise est chère (en dollars É.-U. par tonne), plus le coût du transport par tonne est élevé. En effet, dans ces cas, il faut une meilleure couverture d'assurance et l'expéditeur est prêt à déboursier davantage pour bénéficier d'un emballage de meilleure qualité ou d'une rapidité de livraison accrue. Une augmentation d'un point de pourcentage de la valeur de la marchandise se traduit par une hausse de 0,36 point de pourcentage du coût du transport et de l'assurance par tonne, mais aussi par une diminution du coût de transport exprimé en pourcentage du montant du bien échangé.

Les économies d'échelle réduisent le coût du transport par tonne. Expédier en une seule opération 10 000 tonnes plutôt que 100 réduit ainsi le coût du transport par tonne de 43 % environ. Le volume annuel total des échanges bilatéraux entre aussi en ligne de compte à cet égard. Si le volume des échanges bilatéraux de marchandises conteneurisables passe de 1 à 10 millions de tonnes, le coût par tonne du transport international s'en trouve réduit de 6 % environ.

L'existence d'un nombre élevé de services de transport maritime réguliers entre deux pays est directement liée au volume global des échanges bilatéraux. Dans ce cas de figure, des économies d'échelle supplémentaires sont possibles et la concurrence entre les transporteurs s'accroît. On calcule ainsi que faire passer le nombre de services de 5 à 20 par mois peut entraîner une diminution du coût du transport et de l'assurance de 12 %.

Lorsque le trafic maritime subit la concurrence de moyens de transport terrestres, son coût moyen tend aussi à diminuer. Il s'agit là sans doute d'un effet de la concurrence accrue, sans compter que les moyens de transport terrestres risquent fort d'être privilégiés dans le cas de produits devant être livrés sans retard. On estime que l'existence d'une liaison terrestre permet une diminution du coût du transport maritime par tonne comprise entre 9 et 16 % environ. L'amélioration de la qualité du service – soit la rapidité accrue des services de transport maritime réguliers – se traduit généralement par une augmentation modérée des coûts.

Le solde de la balance commerciale a aussi une influence sur le coût du transport. Dans les pays qui importent plus qu'ils n'exportent, le coût du transport des importations est plutôt plus élevé que dans ceux qui exportent plus qu'ils n'importent. Dans l'ensemble, le montant consacré au transport est plus élevé dans les pays présentant un déséquilibre commercial.

Les faits tendent à montrer que lorsque le secteur privé investit dans des installations portuaires ouvertes à tous les usagers, le coût du transport international diminue. Il en est ainsi parce que les redevances portuaires auxquelles les transporteurs sont soumis tendent alors à diminuer mais aussi, surtout, parce que les frais des exploitants de navires tendent généralement à diminuer dans ces circonstances grâce à la rapidité accrue du service portuaire, au renforcement de la sécurité et à un meilleur respect des échéances. On a calculé ainsi que les dépenses encourues par El Salvador pour le transport international de ses exportations pourraient avoir été de 25 % inférieures si le pays avait accordé des concessions sur ses installations portuaires d'usage commun à l'exemple de ce qu'a fait le Panama dans les années 90.

Source: Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes, «The cost of international transport, and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean», Bulletin du FAL n° 191, juillet 2002, [www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/2/11072/FAL191e.htm](http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/2/11072/FAL191e.htm).

### III. CONDITIONS D'UNE AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL ET DE LOGISTIQUE

#### A. Infrastructure et technologies

17. La conteneurisation des marchandises diverses a joué un rôle primordial dans l'apparition de services de transport multimodal et de logistique dans les régions développées. Beaucoup de pays en développement ont tardé à adopter cette technique, considérant qu'il s'agissait d'un service à forte intensité de capital ne convenant pas à des territoires pour lesquels le niveau de la rémunération était faible et l'investissement initial nécessaire important. Chacun s'accorde à penser aujourd'hui que la conteneurisation constitue un préalable pour une proportion grandissante des marchandises et des biens intermédiaires, dans les pays en développement y compris. Dans le cas du transport multimodal notamment, la chaîne de transport est généralement conteneurisée. Les conteneurs utilisés pour le transport de marchandises ne devraient pas être considérés comme des biens commercialisables et leur utilisation devrait donc être exemptée de tout droit temporaire à l'importation, ce qui n'est pas encore le cas dans certains pays. Le recours aux conteneurs nécessite l'emploi d'un personnel moins nombreux mais plus qualifié dans les ports, et des réformes doivent encore être entreprises dans ce domaine dans un grand nombre de pays en développement. Il suppose aussi l'existence d'infrastructures portuaires, ferroviaires et routières ainsi que des réglementations et des régimes de travail adaptés. Dans bien des pays en développement, notamment dans les moins avancés, les réseaux intérieurs sont souvent incomplets et mal entretenus. C'est là l'un des principaux obstacles matériels tendant à décourager l'offre de services de transport multimodal.

18. À l'instar de la conteneurisation ces dernières décennies, les technologies de l'information et de la communication (TIC) modifient aujourd'hui radicalement le mode de gestion du transport et des échanges internationaux. Les moyens de communication électroniques sont mis à profit pour échanger des informations, conclure des contrats et suivre le cheminement des marchandises. Les prestataires et les utilisateurs de services de transport ont recours à de tels outils en interne ainsi que pour échanger des informations entre eux. Là aussi, et comme cela a été le cas de la conteneurisation dans le passé, on peut craindre que les pays en développement n'accusent un retard dans l'introduction de ces nouvelles technologies, qui nécessitent d'investir dans les biens d'équipement, d'aménager le cadre législatif et réglementaire et d'augmenter les capacités. Le Système d'informations anticipées sur les marchandises (encadré 2) montre comment les TIC ont pu être utilisées avec profit dans des pays en développement.

