



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

Distr. générale
28 septembre 2011
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce
Quatrième session
Genève, 7-9 décembre 2011
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Défis et possibilités d'action dans le domaine des transports
et de la facilitation du commerce**

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé

Le présent document examine les défis qu'il convient de relever d'urgence, car ils pourraient compromettre les transports et le commerce, surtout ceux des pays en développement. Ces tendances et ces défis ont été explorés plus en détail lors des précédentes sessions de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, mais ils demeurent d'une extrême importance et il convient de continuer à s'en préoccuper et à les étudier. La présente note s'inspire des leçons tirées des trois sessions précédentes. Dans plusieurs chapitres, elle examine les problèmes qui affectent les transports et le commerce internationaux, particulièrement pour les pays en développement sans littoral (PDFL), ainsi que les défis à relever dans la mise en place de réformes visant à faciliter le commerce et l'automatisation des douanes, notamment la contribution du secteur privé à ces activités.

La présente note expose les possibilités d'action qui s'offrent aux gouvernements concernés dans certains domaines: édification de réseaux intégrés de transport multimodal; énergie, prix du pétrole et frais de transport maritime; politiques de transport écologique; financement du transport écologique; incidence des changements climatiques sur le transport maritime et adaptation à ces changements; mise en place de réformes visant à faciliter le commerce et engagements qui seront pris à l'Organisation mondiale du commerce (OMC); aide à la facilitation du commerce dans les pays les moins avancés (PMA); coopération internationale dans le domaine des douanes grâce à des administrations douanières interconnectées en réseau mondial. La note examine aussi le rôle que la CNUCED et les partenaires du développement peuvent jouer dans l'adoption et l'application de mesures de politique générale par les pays en développement.

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction.....	3
I. Difficultés affectant le transport et le commerce	4
A. Coûts du transport et accès à des services de transport efficaces.....	4
B. Énergie, cours du pétrole et coûts du transport maritime	5
C. Viabilité écologique du transport	7
D. Incidences des changements climatiques et adaptation du transport maritime à ces changements	8
II. Réformes pour la facilitation du commerce et automatisation des douanes.....	9
A. Nouvelles tendances des réformes nationales visant à faciliter le commerce.....	10
B. Collaboration régionale	10
C. Négociations multilatérales et engagements qui en résultent	11
D. Automatisation des douanes et sécurité.....	12
E. Création de guichets uniques centrés sur les douanes	13
III. Possibilités d'action, rôle de la CNUCED et d'autres partenaires	13
A. Construction de réseaux intégrés de transport multimodal.....	14
B. Énergie, prix du pétrole et frais de transport maritime	15
C. Politiques de transport écologique.....	15
D. Financement de transports écologiques	16
E. Incidences des changements climatiques et adaptation dans les transports maritimes	17
F. Mise en œuvre des réformes visant à faciliter le commerce et engagements futurs à l'Organisation mondiale du commerce	17
G. Aide à la facilitation du commerce dans les pays les moins avancés	19
H. Coopération douanière internationale (douanes interconnectées en réseau mondial).....	20
IV. Questions à examiner.....	20

Introduction

1. À sa cinquante-cinquième session, le Conseil du commerce et du développement a approuvé le mandat d'une réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce. Conformément aux paragraphes 107 et 164 à 168 de l'Accord d'Accra, la Réunion d'experts pluriannuelle est chargée d'examiner, pendant quatre sessions, les questions de logistique commerciale dans les pays en développement. Les conclusions et recommandations de la présente session de la réunion d'experts seront présentées à la Commission du commerce et du développement à sa prochaine session, en 2012.

2. Conformément au mandat approuvé, la Réunion d'experts pluriannuelle devra examiner à sa quatrième session les thèmes suivants:

a) «Mesures et initiatives visant à optimiser la contribution de l'investissement, en particulier celui du secteur privé, à la facilitation du commerce, et en particulier l'impact de ce type d'investissement sur les réseaux de transports internationaux et sur l'efficacité des services de transport et leur rôle dans la facilitation du commerce; utilisation des technologies de l'information et de la communication pour la logistique, la facilitation du commerce et la sécurité des chaînes d'approvisionnement» (TD/B/55/9, par. 2 a));

b) «Appui à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment analyse des goulets d'étranglement entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit et des solutions possibles, y compris le recours aux meilleures pratiques pour le développement et l'utilisation des infrastructures de transport, ainsi que l'adoption de normes communes, dans ces pays» (TD/B/55/9, par. 2 f)).

3. À sa dernière session, la Réunion examinera la voie à suivre dans les domaines du transport international, de la facilitation du commerce et de l'automatisation des douanes, alors que le monde est confronté à de multiples défis d'ordre économique, social et environnemental.

4. Les difficultés qui menacent de compromettre les fruits de la rapide croissance économique enregistrée ces dernières décennies sont les inquiétudes quant à la fourniture d'énergie et l'accès à l'énergie à un coût raisonnable, l'incertitude grandissante qui entoure la crise économique mondiale et les risques liés à la dégradation de l'environnement et aux changements climatiques. Dans l'optique des secteurs du commerce et du transport, on ne saurait trop insister sur la pertinence de ces craintes, particulièrement pour les économies les plus vulnérables, les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés (PMA) et les petits pays insulaires en développement (PPID).

5. Dans ce contexte, et sans vouloir être exhaustif, le présent document examine quelques difficultés pressantes qui pourraient compromettre le transport et le commerce, notamment des pays en développement, et dont il est nécessaire de s'occuper. Ces tendances et ces difficultés ont été explorées plus en détail au cours des précédentes sessions de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, mais elles demeurent tout à fait d'actualité et il ne faut pas les perdre de vue ni les négliger.

6. Afin de replacer les choses dans leur contexte et de contribuer à stimuler les débats des experts, la présente note s'inspire des leçons tirées des trois sessions précédentes et considère en plusieurs chapitres les faits nouveaux récents et les difficultés persistantes qui affectent le transport international, plus particulièrement les problèmes auxquels sont confrontés les pays en développement sans littoral, et les difficultés prévues dans la mise en œuvre des réformes de facilitation du commerce et de l'automatisation des douanes, y compris la contribution du secteur privé à ces activités. Dans sa conclusion, la note relève

les mesures de politique générale qui doivent être prises par les gouvernements concernés dans certains domaines et le rôle que la CNUCED et les partenaires de développement peuvent jouer dans l'adoption et l'application de ces mesures.

I. Difficultés affectant le transport et le commerce

7. Aujourd'hui, le commerce international fait partie de différents processus de production mondialisés qui exigent des transactions commerciales de plus en plus fiables et de plus en plus rapides. La vitesse et la fiabilité des livraisons deviennent souvent un facteur déterminant dans la compétitivité d'un pays. Parallèlement, les objectifs d'écoviability et les répercussions des changements climatiques sur le commerce et le transport sont devenus des préoccupations prioritaires de l'action gouvernementale, des stratégies industrielles et des partenaires de développement. Nous allons examiner ces questions brièvement.

A. Coûts du transport et accès à des services de transport efficaces

8. Dans l'optique de la compétitivité commerciale d'un pays, la facilité d'accès à des réseaux de transport d'un prix abordable, fiables et performants demeure un défi à relever impérativement dans bien des pays en développement. La participation de ces pays au commerce mondial est fonction en grande partie du coût de la production des marchandises et de leur mise sur le marché en temps voulu. Souvent supérieurs aux droits de douane, les frais de transport influencent le volume, la structure et la composition des échanges, ainsi que l'avantage comparatif et la compétitivité d'un pays¹.

9. Le coût élevé du transport freine le développement des exportations en limitant la gamme des produits et le nombre des marchés sur lesquels les marchandises peuvent être écoulées de façon compétitive et rentable. Le coût du fret maritime, en pourcentage de la valeur des marchandises, a diminué dans le monde d'environ 15 % depuis vingt ans, mais il demeure très élevé pour beaucoup de pays en développement (fig. 1). Alors que les pays développés paient en moyenne 6,4 % de la valeur de leurs importations pour le transport maritime, les pays en développement paient en moyenne 22 % de plus, soit quelque 7,8 % de cette valeur. Dans certaines régions, surtout l'Afrique, le coût moyen du transport maritime est supérieur de 67 % à celui des pays développés, atteignant 10,6 % de la valeur des importations.

