

Distr.
GENERALE

TD/B/WG.2/11/Add.2
22 février 1994

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Groupe de travail spécial
sur l'efficacité commerciale
Troisième session
Genève, 2 mai 1994
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

PROJET DE PRINCIPES DIRECTEURS RELATIFS AUX SECTEURS CLES POUR
L'EFFICACITE COMMERCIALE

TRANSPORTS

Rapport du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION	1 - 13
I. LE COUT DU TRANSPORT	14 - 29
A. Coûts monétaires	15 - 19
1. Tarifs des transports maritimes	15
2. Redevances portuaires	16
3. Coût du transport intérieur	17
4. Primes d'assurance	18
5. Frais supplémentaires de manutention et de transport	19
B. Coût de la durée du transport	20 - 22
1. Intérêts versés et coût du stockage	20
2. Retards dans les paiements aux négociants	21
3. Pénalités pour retard dans la livraison des marchandises	22

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragrap</u> hes
C. Coûts résultant de pertes, d'avaries et de retards	23 - 26
1. Avaries subies par les marchandises pendant l'expédition	23
2. Perte de marchandises pendant l'expédition	24
3. Retards pendant l'expédition	25
4. Coût des accidents survenant pendant le transport des marchandises	26
D. Conclusion	27 - 29
II. LA QUALITE DU TRANSPORT	30 - 45
A. Transport maritime	32 - 33
B. Transport par voie navigable	34
C. Chemins de fer	35 - 39
D. Routes	40
E. Ports	41
F. Transport aérien	42
G. Transport multimodal	43
H. Conclusion	44 - 45
III. RECOMMANDATIONS	46 - 49
A. Recommandations adressées aux parties commerciales	46
B. Recommandations adressées aux administrations nationales	46
C. Recommandations adressées aux organismes intergouvernementaux	47
D. Mise en oeuvre des recommandations suggérées	48 - 49

ABREVIATIONS

c.a.f.	Coût, assurance, fret
CCI	Chambre de commerce internationale
CFS	Centre de groupage
EDI	Echange de données informatisé
ETM	Entrepreneur de transport multimodal
FAK	Fret tous genres
FCL	Conteneur complet
f.o.b.	Franco à bord
ICD	Dépôt intérieur de dédouanement
Code IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses
INCOTERMS	Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux
ISO	Organisation internationale de normalisation
LCL	Conteneur de groupage, chargement inférieur à un conteneur
NPF	Nation la plus favorisée
NVOCC	Transporteur non exploitant du navire
SIAM	Système d'informations anticipées sur les marchandises
SYDONIA	Système douanier automatisé
TEI	Traitement électronique de l'information
UCP/ICC 500	Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la Chambre de commerce internationale

INTRODUCTION

1. Commerce et transports sont inextricablement liés, des services de transport efficaces étant une condition indispensable à la réussite des échanges. Au cours des 40 dernières années, le commerce international a suivi une trajectoire ascendante pratiquement ininterrompue, évolution à laquelle a largement contribué l'amélioration des services de transport. Par exemple, le trafic maritime représente chaque année plus de 4 milliards de tonnes de marchandises. En 1991, le trafic pétrolier (pétrole brut et produits dérivés) représentait 1 750 millions de tonnes et les marchandises solides 2 300 millions, dont 975 millions étaient constitués par les principales marchandises en vrac et 1 325 par les autres marchandises solides, y compris les marchandises diverses. Les entreprises maritimes transportent plus de 90 % de toutes les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux.

2. Une généralisation apparemment valable est que le transport ne fait pas obstacle au commerce dans les pays développés de l'Europe occidentale, de l'Amérique du Nord et de l'Australasie. Du point de vue de l'efficacité, de la disponibilité, de la qualité, de la logistique et des coûts, les négociants de ces régions sont bien desservis par les entreprises de transport. Il en est de même, dans une large mesure, des nouveaux pays industriels de l'Asie du Sud-Est (province chinoise de Taiwan, République de Corée, Singapour, Malaisie, Hong Kong, entre autres). Le succès des stratégies d'expansion économique que leurs gouvernements avaient fondées sur la croissance des exportations est dû pour une large part aux investissements très importants consacrés à l'infrastructure et au matériel de transport, ainsi qu'au développement des capacités de gestion des transports. Dans les pays en développement de l'Afrique, de l'Amérique centrale et du Sud, et de l'Asie, par contre, les négociants sont confrontés à différents problèmes extrêmement sérieux, dont la logistique, lorsqu'ils cherchent à obtenir des services de transport pour l'expédition de marchandises tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