19. L'accroissement de la concurrence et la participation du secteur privé tendent en pratique à favoriser l'investissement consacré aux infrastructures et l'adoption de nouvelles technologies. Le secteur public conserve un rôle important pour ce qui touche à l'investissement dans les infrastructures publiques telles que les systèmes de télécommunication nationaux et l'accès aux ports. Les pouvoirs publics peuvent investir eux-mêmes ou octroyer des concessions pour la construction et l'exploitation d'infrastructures, auquel cas ils devront assumer un rôle nouveau en matière de réglementation<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> A. Estache et G. de Rus (ed.); *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure*, Banque mondiale, 2000, [http://publications.worldbank.org/ecomerce/catalog/product?item\\_id=213333](http://publications.worldbank.org/ecomerce/catalog/product?item_id=213333).

## Encadré 2

### **Systèmes d'informations logistiques: L'exemple du Système d'informations anticipées sur les marchandises**

Le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) est un système d'informations logistiques, conçu en vue de rationaliser le transport, qui permet de suivre la progression des équipements et de la marchandise d'un mode de transport à l'autre (rail, route, lac ou rivière) et à différents points de connexion (ports, dépôts intérieurs de dédouanement) ainsi que de diffuser des informations avant l'arrivée de la marchandise. Le programme SIAM fournit aux transporteurs et aux auxiliaires publics et privés des informations fiables et utiles, en temps réel, sur les opérations de transport, notamment sur l'endroit où se trouvent les marchandises et les équipements de transport, ce qui permet d'améliorer la gestion et la prise de décisions au jour le jour. Le système permet en outre d'établir des statistiques périodiques et des indicateurs de performance grâce auxquels la direction des entreprises concernées peut remédier aux défaillances éventuelles et utiliser pleinement les infrastructures et les équipements existants. Le programme SIAM a été conçu et développé par la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED, qui s'occupe aussi de son installation.

Le système SIAM est doté d'un module spécifique au transport ferroviaire (RailTracker). Ce module permet de suivre l'ensemble des mouvements des locomotives et des wagons sur un réseau ferroviaire donné, et sa capacité à améliorer la gestion des opérations est largement établie. Le système contrôle la progression des marchandises du client d'un réseau ferroviaire. Cette possibilité permet aux clients enregistrés d'avoir accès au réseau qui les intéresse, où qu'ils se trouvent dans le monde, de connaître la localisation de leurs marchandises et de se tenir au courant de tout incident éventuel pendant leur transit sous la responsabilité de la société de chemin de fer. Le système RailTracker peut aussi fournir un historique de la marchandise, et certaines des sociétés ferroviaires s'étant dotées du logiciel offrent déjà un accès à son contenu par l'Internet. À ce jour, le système a été installé sur les réseaux suivants: Bangladesh Railways, Cameroon Railways, Kenya Railways Corporation, Malawi Railways, Régie nationale de chemin de fer du Mali, Société nationale des chemins de fer du Congo, Société nationale des chemins de fer du Sénégal, State Railway of Thailand, Sudan Railway, Tanzania Railways Corporation, Tanzania-Zambia Railway, Uganda Railways Corporation et Zambia Railways Limited.

Il a été établi que le système RailTracker améliorerait la fiabilité ainsi que la sécurité du service en renforçant la transparence des opérations et en limitant les possibilités de chapardage ou de corruption. Son installation demande une planification et un investissement adéquats. Dans certains cas, il faut aussi vaincre la résistance de certains groupes ayant tiré parti jusqu'alors des dysfonctionnements auxquels il s'agit justement de mettre fin.

Source: [www.railtracker.com](http://www.railtracker.com).

## **B. Sécurité et sûreté**

20. Dans le cas du transport et de la logistique internationale, la corruption, les vols et les accidents ont, en plus de leur coût direct, un effet néfaste sur la compétitivité des exportations. Dans les ports et autres nœuds où la marchandise est transbordée d'un mode de transport à un autre, les problèmes de sécurité sont particulièrement aigus. L'insécurité et la faiblesse du cadre juridique constituent en conséquence un obstacle de taille au transport multimodal, un système dans lequel le premier transporteur situé à l'étranger est souvent censé assumer l'ensemble des risques pour toute la chaîne de transport.

21. Les craintes suscitées par d'éventuelles attaques terroristes entraînent l'adoption de nouvelles réglementations et de nouvelles lois qui font peser des obligations supplémentaires sur les expéditeurs et les transporteurs, notamment dans le cas des exportations à destination des États-Unis (encadré 3). Ces obligations font courir des risques nouveaux à certains intervenants, tenus de fournir des informations plus précises dans des délais donnés. L'expéditeur doit ainsi garantir au transporteur que l'information qu'il lui fournit sur les marchandises est avérée et qu'il peut en faire usage sans avoir à craindre une sanction financière ou un retard. Ces obligations entraînent aussi des coûts supplémentaires liés aux équipements et au personnel nécessaires pour les opérations de contrôle. Il est difficile de savoir comment se répartiront les coûts et les responsabilités découlant de ces aménagements. Il ne fait pas le moindre doute cependant que les pays en développement auront plus de mal que les pays industrialisés à s'y adapter.

### Encadré 3

#### Mesures de sécurité: L'exemple des initiatives adoptées par les États-Unis

La mise en œuvre, en février 2003, de la déclaration préalable pour la marchandise en conteneur à destination des États-Unis ou en transit sur ce territoire a eu des conséquences considérables pour les expéditeurs et les transporteurs. Ce système doit permettre l'identification des marchandises suspectes avant leur chargement sur des navires devant faire escale aux États-Unis. La compagnie maritime ou le transporteur non exploitant de navires doit fournir cette déclaration 24 heures au moins avant le chargement de la marchandise dans un port étranger. Ce système suppose une utilisation poussée, tout au long de la chaîne d'approvisionnement, des technologies de l'information et de la communication, afin de garantir que le transporteur dispose des informations devant être transmises au Service des douanes des États-Unis.