10. Pour les pays en développement sans littoral, le segment maritime du transport représente actuellement quelque 8,7 % de la valeur des importations². En raison de la distance terrestre à parcourir depuis le port de transit, des retards causés par l'attente d'une capacité de transport disponible, des inspections de sécurité ou des coûts initiaux, le coût total du transport en pourcentage des importations est souvent deux à trois fois supérieur au pourcentage susmentionné. Conscient de ce que les pays en développement sans littoral sont parmi les plus défavorisés dans l'accès aux marchés d'outre-mer, le Programme

¹ Voir CNUCED, Transport Newsletter n° 33, septembre 2006, Trade, liner shipping supply, and maritime freight rates; CNUCED, Transport Newsletter n° 38, mars 2008, The modal split of international goods transport; Kumar et Hoffmann J. (2010), Globalization: the maritime nexus, in: the Handbook of Maritime Economics and Business, deuxième édition.

² Le nombre des pays en développement sans littoral a changé ces dernières années, de sorte qu'il n'est pas possible de faire une comparaison directe d'une décennie à l'autre.

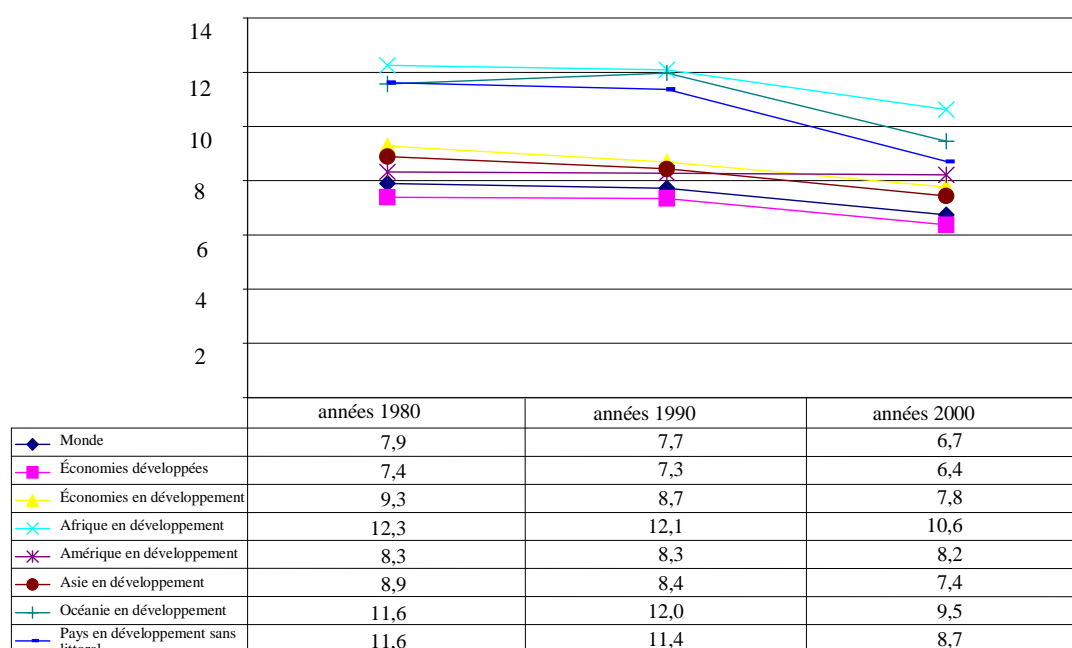
d'action d'Almaty met l'accent sur les besoins particuliers de ces pays afin de rendre leur commerce international plus compétitif³.

11. La qualité et l'efficacité de l'infrastructure et des services de transport influent incontestablement sur le niveau des coûts. L'accès à des réseaux de transport qui fonctionnent bien permet d'assurer la fluidité des courants commerciaux en réduisant les frais d'exploitation comme les frais de transport, de stockage et de manutention, ainsi que les coûts de transaction, par exemple les coûts afférents au traitement des documents et à la facilitation du commerce. Pourtant, comme les experts l'ont relevé à la deuxième session de leur Réunion pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce⁴, l'infrastructure et les services de transport demeurent médiocres dans beaucoup de régions en développement et ne peuvent pas assurer une bonne connectivité aux réseaux de transport mondiaux et un bon accès aux marchés.

Figure 1

Coût moyen du transport par décennie et groupe régional

(En pourcentage de la valeur des importations)



Source: Secrétariat de la CNUCED.

B. Énergie, cours du pétrole et coûts du transport maritime

12. Dans ces dernières décennies, le commerce mondial a pu se développer grâce à des réseaux de transport de plus en plus efficaces bien que largement tributaires du pétrole. Le transport maritime, qui assure plus de 80 % du commerce mondial en volume, est largement tributaire du pétrole comme carburant et n'est pas encore en mesure d'utiliser des types de carburant et des techniques de remplacement. Alors que le pétrole est la principale

³ Voir exposés présentés à la Réunion spéciale d'experts sur les ports de transit desservant les pays en développement sans littoral, 11 décembre 2009, www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18614.

⁴ Rapport de la réunion: http://unctad.org/fr/docs/cimem1d6_fr.pdf.

source d'énergie primaire, avec plus de 34 % de la consommation mondiale en 2010, l'envolée des cours observée depuis quelques années annonce la fin de l'époque du pétrole facile et bon marché⁵.

13. Comme on l'a vu précédemment, le niveau des coûts de transport est fonction de nombreux facteurs et le coût du carburant est un facteur qui prend de plus en plus d'importance depuis quelques années. Une hausse des cours pétroliers alourdit la facture du transport pour les chargeurs et peut nuire au commerce. Il ressort d'une étude empirique de la CNUCED⁶ qu'un renchérissement du pétrole ferait monter le coût du fret maritime, que les marchandises soient placées en conteneur, comme les articles manufacturés, ou qu'elles voyagent en vrac, comme le pétrole brut ou le minerai de fer⁷. L'étude a révélé qu'une hausse de 10 % du cours du brut (Brent) ferait monter le tarif du transport en conteneurs de quelque 1,9 à 3,6 % et entraînerait une hausse allant jusqu'à 10,5 % et environ 2,8 % respectivement, du tarif de transport par navires minéraliers ou pétroliers.

14. Une autre étude empirique récente sur la question⁸ a été commandée par l'Organisation maritime internationale pour faire mieux comprendre les mécanismes par lesquels l'augmentation des cours du pétrole et des autres carburants se répercute sur les frais de transport et le commerce international. L'étude a révélé qu'à long terme un changement de coût du carburant peut modifier les courants d'échanges à mesure que la hausse des frais de transport modifie la compétitivité des producteurs selon leur origine. L'étude révèle que l'incidence de la hausse du coût de l'énergie varie selon les produits et les itinéraires, en fonction de tel ou tel marché de transport maritime ou de produit, et conclut à la nécessité de faire de nouvelles études empiriques pour cerner les intérêts de tel ou tel pays. La répercussion d'une hausse des tarifs de fret sur le prix des produits, pour l'ensemble des produits et des marchés, varie de 0 à plus de 100 %, l'augmentation du coût ayant été payée selon le cas par le consommateur ou par le producteur.

15. Ces deux dernières années, les transporteurs maritimes ont réagi à la hausse des coûts du carburant en réduisant la vitesse des navires, méthode qui a été une bonne stratégie pour faire des économies. Cette stratégie a aussi permis de résorber l'excédent de capacité de transport pendant la récession économique. Toutefois, pour le chargeur, l'abaissement de la vitesse présente des inconvénients, par exemple celui de diminuer la ponctualité et la qualité du service, ce qui peut contribuer à augmenter les coûts.

16. Outre leur incidence directe sur les coûts du carburant et du transport, la cherté persistante du pétrole a un certain nombre d'autres conséquences importantes: a) pour les navires récents à forte intensité de capital qui ne sont pas équipés pour utiliser d'autres types de carburant ou pour répondre aux besoins technologiques de nouveaux carburants; b) un éventuel changement de mode au profit de moyens de transport moins énergivores comme le transport maritime et le rail; c) pour les courants et la structure des échanges à cause de la pression exercée par le prix de l'énergie sur les coûts de production et sur les décisions concernant le lieu d'implantation des usines de production.