Un dispositif connexe de coopération douanière, appelé Initiative pour la sécurité des conteneurs, prévoit la présence, en vertu d'accords bilatéraux, de douaniers américains dans les ports étrangers où le trafic de conteneurs à destination des États-Unis est important. À ce jour, 18 ports sont concernés, mais ce chiffre pourrait augmenter. Les conteneurs qui, après examen de la déclaration, semblent suspects ou pour lesquels certaines informations font défaut ne peuvent être chargés avant d'avoir été inspectés par des douaniers.

Le Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (C-TPAT) est une autre initiative qui associe les différents acteurs du secteur privé intervenant dans la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire les importateurs, les transporteurs, les intermédiaires, les exploitants d'entrepôts et les fabricants. Le système C-TPAT doit permettre de garantir la sécurité de la chaîne d'approvisionnement à partir du moment où la marchandise est chargée dans des conteneurs jusqu'à celui où elle est déchargée pour la dernière fois. En mai 2003, quelque 3 000 sociétés participaient à ce projet. Les transporteurs qui adhèrent au système C-TPAT sont tenus de promouvoir des mesures de sécurité efficaces tout au long de la chaîne d'approvisionnement même s'ils ne peuvent «exercer de contrôle» au stade de l'apposition des scellés sur les conteneurs. Ils doivent ainsi faire ce qui est en leur pouvoir pour veiller à ce que tous les conteneurs chargés soient scellés et peuvent à ce titre avoir à collaborer ou négocier avec les expéditeurs, les transitaires ou d'autres intervenants en vue de procéder à l'apposition de scellés. Plus particulièrement, les transporteurs concernés par le système C-TPAT doivent évaluer les risques découlant d'un conteneur non scellé, mal étiqueté ou ayant subi une tentative d'effraction et prendre les mesures de sécurité appropriées avant tout chargement. Ces mesures peuvent consister à apposer un scellé de haute sécurité, à demander au transporteur de vérifier la marchandise et d'apposer un nouveau scellé ou encore à refuser de charger le conteneur.

Les prestataires de services assumant la responsabilité des marchandises tout au long de la chaîne de transport, notamment les prestataires de services de transport multimodal, bénéficieront à l'évidence d'un accès précoce aux informations considérées et pourront ainsi se conformer plus facilement aux prescriptions. Ces prestataires seront en outre mieux à même de contrôler et surveiller la mise en conteneur des marchandises et leur acheminement jusqu'au port d'embarquement. Ces exigences en matière de sécurité conduiront à privilégier le recours à des prestataires capables de fournir des services de transport porte-à-porte pour des importations aux États-Unis. Il faudra donc que les pouvoirs publics adoptent des mesures visant à favoriser l'activité des prestataires de services de transport capables de traiter avec les transporteurs internationaux pour fournir des services de transport multimodal.

Source: UNCTAD Transport Newsletter 2003, [www.unctad.org/en/docs/webtlog20031\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/webtlog20031_en.pdf).

22. S'il devenait nécessaire d'inspecter les marchandises de façon anticipée avant leur chargement à destination des États-Unis, un clivage risquerait d'apparaître entre les aéroports et les ports maritimes capables de fournir de tels services et les autres. Pour les échanges à destination des États-Unis, un tel état de choses risque de déboucher sur une concentration des marchandises dans les centres de transbordement capables de procéder aux contrôles nécessaires. La plupart des pays ne semblent pas à même de disposer de tels ports pivots et il est probable dès lors que leurs exportations devront aussi être transbordées dans les ports de pays tiers. Les petits États insulaires en développement se trouvent pour la plupart dans le même cas de figure, même si certains d'entre eux pourraient, au contraire, tirer parti de la situation pour renforcer leur position en tant que ports pivots.

### **C. Facilitation**

23. Le développement de services internationaux de logistique et de transport multimodal passe par des mesures cohérentes de facilitation du commerce et des transports. Les mouvements internationaux de marchandises et de navires nécessitent un nombre potentiellement élevé de contrôles et d'inspections (voir également plus haut la section III.B sur les préoccupations relatives à la sécurité), lesquels peuvent - s'ils prennent trop longtemps ou si leur durée varie de façon arbitraire - constituer un obstacle à la planification et au fonctionnement des services. Comme on l'a souligné lors de réunions d'experts et de forums internationaux tenus récemment, des améliorations en la matière sont tributaires d'investissements et de réformes à l'échelon national ainsi que d'efforts concertés de la part d'organisations internationales comme l'Organisation mondiale du commerce ou l'Organisation mondiale des douanes<sup>10</sup>. L'introduction d'un système douanier automatisé constitue une réussite exemplaire dans le domaine de la facilitation du commerce (encadré 4).

---

<sup>10</sup> Voir, par exemple, la documentation de la Réunion d'experts de la CNUCED sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international (25-27 novembre 2002), consultable à l'adresse suivante: [http://www.unctad.org/en/docs/c3em17d3\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/c3em17d3_en.pdf), et du deuxième Forum international sur la facilitation du commerce: [www.unece.org/trade/forums/forum03/index.htm](http://www.unece.org/trade/forums/forum03/index.htm).

#### Encadré 4

##### **Systèmes de gestion des douanes: L'exemple du Système douanier automatisé**

Lancé voilà 20 ans en vue d'automatiser l'administration douanière des petits pays en développement, le Système douanier automatisé (SYDONIA) constitue désormais le principal programme de réforme douanière et figure parmi les plus puissants systèmes d'automatisation des douanes au monde. Le programme SYDONIA couvre toutes les étapes du processus douanier, depuis la détection des envois à risques élevés aux fins d'inspection jusqu'au traitement des paiements. Ce système sert actuellement à traiter chaque année en moyenne 15 millions de déclarations douanières dans près de la moitié des pays en développement et pays à économie en transition du monde et permet ainsi, selon les estimations de la CNUCED, à leurs administrations douanières et à leurs exploitants d'économiser annuellement quelque 50 millions d'heures de travail. Il n'est pas rare que les recettes douanières augmentent de 20 à 30 % suite à la mise en œuvre d'un projet SYDONIA, l'une des raisons en étant qu'il permet aux agents de se tenir plus facilement au courant des modifications intervenant dans les tarifs douaniers et la réglementation des douanes et, ainsi, de les faire appliquer. Des économies supplémentaires sont induites par la diminution des investissements à effectuer pour mettre au point un système automatisé d'administration des douanes car un dispositif SYDONIA revient en général à moins de deux millions de dollars.

La CNUCED est en passe de lancer une nouvelle version Web de son système douanier automatisé qui donnera aux administrateurs des douanes et aux opérateurs les moyens d'effectuer la plupart de leurs opérations - de l'établissement des déclarations douanières à celui des manifestes et des documents de transit - par le canal de l'Internet. Baptisée SydoniaWorld, cette nouvelle plate-forme douanière électronique sera particulièrement utile aux pays en développement, dont les carences en matière de télécommunications par lignes fixes constituent un obstacle majeur aux applications de la cyberadministration.

Source: [www.asycuda.org](http://www.asycuda.org).

24. Plusieurs réussites ont été enregistrées aux niveaux bilatéral et régional en matière de partage de l'information. Les postes de douane communs ou encore le partage d'informations relatives au contrôle des navires par l'État du port permettent d'améliorer la qualité des contrôles tout en réduisant les effectifs qui y sont affectés.

25. La coordination entre les organisations internationales œuvrant à faciliter le commerce est jugée insuffisante. Des entreprises du monde entier ont accompli des travaux préliminaires considérables concernant les normes, la certification et la gestion des risques. Lors du deuxième Forum international sur la facilitation du commerce, que la Commission économique pour l'Europe a organisé en 2003, il a été constaté qu'à défaut d'un système fondé sur des règles applicables à l'échelle mondiale, les nombreux résultats attendus de ces initiatives ne seraient jamais atteints. Une réunion d'experts de la CNUCED sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce, tenue en 2002, a fait apparaître qu'il serait nécessaire d'apporter un appui à de nombreux pays en développement pour les aider à déterminer leurs besoins et priorités et à appliquer toute nouvelle règle et que les modalités de tout accord éventuel de

facilitation du commerce faisaient l'objet d'un débat intense. Un consensus s'est dégagé quant à la nécessité d'aider les pays en développement à élargir leur participation au commerce international grâce à l'application des normes existantes ayant fait l'objet d'un accord, qu'elles soient ou non contraignantes<sup>11</sup>.

## D. Aspects juridiques

### Cadre juridique du transport multimodal

26. Alors qu'une bonne partie du commerce international s'effectue maintenant de porte-à-porte sous le couvert d'un contrat unique avec l'une des parties à qui incombe la responsabilité contractuelle, le cadre juridique régissant le transport multimodal n'a pas intégré cette évolution et aucun régime international uniforme ne régit la responsabilité pour pertes, dommages ou retard afférente à ce type de transport. Le cadre juridique applicable consiste en fait en un ensemble complexe de conventions internationales relatives au transport unimodal, d'accords régionaux ou sous-régionaux divers, de textes législatifs nationaux et de clauses contractuelles types. Tant les règles applicables en matière de responsabilité que le degré et l'ampleur de la responsabilité du transporteur varient ainsi considérablement d'un cas à l'autre et sont imprévisibles<sup>12</sup>.

27. Malgré de nombreuses tentatives, il n'existe aujourd'hui aucun régime international uniforme régissant la responsabilité afférente au transport multimodal. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, adoptée en 1980 (ci-après dénommée la Convention de 1980 sur le transport multimodal), n'a pas recueilli un nombre de ratifications suffisant pour entrer en vigueur. Les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (ci-après dénommées les Règles CNUCED/CCI), entrées en vigueur en 1992, sont une série de termes et d'expressions types à faire figurer dans les contrats commerciaux, mais étant donné leur caractère contractuel elles sont subordonnées à toute loi applicable et ne peuvent donc pas assurer l'uniformité de la réglementation à l'échelle internationale.

---

<sup>11</sup> Pour de plus amples détails, voir: CNUCED, *Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce*, Genève, 2001 ([www.unece.org/cefact/docum/download/01cf17.pdf](http://www.unece.org/cefact/docum/download/01cf17.pdf)); Banque mondiale, *Toolkit for Audit Analysis and Remedial Action*, Washington, 2001 ([http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf/files/twu-46.pdf/\\$FILE/twu-46.pdf](http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf/files/twu-46.pdf/$FILE/twu-46.pdf)).

<sup>12</sup> Pour de plus amples détails sur le cadre international, complexe, en matière de responsabilité, consulter le rapport de la CNUCED *Implementation of Multimodal Transport Rules* et le tableau comparatif d'accompagnement, qui présentent un aperçu de la teneur des régimes régionaux, sous-régionaux et nationaux en vigueur concernant la responsabilité afférente au transport multimodal, UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1; voir également *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. Tous les documents de la CNUCED auxquels il est fait référence dans la présente partie sont consultables sur le site [www.unctad.org](http://www.unctad.org). Tous les documents de la CNUDCI mentionnés dans la présente partie sont consultables sur le site [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

28. L'absence de réglementation internationale uniforme relative à la responsabilité a donné lieu à une prolifération de lois et règlements nationaux, régionaux et sous-régionaux disparates relatifs au transport multimodal. Faute d'un régime uniforme mondial, les pays en développement ont été obligés de recourir à des solutions régionales et/ou sous-régionales, telles que les lois et règlements élaborés par la Communauté andine, l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI), le Marché commun du Sud (MERCOSUR) ou l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ANASE). Ces textes reposent le plus souvent sur la Convention de 1980 sur le transport multimodal et/ou les règles CNUCED/CCI, mais ces ensembles disparates présentent des différences sensibles concernant des questions clés avec pour résultante une tendance à une «désunification» grandissante sur le plan international<sup>13</sup>. Un cadre juridique fragmenté et complexe suscite des incertitudes qui viennent renchérir les transactions en rendant nécessaire la recherche d'éléments de preuve et la conduite d'enquêtes, l'ouverture de coûteuses procédures contentieuses et une augmentation des primes d'assurance. C'est là un sujet de grande préoccupation pour les pays en développement, petits et moyens utilisateurs de transport en particulier. Sans cadre juridique prévisible, accès équitable aux marchés et participation au commerce international sont des objectifs bien plus durs à atteindre pour les petits et moyens opérateurs.