⁵ Les projections du volume futur de la production pétrolière sont 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 renseignements concernant le débat sur le «pic pétrolier», voir Jeremy Leggett, <http://jeremyleggett.net>.

⁶ Voir CNUCED (2010), Cours du pétrole et taux de fret maritime: une enquête empirique, Rapport technique du secrétariat de la CNUCED, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1^{er} avril.

⁷ Voir, par exemple, le chapitre premier de l'*Étude sur le transport maritime 2009 et 2010* de la CNUCED.

⁸ Vivideconomics (2010), *Assessment of the economic impact of market-based measures*, Rapport final, août.

C. Viabilité écologique du transport

17. Étant donné les prévisions de croissance du transport de marchandises qui devrait aller de pair avec celle de la population mondiale, de la consommation et de l'économie, la question d'un développement écoviable du transport fondé sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, des sources d'énergie plus propres et des modes de transport respectueux de l'environnement prend de plus en plus d'importance, à plus forte raison à cause de l'extrême dépendance du transport par rapport au pétrole et de la nécessité de réduire les émissions de toute nature, par exemple de polluants et de carbone.

18. Le transport consomme plus de la moitié des combustibles fossiles liquides du monde et devrait contribuer pour 97 % à l'accroissement de la consommation de carburant primaire dans le monde entre 2007 et 2030. Étant donné sa forte consommation de combustibles fossiles, le secteur du transport est responsable de près d'un quart des émissions de gaz carbonique (CO₂) liées à l'énergie et de 13 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le monde. Le transport terrestre représente environ 70 % des émissions totales de CO₂ du secteur, suivi par le transport aérien (11 %) et le transport maritime (9 %). Le transport de marchandises, qui se fait surtout par camions routiers, représente 27 % de la consommation d'énergie et par conséquent aussi des émissions. Si la tendance actuelle se maintient, les émissions de CO₂ dues au transport vont augmenter de 57 % dans le monde, à raison de 1,7 % par an, dans la période 2005-2030. On s'attend à ce que plus de 80 % de la croissance prévue des émissions du secteur du transport serait due au transport routier dans les pays en développement⁹.

19. Aujourd'hui, la viabilité du transport figure au premier plan des préoccupations en matière de politique générale et de réglementation dans le monde, notamment dans le Programme d'action d'Almaty. Le Programme, qui traite des besoins particuliers des pays en développement sans littoral, signale que les stratégies et programmes de transport devraient tenir compte pleinement des aspects environnementaux et des besoins de développement afin de garantir un développement durable à l'échelon local et à l'échelle mondiale¹⁰. Pour les pays en développement, la promotion de systèmes viables de transport de marchandises donne la possibilité de s'attaquer à la double obligation d'atténuer la dépendance à l'égard des sources d'énergie fossiles et de réduire au minimum les inconvénients des changements climatiques. Elle offre aussi la possibilité de majorer le potentiel à long terme de croissance économique résultant de modes de transport économes en énergie et à faible émission de carbone.

20. L'écoviability figure aussi très haut dans les préoccupations de l'industrie du transport. Étant donné que les considérations environnementales et sociales deviennent aussi importantes que les impératifs économiques, on incorpore de plus en plus les principes de la responsabilité sociale des entreprises¹¹ dans les politiques générales, les

⁹ D'après les rapports de l'Agence internationale de l'énergie: World Energy Outlook 2009, Transport, Energy and CO₂: Moving towards Sustainability, 2009, et Energy Technology Perspectives 2008: Scenarios and Strategies to 2050; et rapport du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Towards a Green Economy 2011: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication, Part II, Transport.

¹⁰ Programme d'action d'Almaty, annexe I: Partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit, A/CONF.202/3.

¹¹ La question est traitée dans le rapport de la deuxième session de la Réunion d'experts pluriannuelle, de 2009, TD/B/C.I/MEM.1/6. Le rapport peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.unctad.org/fr/docs/cimem1d6_fr.pdf.

processus de planification et l'exploitation¹². Pour les transporteurs maritimes, la notion de viabilité implique l'obligation d'offrir un service efficace, efficace et de qualité, tout en tenant compte du coût des éventuelles externalités négatives découlant de leurs activités. Ainsi, dans le cadre de la Sustainable Shipping Initiative, qui réunit des compagnies maritimes de premier plan du monde entier, le secteur du transport maritime a publié récemment un rapport intitulé *The Case for Action*¹³, qui envisage une perspective allant jusqu'à 2040 et examine les moyens par lesquels ce secteur peut répondre le mieux aux variations de la demande mondiale, notamment en ce qui concerne les exigences de viabilité.

21. Outre les besoins du marché, l'évolution de la réglementation sous les auspices de l'Organisation maritime internationale qui vise à assurer la sécurité et l'écovabilité du transport maritime contribue à l'actuelle réorientation de l'industrie. À cet égard, il importe de bien comprendre ces instruments juridiques, notamment leurs conséquences éventuelles pour le transport et le commerce, afin d'en faciliter l'application et le respect dans les régions en développement.

D. Incidences des changements climatiques et adaptation du transport maritime à ces changements

22. Comme d'autres secteurs économiques, le secteur du transport, y compris le transport maritime international, est confronté à un double problème lié aux changements climatiques: réduire les émissions de GES et renforcer sa résilience face aux conséquences négatives de la réduction des émissions de GES qui a déjà fait l'objet d'engagements et des changements climatiques irréversibles. L'impact des facteurs actuels et prévus des changements climatiques tels que la hausse du niveau des mers et les phénomènes météorologiques extrêmes intéresse au premier chef le transport maritime, et particulièrement les ports¹⁴. Les mesures d'adaptation exigent une infrastructure et un fonctionnement de plus en plus résilients, et impliquent de revoir les systèmes de transport de marchandises et d'incorporer des considérations de changement climatique dans les décisions d'investissement et de planification, ainsi que dans la conception plus générale et les plans de développement des transports¹⁵.

23. Certaines de ces questions ont été explorées: a) à la première session de la Réunion pluriannuelle d'experts sur les transports et la facilitation du commerce, du 16 au 18 février 2009, qui mettait l'accent sur le transport maritime et le défi des changements climatiques;

¹² Voir, par exemple, communiqué de presse du 17 mai; intitulé «Global shipping leaders call for sustainable industry (2011); Meade R. (2011), Sustainable shipping gets more industry clout, Lloyd's List, 23 mai.

¹³ Le texte peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shipping-initiative/more/ssi-project-stages>.

¹⁴ Voir par exemple Société financière internationale (2011), *Climate Risk and Business Ports: Terminal Maritimo Muelles el Bosque*, Cartagena, Colombia.

¹⁵ Voir par exemple CNUCED (2009), *Rapport de la Réunion pluriannuelle d'experts sur les transports et la facilitation du commerce sur sa première session*, TD/B/C.I/MEM.1/3, 23 mars. Voir aussi *Effets des changements climatiques sur les réseaux de transports internationaux*, note des secrétariats de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, ECE/TRANS/WP.5/2010/3, 29 juin 2010. On trouvera des renseignements complémentaires concernant les travaux de la CNUCED relatifs au transport maritime et aux changements climatiques, notamment concernant l'atelier commun CEE-CNUCED sur le thème «Effets des changements climatiques sur les réseaux de transports internationaux» à l'adresse: www.unctad.org/ttl/legal.

b) au cours d'un atelier commun organisé par la CNUCED et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) le 8 septembre 2010 et consacré à l'impact des changements climatiques sur les réseaux des transports internationaux¹⁶; et c) à la réunion du Groupe spécial d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements consacrée aux ports, qui s'est tenue les 29 et 30 septembre 2011¹⁷.

24. Lors de leur réunion de 2009, les experts ont fait ressortir la nécessité de se mettre d'accord d'urgence, dans les négociations en cours, sur un régime de réglementation des émissions de GES causées par le transport maritime international. Ils ont constaté avec inquiétude qu'on n'avait pas accordé assez d'attention aux incidences et aux conséquences éventuelles des changements climatiques pour les réseaux de transport, en particulier pour les ports, qui sont des centres névralgiques de la chaîne d'approvisionnement et d'une importance vitale pour le commerce mondial.