29. Compte tenu de ce qui précède et eu égard à la croissance continue du transport multimodal international, le secrétariat de la CNUCED a organisé en novembre 2001 une réunion d'experts ad hoc chargée de faire le point de la situation. En application des recommandations de cette réunion, le secrétariat a entrepris une enquête sur la faisabilité d'un nouvel instrument international appelé à régir la responsabilité afférente au transport multimodal. Un questionnaire a été adressé à tous les gouvernements, à toutes les branches d'activité concernées, aux organisations intergouvernementales ou non gouvernementales intéressées et à un certain nombre d'experts de la question<sup>14</sup>.

30. Cette enquête a fait apparaître que la grande majorité (83 %) des répondants - aussi bien parmi les pays que parmi les représentants d'organisations non gouvernementales et les professionnels - estimait que le cadre juridique actuel n'était pas satisfaisant et la plupart (76 %) que ce cadre ne présentait pas un bon rapport coût-efficacité. L'immense majorité des répondants (92 %) a été d'avis qu'un instrument international régissant la responsabilité afférente au transport multimodal était souhaitable et la quasi-totalité (98 %) a indiqué qu'elle soutiendrait tout effort concerté dans ce sens<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Voir le rapport de la CNUCED *Implementation of Multimodal Transport Rules* et le tableau comparatif d'accompagnement, UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1.

<sup>14</sup> Les réponses au questionnaire de la CNUCED sont récapitulées dans le rapport du secrétariat de la CNUCED *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

<sup>15</sup> Pour des renseignements détaillés sur les réponses au questionnaire, voir le document UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. Une version résumée du rapport a été traduite dans toutes les langues officielles de l'ONU et diffusée par le secrétariat de la CNUDCI sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.30.

31. Les résultats de cette enquête présentent un intérêt particulier étant donné qu'un Groupe de travail de la CNUDCI a récemment commencé à examiner un projet d'instrument sur le transport de marchandises<sup>16</sup> (dénommé ci-après le Projet d'instrument). Bien que principalement conçu pour couvrir les contrats relatifs au transport de marchandises par mer, le champ d'application de cet instrument est vaste et, dans sa version actuelle, il pourrait s'appliquer à tous les contrats de transport multimodal international comportant un segment maritime. À sa dernière session, en mars 2003, le Groupe de travail a examiné, entre autres, la question controversée du champ d'application du Projet d'instrument et a décidé, à titre intérimaire, de poursuivre ses travaux en retenant pour hypothèse que le Projet d'instrument s'appliquerait aux contrats de transport multimodal comportant un segment maritime. Son application au transport multimodal aurait de graves incidences sur la capacité des pays en développement, notamment des pays sans littoral, à profiter des avantages inhérents à la conteneurisation et au transport multimodal. Face à cette préoccupation, il importe au plus haut point d'apporter aux pays en développement l'aide dont ils ont besoin pour négocier et assurer la prise en considération de leurs intérêts lors de l'élaboration future de toute éventuelle convention.

### **Cadre juridique pour la technologie de l'information et de la communication**

32. L'informatique est en train de modifier radicalement le fonctionnement du commerce et des transports internationaux. Les moyens de communication électroniques servent, entre autres, à échanger des renseignements, conclure des contrats et localiser les marchandises en transit. Pour profiter au maximum de la technologie moderne, il faut pouvoir s'appuyer sur un cadre juridique uniforme reconnaissant les effets juridiques et la validité des messages électroniques et en faciliter ainsi de manière appropriée l'utilisation<sup>17</sup>.

33. Des avancées considérables sur la voie de l'élimination des obstacles juridiques à l'utilisation des moyens de communication électroniques dans le commerce international ont été réalisées avec l'adoption de la loi type sur le commerce électronique (1996) et de la loi type sur la signature électronique (2001) de la CNUDCI. Ces deux textes apportent aux gouvernements des règles et principes acceptables sur le plan international en vue de l'adaptation de la législation et de la réglementation nationale et de l'instauration d'un cadre juridique propice au commerce électronique. Un défi considérable reste toutefois à relever avec la question du remplacement des documents de transport négociables (par exemple les connaissements maritimes, les documents de transport multimodal) par des moyens électroniques. En l'absence de cadre juridique adapté, des solutions contractuelles ont été mises au point pour remplir les fonctions des connaissements négociables à l'aide de messages électroniques<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Document de la CNUDCI publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.21. Le commentaire de la CNUCED s'y rapportant (UNCTAD/SDTE/TLB/4) est également disponible, de même que certaines observations émanant du secrétariat de la CEE/ONU, dans toutes les langues officielles de l'ONU en tant que document de la CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1.

<sup>17</sup> Voir le rapport de la Réunion d'experts sur le renforcement des capacités dans le domaine du commerce électronique: aspects juridiques et réglementaires, TD/B/COM.3/EM.8/3, par. 3 à 5.

<sup>18</sup> Pour un examen plus poussé des problèmes pertinents et des solutions potentielles, voir le document «Commerce électronique et services de transport internationaux», TD/B/COM.3/EM.12/2, part. II.