25. Au cours de l'atelier commun CEE-CNUCED, les experts ont examiné les meilleurs moyens de combler les lacunes des connaissances concernant l'incidence des changements climatiques sur les réseaux de transport et la nécessité d'une bonne adaptation à ces changements pour les pays développés comme pour les pays en développement. Ce travail s'est poursuivi avec la création en mars 2011, sous les auspices de la CEE, d'un groupe international d'experts chargé de promouvoir la compréhension des incidences des changements climatiques sur les réseaux internationaux de transport et des besoins d'adaptation connexes. À sa première réunion, le 5 septembre 2011, le Groupe international d'experts a approuvé son plan de travail et ses principaux objectifs¹⁸, y compris un rapport technique sur les questions à l'ordre du jour, ainsi que l'organisation d'une conférence internationale visant à diffuser les résultats de ses travaux. Le Groupe d'experts a approuvé une décision tendant à inviter la CNUCED et ses États membres à participer activement à ses travaux afin de donner une envergure mondiale à ces travaux et à demander des contributions des pays et des échanges de meilleures pratiques entre eux.

II. Réformes pour la facilitation du commerce et automatisation des douanes

26. Le rôle général de la facilitation du commerce dans le développement axé sur le commerce est reconnu depuis longtemps, et son importance ne cesse de grandir, ce qui amène les gouvernements à inscrire de plus en plus souvent des engagements relatifs à la facilitation du commerce et à la réforme des douanes dans les accords commerciaux multilatéraux et régionaux. Dans ce domaine, et par suite de l'utilisation croissante des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les opérations douanières, y compris des moyens d'inspection non invasifs et des systèmes automatisés de sondage, on a fait beaucoup de progrès dans l'efficacité des contrôles douaniers, en particulier pour faciliter les échanges et combattre la fraude.

27. La présente section examine les tendances des réformes visant la facilitation du commerce aux échelons national, régional et international, l'inscription de plus en plus fréquente d'engagements concernant la facilitation du commerce dans les accords

¹⁶ Consulter le site <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intltemID=2068&lang=1&m=20101>.

¹⁷ Les résultats de la réunion du Groupe spécial d'experts pourront être consultés à l'adresse: www.unctad.org/ttl/legal.

¹⁸ On trouvera un complément d'information à l'adresse: http://live.unece.org/trans/main/wp.5/wp5_workshop4.html. Le mandat du Groupe d'experts peut être consulté à l'adresse: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-48e.pdf>.

commerciaux régionaux et multilatéraux et la manière dont l'automatisation des douanes constitue la pierre angulaire des réformes.

A. Nouvelles tendances des réformes nationales visant à faciliter le commerce

28. Les préoccupations en matière de facilitation du commerce ont changé et les réformes dans ce domaine prennent une plus grande envergure, s'appliquant à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et n'étant plus limitées au point de passage d'une frontière internationale. L'automatisation des douanes restera un instrument clef de la mise en œuvre des réformes, mais la tendance est aujourd'hui de dépasser l'environnement douanier pour envisager les stratégies et capacités opérationnelles de tous les intervenants dans la chaîne d'approvisionnement.

29. En conséquence, les entreprises ont tendance désormais à participer à la réforme en tant que parties prenantes et non plus comme simples usagers de services du secteur public. Le rôle du secteur privé, en tant que moteur et catalyseur du processus, est devenu plus critique. Étant donné que la charge du respect des règlements incombe davantage aux négociants et aux prestataires de services logistiques, ils ont aujourd'hui plus d'intérêt à faciliter le commerce¹⁹.

30. Les réformes sont dictées de plus en plus par l'obligation de respecter les conventions internationales ou les autres instruments relatifs à la facilitation du commerce et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Les stratégies d'application des textes deviennent plus complexes, mettant l'accent sur le contrôle et la vérification des informations plutôt que sur ceux des marchandises. Les technologies de l'information non seulement fournissent le mécanisme permettant d'effectuer rapidement les opérations aux frontières, mais aussi elles introduisent des changements dans la culture institutionnelle. En outre, elles permettent à la réforme administrative de susciter une collaboration entre les différentes parties prenantes. Certaines solutions fondées sur les TIC, par exemple le guichet unique, les points d'information ou les opérations en commun au passage des frontières sont des exemples d'une tendance institutionnelle et technologique qui exige une plus grande coopération entre les parties prenantes.

B. Collaboration régionale

31. Il y a des économies d'échelle à faire en travaillant sur plan régional. Ainsi, une licence régionale évite à des négociants d'avoir à payer de multiples licences et une administration frontalière commune permet à des pays voisins de partager des installations, des services et des responsabilités, d'apprendre les uns des autres et d'atténuer les lenteurs dues à des répétitions inutiles. Des services comme l'accréditation, l'assurance et le financement peuvent souvent être dispensés de façon plus économique et plus compétitive à l'échelle régionale. La proximité régionale favorise la mise en commun des pratiques et des systèmes ainsi qu'un meilleur courant d'information entre les négociants. Dans les marchés

¹⁹ Voir Forum on Engaging the Trading Community: WTO, Trade Facilitation and the Private Sector in Developing Countries, Genève, 15 et 16 février 2010; le texte peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.unctad.org/Templates/Meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18987&year=2010&month=2>, et Rapport de la Réunion pluriannuelle d'experts sur les transports et la facilitation du commerce sur sa troisième session, TD/B/C.I/MEM.1/9, CNUCED, 3 février 2011; le rapport peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.unctad.org/fr/docs/cimem1d9_fr.pdf.

communs de produits ou de services de transport, l'harmonisation des procédures a fait baisser les coûts de transaction.

32. En particulier, les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins cherchent de plus en plus des solutions gagnant-gagnant dans lesquelles le pays sans littoral bénéficie d'un meilleur accès aux marchés d'outre-mer et le pays de transit acquiert davantage de clients pour ses ports et ses services de transport. En additionnant leurs volumes de marchandises, les deux pays peuvent profiter d'économies d'échelle et les ports maritimes du pays de transit peuvent devenir des escales plus intéressantes, améliorant les relations maritimes pour le commerce international des deux pays.

33. Les avantages d'une coopération régionale ont amené à inscrire des dispositions visant la facilitation du commerce dans de nombreux accords de commerce régionaux, ce qui a parfois débouché sur la création de certains obstacles imprévus à la facilitation du commerce. L'administration des formalités frontalières à l'échelon national est parfois devenue plus complexe à cause de la nécessité de faire le départ entre le commerce préférentiel et le commerce non préférentiel. Néanmoins, dans la pratique, les accords commerciaux régionaux, y compris leurs dispositions relatives à la facilitation du commerce, ont eu dans l'ensemble une incidence favorable sur les réformes visant la facilitation en apportant des avantages à tous les partenaires commerciaux.

C. Négociations multilatérales et engagements qui en résultent

34. En 2004, le lancement des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce a été un élément important pour appeler l'attention des gouvernants de nombreux pays en développement sur la facilitation du commerce. Les négociations dans d'autres domaines du Programme de Doha pour le développement ont connu de nombreuses vicissitudes mais la vitesse des négociations est restée relativement stable et positive. Les membres travaillent actuellement à un projet révisé de texte de négociation récapitulatif qui prévoit des engagements de fond concernant la facilitation du commerce ainsi que des dispositions prévoyant un traitement spécial et différencié pour les États membres en développement.

35. Les délégations font désormais porter leurs efforts sur la méthode dont le point de départ en termes de capacité de respect des dispositions peut être différent pour les pays qui n'ont pas tous le même degré de développement, mais en définitive, la ligne d'arrivée sera la même pour tous. La possibilité d'atteindre cette ligne d'arrivée est subordonnée à deux conditions. Premièrement, tous les pays, y compris les PMA, devront s'engager à respecter des règles globales communes. Deuxièmement, tous les pays, y compris les PMA, doivent se doter de la capacité d'appliquer les réformes nécessaires afin de parvenir à la ligne d'arrivée commune. C'est là un enjeu majeur des négociations: une possibilité importante de profiter pleinement de la facilitation du commerce serait perdue si certains pays restaient à l'écart parce qu'ils ne sont pas en mesure de respecter les dispositions d'un accord.

36. Comme ce fut le cas ces dernières années, l'incorporation de la facilitation du commerce dans les négociations de l'OMC a eu une incidence favorable sur de nombreuses réformes nationales et régionales visant à faciliter le commerce. Cependant, le processus risque d'être ralenti à cause de l'impasse où se trouve actuellement l'ensemble du Programme de Doha pour le développement. Les pays en développement devront relever un défi très important: continuer à travailler à l'échelon multilatéral et à réformer la physionomie nationale de leur commerce en fonction de leurs objectifs et besoins de développement propres, indépendamment de la vitesse à laquelle avancent les négociations de l'OMC.

D. Automatisation des douanes et sécurité

37. Le commerce international est fondé sur la circulation et le traitement efficaces et en temps utile de l'information et des documents. Cette efficacité est déjà une réalité à l'échelle mondiale dans la plus grande partie du secteur du commerce et des transports. Elle devra être établie ou développée dans le secteur public sur le plan national comme sur le plan international. Depuis de nombreuses années, les TIC sont au cœur de l'automatisation et de la modernisation des douanes. Dans un monde en mutation rapide, la difficulté pour l'automatisation des douanes est de trouver le moyen de suivre l'évolution rapide des TIC et d'adapter les procédures automatisées aux changements des douanes et du commerce. Il faudra aussi ne pas se laisser distancer par le secteur privé, qui est souvent à l'avant-garde pour appliquer de nouveaux systèmes et utiliser des techniques de pointe.

38. Deux tendances des TIC viennent à l'esprit lorsqu'on réfléchit à l'automatisation des douanes et à la sécurité pour le proche avenir. Elles concernent toutes les deux l'accès à distance à l'information et les besoins de protection des données.

39. La première tendance est liée à l'apparition de l'informatique et des réseaux en nuage. L'informatique en nuage permet de confier des tâches ou de louer des services informatiques à des lieux et des systèmes inconnus. À mesure que l'industrie informatique s'achemine dans cette direction, et étant donné que les douanes s'orientent vers la notion de douanes interconnectées à l'échelle mondiale et échangeant des données à travers les frontières, les systèmes douaniers doivent sécuriser la transmission des données commerciales et prévenir toute perte, ce qui ne peut être obtenu qu'avec les solutions technologiques les plus perfectionnées telles que la signature numérique, les documents électroniques et l'authentification biométrique.

40. La deuxième tendance des TIC qui présente un grand intérêt pour l'automatisation des douanes est l'accès à distance grâce aux dispositifs mobiles. Les téléphones multifonctions et dispositifs analogues fournissent un accès rapide, facile et direct aux applications de gestion et aux réseaux. Les négociants, les transporteurs, les représentants d'organismes gouvernementaux et d'autres utilisateurs ayant affaire à la douane ont déjà exprimé le désir d'utiliser ces dispositifs mobiles dans leur travail quotidien afin d'écourter davantage les opérations de dédouanement. Un nombre croissant d'administrations entièrement automatisées utilisent ces dispositifs pour se connecter à leur application douanière afin d'effectuer des opérations à distance depuis les points d'inspection ou autres points stratégiques.

41. La sécurité physique et fiscale est une autre difficulté bien connue. De nos jours, il serait irréaliste d'attendre un examen matériel des millions de conteneurs qui circulent chaque année entre des milliers de ports commerciaux ou des milliards de colis transportés par fret aérien, fret postal ou courriers exprès. La technologie moderne permet d'avoir des systèmes automatisés de sondage puissants et perfectionnés pour contrôler de gros volumes d'information, détecter des transactions douteuses et tracer des filières de contrôle appropriées, permettant de procéder à des inspections rigoureuses tout en facilitant le commerce légitime.

42. Les moyens modernes comprennent aussi le passage des conteneurs en machines qui permettent d'observer le contenu d'une caisse sans l'ouvrir par un procédé rapide et non invasif. Grâce aux technologies de l'information, les douanes peuvent donc trouver le juste équilibre entre un bon contrôle permettant d'empêcher l'importation ou l'exportation de marchandises dangereuses – quel que soit le risque présenté pour la sécurité, l'environnement ou l'entreprise (fraude) – et la facilitation du commerce légitime. À l'avenir, le progrès technique va continuer à améliorer la sécurité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement sans freiner le commerce.

E. Création de guichets uniques centrés sur les douanes

43. La mise en place d'un système de guichet unique pour le commerce international est considérée comme un bon moyen de faciliter les procédures commerciales. Le concept a été défini par la recommandation 33 de la CEE comme étant «un système permettant aux opérateurs qui participent au commerce et aux transports de communiquer des informations normalisées à un seul point d'entrée afin de satisfaire à toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit». Si l'information est électronique, les diverses données n'ont besoin d'être soumises qu'une seule fois. En termes pratiques, le guichet unique vise à accélérer et simplifier les courants d'information entre les entreprises et l'administration publique et il apporte des avantages non négligeables à toutes les parties impliquées dans le commerce transfrontière.

44. En général, le guichet unique fait l'objet d'une gestion centrale par un organisme chef de file, ce qui permet aux administrations et organismes gouvernementaux concernés de recevoir l'information dont ils ont besoin ou d'y accéder. En outre, les administrations et organismes participants doivent coordonner leurs contrôles. Dans certains cas, le guichet unique peut assurer des services pour le paiement des droits de douane, des taxes et des redevances.

45. En théorie, le guichet unique n'implique pas nécessairement l'utilisation des TIC mais en pratique, l'essentiel de l'information est habituellement présenté par l'industrie du commerce et des transports sous forme électronique. Il est donc souhaitable pour les gouvernements de définir et d'adopter les technologies TIC qui conviennent pour le guichet unique, ce qui prépare la voie à l'avènement de l'environnement dématérialisé et la possibilité de tirer pleinement parti de ces technologies.

46. D'après la recommandation 33 de la CEE, la mise en place d'un système à guichet unique devrait incomber au premier chef à un organisme gouvernemental. Pour la CNUCED, ce rôle paraît revenir tout naturellement à l'administration des douanes dans le concept d'un système à guichet unique centré sur les douanes et destiné au commerce international. Contrairement à d'autres administrations, les douanes interviennent à chaque étape du processus du commerce international, à l'importation et à l'exportation, depuis et même avant l'arrivée des marchandises jusqu'à leur mainlevée définitive après paiement des droits et des taxes. Cette implication et ce suivi permanents donnent aux douanes un contrôle global ininterrompu et une connaissance parfaite du processus de dédouanement. En outre, bien souvent, les services des douanes sont déjà investis du pouvoir délégué de faire respecter les règlements ou de procéder à des vérifications pour le compte d'autres organismes gouvernementaux aux points de passage des frontières. C'est pourquoi les douanes demeurent généralement l'administration publique la mieux à même de diriger la mise en place et le fonctionnement d'un guichet unique et d'assurer la liaison avec d'autres organismes gouvernementaux afin d'utiliser ces instruments au mieux et de poursuivre le processus de réforme et de modernisation.

III. Possibilités d'action, rôle de la CNUCED et d'autres partenaires

47. Après un bref examen des défis qui vont avoir un impact sur le commerce et les transports dans l'avenir proche, la nécessité d'une approche concertée des transports et de la facilitation du commerce dans les pays en développement apparaît à l'évidence. Cette approche devrait être formée par des mesures de politique générale et d'investissement qui permettent aux pays de mettre en place des réseaux de transport efficaces aptes à promouvoir durablement leur compétitivité et leur intégration dans l'économie mondiale. On trouvera ci-après des exemples de moyens possibles de relever ces défis.

A. Construction de réseaux intégrés de transport multimodal

48. Afin de remédier à la cherté des transports et à leur impact sur l'environnement, les gouvernements doivent offrir au secteur privé des solutions viables assurant la liaison avec un réseau de transport intégré capable de s'adapter aux changements de la demande ou des modes d'utilisation. Les modes de transport doivent être interconnectés non seulement à l'échelon national, mais aussi à l'échelle régionale. Des couloirs logistiques assurant la connexion avec les itinéraires commerciaux régionaux et mondiaux offrent de meilleures possibilités de choix en matière de transport. On peut citer l'exemple du Couloir de transport du nord en Afrique qui relie le Burundi, la République démocratique du Congo, le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda. Ce couloir a contribué à faire baisser les frais et à simplifier les formalités de douane au passage des frontières grâce à la création d'un document unique de transit routier. En conséquence, le volume du trafic de transit dans le couloir a doublé entre 1998 et 2003²⁰. La formule du couloir est particulièrement utile pour les pays en développement sans littoral et elle devrait figurer dans une stratégie de développement des couloirs²¹.