34. Le Projet d'instrument à l'étude à la CNUDCI tend à éliminer d'autres obstacles juridiques en autorisant l'utilisation des «enregistrements électroniques» et des «documents de transport sur papier» et en leur donnant un statut juridique égal. Les travaux de la CNUDCI n'en sont qu'à un stade préliminaire mais, s'ils aboutissent à l'adoption d'une nouvelle convention sur le transport permettant de traiter efficacement l'utilisation des équivalents électroniques aux documents de transport traditionnels, un progrès important aura été réalisé dans la facilitation du commerce international et du transport international.

## **E. Accès au marché**

### **Aspects nationaux, bilatéraux et régionaux**

35. Comme on l'a exposé plus haut (sect. II.C), le volume des échanges, les options disponibles en termes de modes de transport et les économies d'échelle influent fortement sur le coût du transport. Un prestataire de services est d'autant mieux placé pour définir le dosage logistique optimal - itinéraires, points de transbordement, fréquences, vitesse, volumes, modes de transport - que les options s'offrant à lui sur les plans des marchandises et du mode de transport sont nombreuses et toute restriction réduisant indûment ses choix ne peut que se solder par un renchérissement et une dégradation de la qualité des services pour l'utilisateur de transports.

36. À de nombreuses frontières, les transporteurs sont encore contraints de transborder les marchandises d'un camion à un autre tandis que dans les régions en développement les différences d'écartement des rails font du transport ferroviaire international une rareté. Afin de protéger le transport routier national, il est courant d'interdire aux camions étrangers de transporter des marchandises à leur retour après avoir débarqué leurs produits d'importation, état de choses particulièrement coûteux pour les pays sans littoral - tributaires des ports étrangers. Dans le transport maritime, les régimes de réservation de parts de cargaison tendent à rendre impossible l'utilisation efficace de la capacité disponible car il est interdit de combiner les services de lignes nationaux, régionaux et intercontinentaux pour les intégrer en un réseau mondial unique. Dans le transport aérien aussi, des restrictions concernant les options sont bien souvent imposées aux compagnies aériennes internationales dans le souci de protéger la compagnie aérienne nationale, et ce fréquemment au détriment des usagers du transport aérien.

37. Un transporteur maritime ou un opérateur international peut être amené à constater que choisir des prestataires locaux de services de transport et de logistique ou coopérer avec eux présente en fait plusieurs avantages, notamment une meilleure connaissance de la culture et de l'environnement du pays, des relations bien établies avec les organes officiels et les organisations de commerce et de transport, davantage de souplesse et d'adaptabilité aux conditions locales, l'existence d'une flotte de transport et des compétences linguistiques. Afin d'exploiter ces avantages potentiels, les gouvernements devraient s'attacher à renforcer les prestataires de services nationaux en activité - ou à soutenir l'établissement de nouveaux prestataires - ainsi que les associations professionnelles correspondantes (encadré 5).

## Négociations à l'OMC

38. À la suite des négociations du cycle d'Uruguay, des négociations menées au sein du Groupe de négociation sur les services de transport maritime (GNSTM) et des négociations relatives à l'accession, 47 pays membres de l'OMC ont à ce jour inscrit dans leur liste d'engagements au titre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) des engagements dont l'ampleur varie considérablement d'un pays à l'autre. Les négociations relatives au transport maritime au titre du programme incorporé de l'AGCS ont repris en janvier 2000. S'agissant du degré de couverture du transport maritime, un certain nombre de questions allant au-delà des trois piliers initiaux (services de transport maritime (dits «en haute mer»), services auxiliaires et «accès et recours aux installations portuaires») se posent et présentent un intérêt particulier tout en constituant un sujet de préoccupation pour les pays en développement.

39. L'accès au marché dans le domaine du transport multimodal est une question particulièrement difficile. Étant donné que les services de ligne sont en voie d'évolution vers des services porte-à-porte et des services de logistique, les opérateurs ne peuvent qu'aspirer à la réduction ou à l'élimination des restrictions à l'accès, et donc à l'inclusion des opérations de transport multimodal dans le processus de libéralisation. Les options envisageables en matière de liste d'engagements vont de l'*engagement additionnel* (ce qui pose la question de l'*accès et du recours*) à celle d'un service auxiliaire dans le contexte des engagements concernant le *deuxième pilier* ou un éventuel *quatrième pilier*. Les difficultés soulevées par cette question dans le cadre des négociations relatives à l'AGCS suscitent toutefois des doutes quant à la mesure dans laquelle les prestataires de services multinationaux seront à même de tirer profit d'une ouverture accrue du marché à brève échéance. L'opposition à une libéralisation progressive de la fourniture de services de transport multimodal pourrait se révéler insurmontable en raison de la crainte généralisée de voir pareille évolution déboucher sur l'inclusion du secteur du transport intérieur dans le champ d'application de l'AGCS. Les pays qui avaient inscrit des engagements conditionnels concernant le transport multimodal sur leur projet de liste d'engagements ont donc choisi d'en faire des *engagements additionnels* sur leur liste. Cette démarche est à l'évidence loin de répondre aux besoins particuliers des gros opérateurs de services de ligne, en particulier de ceux ayant décidé d'investir dans le transport intérieur de conteneurs au lieu d'en sous-traiter l'acheminement intérieur. Cette question revêt également de l'importance pour les exploitants de terminaux car elle a des incidences sur l'exploitation des dépôts intérieurs de conteneurs.

### Encadré 5

#### La connexion entre mode de transport et prestataires: Trois exemples de coopération et de coordination en Asie

«New Delhi: DHL Danzas Air & Ocean et la société indienne Lemuir Group ont constitué une coentreprise qui fournira, à partir du 1<sup>er</sup> juin, des services intégrés de logistique à une clientèle variée. Cette nouvelle entreprise entend, selon ses dirigeants, répondre aux besoins de divers clients, dont les petites et moyennes entreprises, dans des secteurs comme l'informatique, l'automobile, les soins de santé, l'électronique et les biens de consommation. DHL Danzas Lemuir proposera des services porte-à-porte intégrés en faisant appel à l'ensemble de ses partenaires de coentreprise, a indiqué Snehlal Parikh, directeur général de Lemuir Group. Renato Chiavi, directeur de l'exploitation chez DHL Danzas Air & Ocean, a souligné que cette nouvelle entreprise allait permettre au réseau mondial de DHL d'acquérir une position de premier rang sur un très important marché émergent. DHL Danzas Air & Ocean, la filiale logistique de Deutsche Post, possède 49 % du capital de DHL Danzas Lemuir Pvt. Ltd., contre 51 % pour Lemuir Group, basé à Mumbai. La nouvelle société, qui aura son siège à Mumbai, emploiera 367 personnes réparties dans 15 bureaux et sera dotée d'installations d'entreposage desservant les principales villes de l'Inde. Cette coentreprise de Danzas, filiale de Deutsche Post World Net, s'inscrit dans une stratégie tendant à consolider sa présence dans la région du sous-continent indien. L'an passé, c'est Sri Lanka qui avait été choisie comme nouveau portail multinational pour l'Asie du Sud.

Une association de transporteurs maritimes facilite le groupage: le Bureau des transporteurs maritimes philippins a mis en place un réseau de groupage des cargaisons, Carconet, afin d'aider les transporteurs maritimes de province à acheminer leurs marchandises plus efficacement et à éviter un transbordement à Manille. À l'occasion d'un stage de fin de semaine organisé sur le ferry San Paolo de la société Negros Navigation, le directeur du Bureau, Pedro Mendoza, a indiqué aux délégués de l'Association de la gestion de la distribution des Philippines que Carconet était d'ores et déjà opérationnel à Cebu, Davao, Cagayan de Oro, General Santos, Zamboanga, Subic et Baguio. Les petits et moyens transporteurs maritimes de ces régions qui ne peuvent assurer que le remplissage partiel de leurs conteneurs éprouvent des difficultés à exporter car de nombreux ports de provinces ne sont pas directement desservis par des lignes internationales et la plupart des lignes de transport maritime desservant ces ports n'acceptent pas les chargements partiels de conteneurs. Selon M. Mendoza, Carconet simplifie le processus de chargement grâce à l'émission d'un document unique de transport couvrant des chargements distincts et les multiples prestataires de services intervenant. Le Bureau des transporteurs maritimes, qui a aidé à mettre en place le réseau et surveille les performances des intervenants, accrédite les transitaires et les lignes de transport maritime appelés à assurer le groupage des chargements.

Un code d'aéroport est attribué à un port malaisien. Dans le cadre d'efforts tendant à stimuler le transport intermodal mer/air et le transbordement, l'Association du transport aérien international (IATA) a attribué un code d'aéroport au port malaisien de Tanjung Pelepas - ce qui constituerait une première mondiale. Ce code IATA (ZJT) permet aux exploitants d'aéroport de traiter Tanjung Pelepas comme une destination de vol au même titre que n'importe quel autre aéroport. Ce service, qui découle d'une initiative commune de MASKargo (filiale de Malaysia Airlines System Bhd) et du port de Tanjung Pelepas promet aux transporteurs maritimes et aux transitaires des coûts moindres et des livraisons plus rapides en Amérique du Nord, Europe, Australasie et Asie de l'Est grâce à la base de MASKargo à l'aéroport international de Kuala Lumpur. «Les transporteurs maritimes faisant appel à ce service peuvent espérer des économies susceptibles d'aller jusqu'à 40 %», affirme J. J. Ong, directeur général en chef pour les marchandises de Malaysia Airlines. Selon lui, il suffit aux entreprises d'expédier leurs marchandises par mer jusqu'à Tanjung Pelepas - l'un des ports de l'Asie du Sud-Est à la croissance la plus rapide - d'où elles sont acheminées jusqu'au centre de marchandises de MASKargo à l'aéroport international de Kuala Lumpur avant d'être expédiées par voie aérienne vers leur destination; au port, les marchandises sont traitées dans une zone aéroportuaire spéciale en utilisant une documentation douanière simplifiée permettant une rotation plus rapide.»

Sources: *The Journal of Commerce on-line*, [www.joc.com](http://www.joc.com), 9 mai 2003. *Lloyd's Register Fairplay Daily News*, <http://www.lrfairplay.com> 20 mai 2003. *The Journal of Commerce on-line*, [www.joc.com](http://www.joc.com), 29 mai 2003.

40. Les questions de fond abordées lors des négociations ultérieures devront être définies en tenant compte des décisions prises en 1996 par le Groupe de négociation sur les services de transport maritime ainsi que de l'évolution commerciale et organisationnelle du secteur des transports. Il apparaît clairement que les futures négociations devront faire une place aux démarches nouvelles que constituent les services de transport et de logistique porte-à-porte. Vu le degré de libéralisation du transport maritime, les principaux problèmes à aborder touchent davantage aux segments intérieurs de la chaîne de transport, c'est-à-dire à la question du transport multimodal et de la logistique. Les partisans de l'inclusion du transport multimodal dans les négociations estiment que traiter les problèmes port à port ne suffit plus. Le transport multimodal est un volet toujours plus important des services de logistique sur mesure, reliant la production intérieure et la production mondiale ainsi que les marchés intérieurs et les marchés mondiaux grâce à l'interconnectivité des modes de transport et entre modes de transport.