49. Un réseau intégré devrait comprendre des plaques tournantes où l'on peut trouver des services à valeur ajoutée, par exemple des ports secs ou des dépôts intérieurs de conteneurs. À Dar es-Salaam, en République-Unie de Tanzanie, un certain nombre de ports secs situés autour de la ville traitent aujourd'hui les importations de véhicules. Ces ports secs gérés par le secteur privé comprennent un service des douanes et permettent aux clients de payer les taxes, de recevoir la plaque minéralogique et de prendre livraison de leur voiture au même endroit. Le port de Dar es-Salaam a maintenant plus de place pour traiter les autres marchandises de manière plus efficace. Des ports secs sont installés aussi dans d'autres régions du pays en des centres de groupage routiers ou ferroviaires, ce qui permet d'empoter et de dépoter les conteneurs. En Inde, la Container Corporation of India Ltd a repris en 1988 à la Compagnie des chemins de fer indiens sept dépôts intérieurs de conteneurs et aujourd'hui elle possède un réseau de plus de 60 dépôts. La plupart d'entre eux dispensent des services douaniers (entrepôts en douane) et ils assurent la liaison entre le rail et la route.

50. On peut améliorer aussi l'efficacité des modes de transport en encourageant la concurrence, en facilitant à des opérateurs de services logistiques différents et aux investisseurs privés l'accès au marché. Il convient en effet d'éviter de privilégier un mode de transport plutôt qu'un autre, ce qui pourrait avoir pour effet d'augmenter les coûts logistiques. En Indonésie, 85 % du transport national de marchandises se fait par la route, ce qui entraîne des coûts logistiques représentant jusqu'à 30 % du produit intérieur brut du pays alors qu'en Thaïlande le chiffre correspondant est de 15 % seulement, grâce à la diversification des modes de transport²².

²⁰ Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (2010). Study for the establishment of a permanent regional corridor development working group in PMAESA (Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe) region. Le texte peut être consulté à l'adresse: <http://www.uneca.org/atpc/events/23-25Nov10Mombasa/Study%20Done%20by%20Consultant.pdf>. Site consulté le 8 février 2011.

²¹ CNUCED (2003). Développement des services de transport multimodal et de logistique. Ce rapport peut être consulté à l'adresse: http://www.unctad.org/fr/docs/c3em20d2_fr.pdf. Site consulté le 8 février 2011.

²² Jakarta post (2011): RI's logistical costs among the highest in Southeast Asia. L'article peut être consulté à l'adresse: <http://www.thejakartapost.com/news/2011/02/11/ri%E2%80%99s-logistical-costs-among-highest-southeast-asia.html>; article consulté le 27 juillet 2011; Frost et Sullivan (2011). Market report: Multi-modal transport across Indonesia – current situation and future trends; le rapport

B. Énergie, prix du pétrole et frais de transport maritime

51. Il est indispensable de bien comprendre la relation entre les frais de transport, l'approvisionnement en énergie et l'accès à l'énergie et les cours du pétrole, surtout pour de nombreux pays en développement dont le commerce souffre déjà de frais de transport presque exorbitants. Ainsi que les experts l'ont souligné à la troisième session de leur réunion pluriannuelle, des recherches et des travaux d'analyse plus poussés ainsi que le partage de l'information sont nécessaires pour mieux cerner certains des grands défis auxquels le transport international est confronté, notamment le rapport entre le coût de l'énergie et celui du transport et l'incidence économique générale d'une hausse des frais de transport. Les experts ont été d'avis qu'en s'appuyant sur ses travaux empiriques relatifs au cours du pétrole et aux tarifs de fret maritime, la CNUCED, agissant en coopération avec d'autres partenaires, pourrait continuer à fournir un forum et une plate-forme pour des recherches et des analyses, pour le partage de l'information et la diffusion des principaux résultats de ses travaux.

C. Politiques de transport écologique

52. Pour s'orienter vers une politique de transport respectueuse de l'environnement, on a besoin d'une stratégie intégrée qui associe des mesures économiques, environnementales et sociales. Ces mesures exigent que des acteurs différents, y compris l'État et le secteur privé, prennent différentes décisions et adoptent une politique systématique, notamment: intégrer les réseaux de transport aux échelons national et/ou régional; exploiter de nouvelles technologies faisant une place à des réseaux de transport et à des véhicules moins énergivores et plus respectueux de l'environnement; promouvoir un changement lorsque c'est possible, de modes de transport plus écoviabiles, tels que le rail et la navigation intérieure; aménager ou construire une infrastructure appropriée; remodeler l'environnement d'exploitation dans l'intérêt d'une logistique verte.

53. On peut citer comme exemple de ce genre de démarche intégrée le Livre blanc sur les transports adopté par la Commission européenne en mars 2011. Le Livre fixe des objectifs clairs: optimisation du fonctionnement des chaînes logistiques multimodales, y compris par l'utilisation à plus grande échelle de plusieurs modes de transport moins énergivores, facilitée par des couloirs bien conçus et respectueux de l'environnement pour les marchandises; renforcement du rôle du rail dans le trafic marchandises et le trafic voyageurs, ce qui va contribuer à l'objectif général consistant à réduire de 60 % d'ici à 2050 les émissions de polluants causées par les transports²³.

54. Un autre exemple est constitué par la Chine, où l'État, par l'intermédiaire du Ministère des transports, a élaboré une série de politiques et de plans, à savoir le douzième Plan quinquennal, et un guide pour la création d'un réseau de transport à faible émission de carbone. Les objectifs principaux sont de réduire de 16 % la consommation d'énergie et de 17 % des émissions de CO₂ par unité de produit intérieur brut entre 2005 et 2015. Pour les transports par camion, qui représente 54 % de la consommation totale de carburant du

peut être consulté à l'adresse: [http://www.growthconsulting.frost.com/web/images.nsf/0/DB06AFF78216F8006525786D0041BBA4/\\$File/LogisticsPlus.April.Asrofi.2011.pdf](http://www.growthconsulting.frost.com/web/images.nsf/0/DB06AFF78216F8006525786D0041BBA4/$File/LogisticsPlus.April.Asrofi.2011.pdf); site consulté le 29 juillet 2011.

²³ D'ici à 2050, tous les grands aéroports du réseau devraient être reliés au réseau ferroviaire, de préférence à celui des lignes à grande vitesse, et tous les ports maritimes principaux devraient être suffisamment reliés au réseau ferroviaire de marchandises et, lorsque c'est possible, au réseau des voies navigables intérieures. Source: Livre blanc 2011 de la Commission européenne, pouvant être consulté à l'adresse: http://ec.europa.eu/transport/stratégies/2011_white_paper_en.htm.

secteur des transports, cette politique se traduirait par une réduction de 12 % de la consommation d'énergie et de 15 % des émissions de CO₂ par 100 tonnes/kilomètre. Cinq stratégies seront mises en place pour y parvenir: sources d'énergie de substitution, efficacité énergétique, optimisation de la logistique pour les marchandises et des connections intermodales, techniques d'économie de carbone et ajustements des impôts et des redevances²⁴.

D. Financement de transports écologiques

55. La modification des schémas d'investissement est un aspect fondamental de la promotion d'un réseau de transport durable. Une démarche de collaboration entre les partenaires – secteurs public et privé, donateurs et partenaires multilatéraux – s'impose pour répondre aux immenses besoins d'investissement à réaliser pour construire des réseaux de transport plus durable. Les pouvoirs publics doivent fournir du financement pour encourager le développement d'infrastructures de transport durable aux échelons national et régional. L'État doit aussi faciliter le financement en fournissant des encouragements et/ou des garanties en vue de promouvoir les techniques peu énergivores à faible émission de carbone.

56. Il peut être utile aussi de susciter et de mettre en œuvre la participation du secteur privé par des partenariats public-privé afin d'intensifier et d'accélérer l'accès à des ressources comme les compétences spécialisées, l'innovation et les nouvelles technologies qui sont nécessaires pour construire, exploiter et entretenir des infrastructures et des services de transport de marchandises écoviables et mieux adaptables. Par ailleurs, les banques multilatérales et les établissements de financement du développement ont un rôle majeur à jouer car ils incorporent de plus en plus de projets durables dans leurs programmes de financement.

57. Ainsi, la Banque interaméricaine de développement a mis en place un fonds de décaissement rapide (InfraFund) pour l'élaboration de projets d'infrastructure écologiques et résilients face aux changements climatiques en Amérique latine et dans les Caraïbes. La Banque asiatique de développement a lancé le plan d'exécution d'une initiative du transport durable, qui reconnaît la nécessité de tenir compte des questions de viabilité dans son portefeuille de prêts et d'étoffer l'aide accordée aux pays bénéficiaires dans les domaines des transports, des changements climatiques et des économies d'énergie.

58. En ce qui concerne le financement lié au climat et dans le cadre des négociations en cours sur les changements climatiques, la conception d'instruments financiers étudiée de plus près des outils qui s'appliqueraient intégralement au secteur des transports, chose qui n'est pas possible avec les instruments existants comme le Mécanisme pour un développement «propre» (voir encadré 1)²⁵.

²⁴ Clean Air Initiative for Asian Cities Center (2011). Green Freight China Seminar summary Report – Draft: Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center – mai 2011. Pasig City, Philippines. Le texte peut être consulté à l'adresse: <http://cascadesierrasolutions.org/Documents/Green-Freight-China-Seminar-Summary-Report.pdf>.

²⁵ En octobre 2010, sur les 2 400 projets enregistrés au titre du Mécanisme, trois seulement concernent les transports, et 32 seulement des 5 529 projets en gestation concernent ce secteur. Les transports constituent donc moins de 0,1 % des réductions certifiées attendues des émissions.
Source: PNUE – Centre de Risoe.

Encadré 1:

Le rôle futur du financement lié au climat dans les transports écologiques

Dans la période qui suivra 2012, les mesures d'atténuation dans les pays en développement vont probablement ressortir aux mesures d'atténuation adaptées au pays, qui pourraient être financées par les moyens suivants:

- a) Un guichet «transport» créé au titre d'un fonds d'atténuation tel que le futur Fonds vert pour le climat;
- b) Un Mécanisme pour un développement propre (CDM) étoffé s'inscrivant dans un programme;
- c) Un instrument consacré expressément aux transports;
- d) D'éventuels autres fonds consacrés au renforcement des capacités ou à la technologie.

Des mesures d'atténuation adaptées au pays bénéficiant du soutien des pays développés ont des chances d'être étayées par des instruments financiers de type fonds, alors que les mesures prises pour acquérir des crédits seraient exécutées par l'intermédiaire d'un mécanisme d'attribution de crédits tel qu'un CDM renforcé.

Source: Programme des Nations Unies pour l'environnement. Le texte peut être consulté à l'adresse: http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_10_Transport.pdf.

E. Incidences des changements climatiques et adaptation dans les transports maritimes

59. Il est indispensable de mieux comprendre les incidences des changements climatiques sur les transports maritimes et les besoins d'adaptation qui en résultent, étant donné en particulier l'importance des transports maritimes internationaux et des ports pour le commerce mondial. On a besoin d'une information exacte sur la vulnérabilité probable des transports maritimes aux influences climatiques, notamment la nature, l'étendue et la répartition de ces influences entre les différentes régions, afin de concevoir des stratégies d'adaptation efficaces et rationnelles. Comme on l'a vu précédemment, la CNUCED a déjà mené certaines activités visant à sensibiliser les esprits et à faire mieux comprendre l'ampleur du problème, en particulier pour les ports. Les activités de recherche de consensus sont un important cadre de débat et donnent la possibilité aux décideurs, à des parties prenantes des secteurs public ou privé, aux organisations internationales, aux scientifiques et aux ingénieurs, entre autres, de discuter, de confronter leurs idées et de partager les meilleures pratiques.

F. Mise en œuvre des réformes visant à faciliter le commerce et engagements futurs à l'Organisation mondiale du commerce

60. Une fois qu'elles ont été décidées à l'échelon national, les réformes visant à faciliter le commerce doivent être mises à exécution; or pour chaque mesure et chaque contexte, la situation n'est pas la même d'un pays à l'autre. Certaines réformes peuvent exiger une assistance technique alors que d'autres sont plutôt une question de volonté politique. Certaines réformes peuvent être menées à l'échelon national, alors que d'autres sont tributaires de la coopération avec les pays voisins. Certaines réformes sont coûteuses, d'autres ne le sont pas. Parfois, toutes les parties prenantes ont un intérêt commun, alors

que d'autres fois on se heurte à l'opposition de celles qui profitent de procédures ou de pratiques commerciales médiocres. Pour certaines réformes, il peut suffire de travailler avec l'administration douanière, alors que pour d'autres de nombreuses parties prenantes doivent unir leurs efforts.

61. Une démarche en trois temps qui s'appuie sur l'expérience de la CNUCED en matière de réformes visant à faciliter le commerce est proposée. Premièrement, le pays concerné doit mettre en place le cadre institutionnel qui permet de faire intervenir toutes les parties prenantes concernées. Deuxièmement, il convient de définir les besoins et priorités nationaux en matière de facilitation du commerce à l'aide de ce cadre institutionnel, ce qui implique de plus en plus le respect des engagements régionaux ou multilatéraux en matière de facilitation du commerce. Troisièmement, les pays doivent élaborer un plan d'exécution comprenant la définition des domaines qui exigent une coopération internationale.

62. La première étape est cruciale. Les pays doivent avoir un mécanisme qui permet aux décideurs d'entreprendre une évaluation nationale complète des besoins et des priorités en matière de facilitation du commerce avant de prendre des engagements régionaux ou multilatéraux. Ils ont besoin de constituer une équipe spéciale, un comité de facilitation du commerce ou un autre type de mécanisme consultatif. Le mandat de cette instance devrait être assez étendu pour tenir compte du fait que la facilitation du commerce est un concept plus large que celui qui figurerait par exemple dans le futur Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges.

63. Même dans le cadre plutôt étroit de la facilitation des échanges à l'OMC, les pays en développement pourraient éprouver des difficultés de mise en œuvre lorsque l'Accord aura été conclu. Certains d'entre eux devront faire face à un manque de capacité, d'infrastructure ou de ressources. En outre, il sera difficile à certains pays d'assurer la conformité de leurs lois ou règlements nationaux avec l'Accord. Enfin, les pays en développement pourraient avoir besoin de personnel supplémentaire si des mécanismes institutionnels sont décidés. Par conséquent, lorsqu'on se sera mis d'accord sur les obligations, la communauté internationale sera très probablement appelée à maintenir et même à élargir son assistance technique et son aide au renforcement des capacités afin de mettre en service les mécanismes convenus. La CNUCED, de même que d'autres partenaires visés à l'annexe D du Programme de travail de Doha²⁶, a entrepris un programme qui vise à aider les pays en développement engagés dans les négociations à opérer des réformes pratiques. Elle est résolue à maintenir le processus sur sa lancée, car la participation active des pays en développement est décisive pour le succès du Programme de Doha en ce qui concerne la facilitation du commerce.

64. Outre la collaboration à l'échelon multilatéral, la CNUCED maintiendra son soutien pour les réformes nationales et les processus d'intégration régionale. À tous les échelons – national, régional et multilatéral – l'accent sera mis sur le renforcement des capacités nationales, y compris celles des comités de facilitation du commerce ou d'instances de collaboration analogues. Ces mécanismes jouent en effet un rôle majeur dans la définition des besoins et priorités nationaux en matière de facilitation et dans la mise en œuvre ultérieure des réformes.

²⁶ Fonds monétaire international, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Banque mondiale, Organisation mondiale des douanes (OMD).