41. Certaines propositions vont au-delà du transport multimodal pour englober le processus de libéralisation envisagé des services de logistique et des services à valeur ajoutée. La communication de Hong Kong (Chine) de mars 2001<sup>19</sup> est sans doute la proposition allant le plus loin en termes d'approche intégrée puisqu'elle porte sur «la libéralisation des services logistiques et des services connexes, y compris les services maritimes». Dans sa proposition, Hong Kong (Chine) constate qu'afin de faciliter la mise en œuvre de mesures de libéralisation significatives sur le plan commercial dans le secteur des services logistiques il serait utile d'élaborer une liste récapitulative des services logistiques et des services connexes, qui pourrait englober les services de transport de marchandises, les services de manutention des marchandises, les services d'entreposage et de magasinage, les services de dédouanement, les services des agences de transport, les services des centres et des dépôts de conteneurs, les services de la gestion des stocks, les services du traitement des commandes, les services de la planification de la production et les services du contrôle de la production. Dans cette proposition, l'accent est en outre mis sur la nécessité d'établir un lien entre les considérations d'ordre logistique et maritime et les considérations concernant le transport aérien et les «services de livraison express», branche qui joue un rôle toujours plus important dans le domaine de la logistique et des stocks. Les négociations se déroulent actuellement conformément au calendrier fixé en ce qui concerne les demandes et les offres dans le domaine des services.

#### IV. CONCLUSIONS

42. L'accès aux services logistiques et aux services de transport multimodal constitue un préalable toujours plus important de la compétitivité dans une économie mondialisée alors que de nombreux pays en développement, en particulier les petits pays insulaires, les pays sans littoral et les pays les moins avancés, sont privés d'un tel accès. La demande grandissante de livraisons plus rapides, plus fréquentes, plus fiables et plus sûres a en outre pour corollaire que l'on exige toujours plus des opérateurs d'être en mesure de fournir des services logistiques et multimodaux adaptés. Ces exigences concernent cinq domaines corrélés: a) l'infrastructure et les technologies, b) la sécurité et la sûreté, c) la facilitation du commerce, d) le cadre juridique, e) l'accès aux marchés. Dans chacun de ces domaines, les pays en développement tendent à éprouver davantage de difficultés que les pays développés à faire face à ces exigences. Des efforts concertés de la part des gouvernements nationaux et des organisations internationales

---

<sup>19</sup> Voir la communication du 28 mars 2001, OMC, document S/CSS/W/68.

semblent indispensables pour surmonter ces difficultés et éviter que certains pays ne soient en permanence exclus des circuits de production mondiale, en particulier les pays les moins avancés, les pays sans littoral et les petits États insulaires.

43. Des décisions importantes devront être prises et des investissements considérables être réalisés au niveau national, mais un important rôle de soutien et de concertation revient à la coopération et la coordination internationales (activités de coordination, coopération technique, accords internationaux et conventions internationales).

44. En ce qui concerne les infrastructures et les technologies, en particulier aux niveaux bilatéral et régional, les investissements dans les ports, les chemins de fer et les autres infrastructures de transport appellent une coordination. Cette constatation revêt une importance particulière pour les pays sans littoral et les pays de transit. Une coopération technique pourrait être nécessaire dans les domaines de la concession et de la réglementation ultérieures des ports et d'autres infrastructures publiques. La mise au point et l'introduction de technologies adaptées de l'information, de la communication et de transport devraient également être soutenues par la coopération technique et les investissements requis pour renforcer les capacités des prestataires de services locaux, - ou créer de telles capacités - pourraient nécessiter l'appui des donateurs ou un financement par des institutions financières internationales.

45. S'agissant de la sécurité et de la sûreté, la surveillance et l'étalonnage pourraient aider les pays en développement à déterminer le coût effectif des risques associés à la corruption, au chapardage ou à l'insécurité routière, par exemple. Une coopération technique accrue semble s'imposer dans le domaine du respect des conventions internationales et autres obligations internationales, eu égard en particulier aux récentes mesures de sécurité prises à l'initiative des États-Unis. Il faut prendre en considération les préoccupations des pays en développement avant d'introduire de nouvelles prescriptions internationales relatives à la sécurité et à la sûreté susceptibles d'avoir des incidences sur les finances publiques.

46. La surveillance et l'étalonnage des mesures de facilitation peut aider des pays en développement à apprécier leurs performances en termes de rapidité et de fiabilité des contrôles et inspections liés au commerce. La coopération technique et le renforcement des capacités revêtent une importance particulière dans l'optique de l'introduction et de l'utilisation de technologies adaptées. Toute avancée dans le domaine de la promotion et de la facilitation du commerce au sein des organisations internationales ne peut qu'être avantageuse pour tous les pays, mais plus particulièrement pour les pays en développement. Ces derniers pourraient cependant éprouver des difficultés supplémentaires à mettre en œuvre d'éventuelles procédures obligatoires.

47. Pour ce qui est du cadre juridique, une coopération technique pourrait être nécessaire aux fins d'assurer la mise en œuvre des conventions internationales. Au niveau multilatéral, un instrument international de portée mondiale régissant la responsabilité afférente au transport multimodal serait particulièrement avantageux pour les petits utilisateurs de transport des pays en développement car il est tout à fait improbable que ces pays puissent obtenir par la négociation des conditions particulières pour leurs transactions. Dans sa version actuelle, le Projet d'instrument est porteur d'une modification - en faveur des transporteurs - de la clef de répartition des risques, ce qui affaiblirait la position des utilisateurs de transport, en particulier des pays en développement. Le défi se dressant devant les pays en développement consiste dès

lors à définir leur position de négociation en appréciant les avantages de la conclusion d'un instrument international au regard des désavantages que recèle la version actuelle du Projet d'instrument.

48. Sur le plan de l'accès au marché, les organisations, régionales en particulier, ont à jouer un rôle de coordination important qui pourrait venir en complément des investissements régionaux dans l'infrastructure matérielle. Au niveau multilatéral, les négociations relatives au transport maritime qui se déroulent dans le cadre de l'OMC seront certainement élargies pour englober d'autres aspects des services porte-à-porte. Les pays en développement devront participer plus activement au processus de négociation, la communauté internationale devant quant à elle être encouragée à fournir une assistance - en particulier aux fins de l'évaluation des incidences des différentes options de négociation. La coopération technique et le développement des capacités revêtent une importance particulière dans la perspective du renforcement des transporteurs locaux ainsi que des associations de transporteurs maritimes. Il faudrait également envisager des coentreprises et une coopération entre opérateurs nationaux et mondiaux.

-----