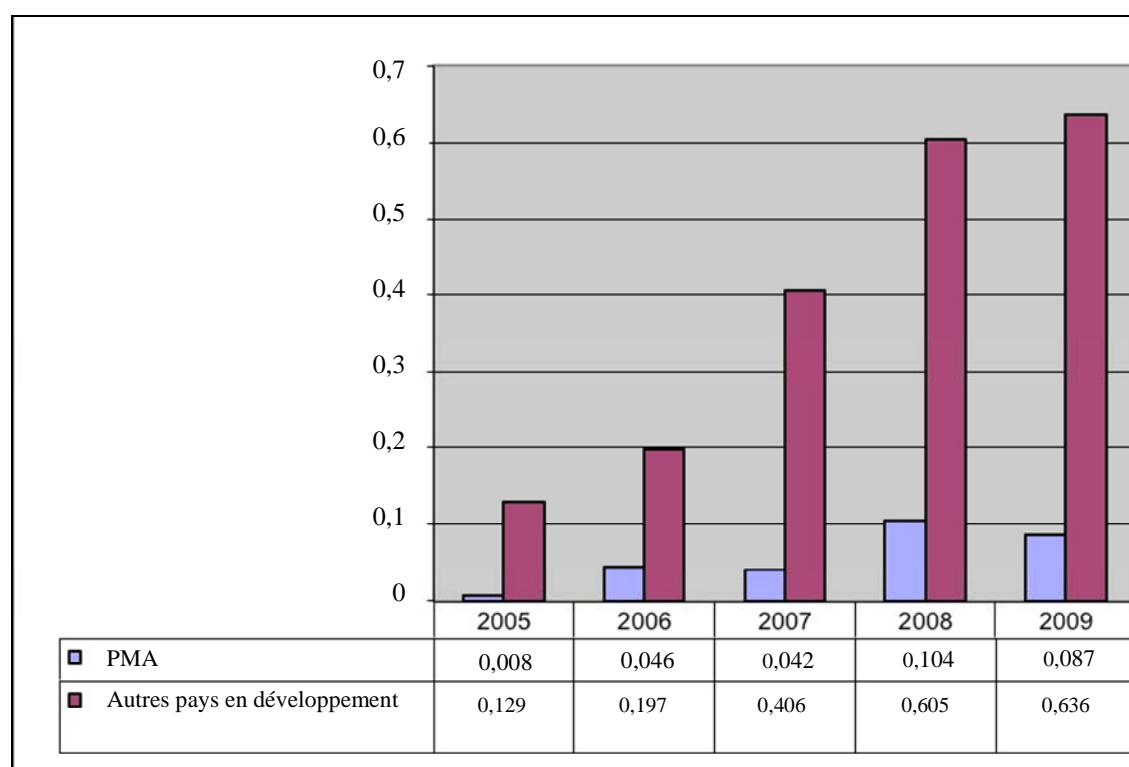
G. Aide à la facilitation du commerce dans les pays les moins avancés

65. La communauté internationale, y compris la CNUCED, est confrontée à une difficulté en ce sens que la facilitation du commerce progresse généralement plus vite dans les pays en développement à revenu moyen que dans les PMA. S'appuyant souvent sur des courants commerciaux plus étoffés, les pays à revenu moyen peuvent obtenir un meilleur taux de rendement des investissements consacrés à la réforme visant à faciliter le commerce et par conséquent il leur est plus facile de mobiliser les capitaux nécessaires. De ce fait, les pays en développement à revenu moyen bénéficient souvent d'une assise plus solide que les PMA en ce qui concerne les capacités institutionnelles, technologiques et humaines. En conséquence, les réformes dans les PMA risquent d'être plus coûteuses en temps et en argent, alors que ces pays sont moins bien armés pour évaluer leurs besoins, formuler leurs demandes d'aide et mettre à profit l'aide qui est disponible pour les réformes. Par ailleurs, dans la plupart des PMA, les besoins fondamentaux concernant l'éducation, la santé ou l'infrastructure sont en compétition pour l'obtention de moyens et de ressources.

66. Vu tout ce qui précède, un PMA sera moins enclin à demander une aide à des partenaires internationaux comme la CNUCED pour financer sa réforme qu'un pays en développement à revenu moyen plus avancé. Comme le montre la figure 2, la part de l'assistance technique affectée à la facilitation du commerce est moins élevée dans les PMA que dans les autres pays en développement.

Figure 2

Répartition, en pourcentage, de l'assistance technique dans le domaine de la facilitation du commerce entre les PMA et les autres pays en développement, 2005-2009



Source: Calculs de la CNUCED fondés sur des chiffres de l'OCDE. La facilitation du commerce englobe plusieurs concepts tels que la simplification et l'harmonisation des procédures d'importation et d'exportation (évaluation en douane, procédures de délivrance de licences, formalités de transport, paiements et assurances) et le soutien aux services des douanes.

67. Sous l'angle positif, la figure 2 montre aussi que la part totale d'assistance technique affectée à la facilitation du commerce a sensiblement augmenté ces dernières années, tant pour les PMA que pour les autres pays. Toutefois, par rapport à d'autres domaines, elle demeure faible. Moins de 0,1 % de l'assistance technique aux PMA est allé à la facilitation du commerce en 2009; pour les autres pays, le chiffre pour la même année atteint 0,63 %.

68. La CNUCED, de concert avec les partenaires visés à l'annexe D du Programme de Doha et les autres partenaires régionaux, devrait s'employer activement à élaborer des propositions à l'intention des PMA, en coopération avec les autorités locales compétentes.

H. Coopération douanière internationale (douanes interconnectées en réseau mondial)

69. Dans bien des pays, l'automatisation des douanes est une réalité depuis des décennies, mais elle doit être mise à jour et perfectionnée constamment afin d'adapter les douanes à l'évolution de l'environnement. Cette adaptation se fait sur le plan opérationnel grâce à des procédés et à des techniques qui simplifient les procédures dans l'optique de l'environnement dématérialisé grâce aux progrès des TIC. Sur le plan national, le processus aboutira à la mise en place d'un guichet unique et d'une coopération interinstitutions. Sur les plans mondial et régional, il amènera une coopération entre les administrations douanières, y compris l'interfonctionnement de leurs systèmes au sein d'un réseau mondial aux fins d'instaurer une cohérence et un degré de sécurité élevé.

70. La coopération entre les administrations douanières est née il y a longtemps et s'est concrétisée par la création de l'ex-Conseil de coopération douanière (1952), qui est devenu l'OMD. Entre autres activités, cette coopération comprenait l'échange d'informations relatives à la fraude ou aux opérations commerciales dans le cadre d'accords d'entraide administrative. Au début, cet échange d'informations se faisait par des documents sur papier (télécopies ou télex) et il a été amélioré progressivement grâce aux TIC pour aboutir à la création du Réseau douanier de lutte contre la fraude.

71. Dans la décennie écoulée, les administrations douanières se souciaient surtout de la sécurité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en encourageant l'échange de données entre les organismes commerciaux et les services douaniers et entre les administrations douanières elles-mêmes, notamment l'échange d'informations avant l'arrivée, afin d'assurer le transport sécurisé des marchandises en vertu du Cadre de normes OMD de 2005 visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Dans le même temps, les méthodes de contrôle douanier s'amélioraient, passant de la facilitation du commerce proprement dite au ciblage sécuritaire des cargaisons à l'aide de systèmes de sondage automatisés et de moyens non invasifs.

72. L'OMD a lancé son initiative de réseau mondial des douanes pour tirer parti des solutions offertes par les TIC modernes, afin d'étendre l'échange de données entre les administrations douanières aux fins de répression, de lutte contre la fraude commerciale et d'exécution des procédures internationales (par exemple pour le transit). De toute évidence, cet échange mondial de données exige la poursuite et l'extension des travaux de normalisation des données, des documents et des messages.

IV. Questions à examiner

73. Les experts sont invités à s'inspirer des débats des précédentes sessions de la Réunion pluriannuelle d'experts sur les transports et la facilitation du commerce, qui ont permis de cerner les problèmes existants ou nouveaux qui affectent les transports, les résultats commerciaux et la compétitivité des pays en développement, notamment des

PMA, des pays en développement sans littoral et des petits pays insulaires en développement.

74. Les experts voudront peut-être examiner les questions suivantes:

- a) Analyse et diffusion des meilleures pratiques et des options existantes;
 - i) Pour encourager le transport multimodal intégré et les systèmes logistiques;
 - ii) Pour soutenir et financer des transports durables de marchandises notamment par le biais de partenariats public-privé;
 - b) Coopération avec les partenaires concernés pour instaurer un forum et une plate-forme consacrés à la recherche sur:
 - i) L'impact des cours du pétrole sur le coût des transports et le commerce;
 - ii) L'impact des changements climatiques sur les ports et les besoins d'aménagement qui en résultent;
 - c) Assistance aux pays en développement pour:
 - i) La ratification et l'application d'instruments juridiques relatifs aux transports;
 - ii) La mise en œuvre de réformes visant à faciliter le commerce, y compris des engagements contractés à l'OMC;
 - iii) L'automatisation des douanes et les systèmes de traitement de l'information concernant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.
-