3. Même dans ces derniers pays, les problèmes rencontrés n'affectent pas tous les négociants au même degré. Les grandes entreprises commerciales ou industrielles ont souvent leurs propres services de transport et de distribution, ainsi que leurs propres véhicules et matériel. Ces services sont dotés d'équipes de spécialistes qui connaissent les besoins de leur entreprise dans le domaine des transports et les marchés sur lesquels elle veut vendre ses produits. Ces équipes ont le poids et les compétences nécessaires pour négocier avec les transporteurs et sont capables de diriger et de contrôler toutes les activités de distribution : affrètement de navires, réservation de fret, documentation technique, passage en douane, etc. En revanche, les entreprises commerciales petites et moyennes n'ont pas les mêmes compétences internes et doivent parfois recourir à des transitaires pour assurer le transport et d'autres services. Normalement, elles n'ont pas leurs propres circuits de distribution, préférant vendre f.o.b. et acheter c.a.f.; quand elles ont accès à ces circuits, ceux-ci sont généralement longs et indirects, exigeant la présence d'intermédiaires ou de sous-traitants à la fois dans les pays d'exportation et d'importation. Ces petites entreprises tireraient grand

profit de la création de "Trade Points", à condition que ceux-ci soient pourvus en spécialistes des transports. L'indépendance de la fonction de spécialiste des Trade Points (pour les transports), question abordée dans un autre document, est tout aussi nécessaire dans ce domaine.

4. Dans la situation actuelle, il semble donc justifié de porter son attention sur les difficultés de transport (et les difficultés de la facilitation du commerce liées au transport) rencontrées par les petites et moyennes entreprises commerciales dans les pays en développement, c'est-à-dire chez les chargeurs qui expédient ou reçoivent normalement des marchandises en chargements relativement réduits, transportés sur des lignes ouvertes à tous les usagers. Le présent rapport a pour but de repérer et d'analyser le mieux possible leurs problèmes de transport et d'indiquer comment les difficultés pourraient être levées ou du moins atténuées afin d'améliorer l'efficacité commerciale. Pour y parvenir, il faut garder à l'esprit que les objectifs en vue d'une plus grande efficacité ne sont pas nécessairement les mêmes pour les trois principaux acteurs, à savoir i) ceux qui fixent les règles (les autorités), ii) les vendeurs et les acheteurs et iii) les entreprises de transport.

5. Par exemple, même si les autorités mettent au point une législation appropriée sur les transports, les vendeurs et les acheteurs se soucient davantage de choisir le meilleur moyen de transport pour que leurs produits arrivent sur les marchés dans le meilleur état possible et au moment le plus propice, tandis que les transporteurs cherchent surtout à améliorer leur capacité de transport afin de mieux servir leurs clients. Ces trois catégories d'"acteurs" remplissent souvent chacune leurs fonctions sans beaucoup se préoccuper des besoins réels des deux autres. Si l'on pouvait cependant "persuader" chacune d'elles d'agir en concertation avec les autres, par exemple au moyen de liaisons établies dans les Trade Points ou par l'intermédiaire des différents comités de facilitation du commerce et des transports qui existent partout dans le monde, une meilleure solution du problème serait peut-être en vue. Si les gouvernements se chargeaient eux-mêmes de promouvoir la coopération entre ces trois ensembles d'acteurs, ce serait déjà un pas important dans la bonne direction. Au niveau des institutions, cela pourrait se faire grâce à un soutien actif apporté aux Trade Points par toutes les parties concernées et à l'appui des gouvernements destiné à améliorer la réputation des transporteurs nationaux. Au niveau commercial, les gouvernements devraient être les premiers à entreprendre la rationalisation des procédures administratives, tandis que les négociants devraient se lancer dans des campagnes actives pour mieux faire connaître et comprendre les effets que peut avoir sur leurs propres bénéfices l'utilisation des INCOTERMS corrects, de l'UCP 500 et de documents de transport appropriés. Il ne faut pas négliger non plus la gestion des risques et les dispositions en matière d'assurance. Les transporteurs nationaux, pour leur part, doivent apprendre à se faire connaître sur les marchés, à améliorer leur situation (en adhérant à des associations commerciales, etc.) et à offrir des services de transport adaptés aux besoins de leurs clients.

6. Au niveau de l'exploitation, il est évident que la présence d'une infrastructure physique appropriée est indispensable. De nombreux chargeurs et transporteurs petits et moyens ne connaissent cependant pas toutes les combinaisons (et tout le profit) que l'on peut tirer d'une analyse concertée

et plus rigoureuse des exigences exprimées par l'acheteur : arrivée des marchandises en temps voulu, en parfait état et au prix qui convient. Il faut pour cela disposer d'éléments permettant de localiser une marchandise dans la chaîne de transport.

7. Il est essentiel aussi d'améliorer la gestion des entreprises de transport. Sur ce plan, on peut évidemment tirer grand profit des systèmes d'information qui suivent les marchandises de leur point de départ à leur point d'arrivée et établissent des liaisons entre tous les exploitants de la chaîne de transport. Ces systèmes de suivi fournissent des données qui permettent aux ports, aux chemins de fer et aux transporteurs routiers d'être plus efficaces et aux transitaires et aux chargeurs d'obtenir des données précises sur le point de réception définitive de leurs marchandises. Un de ces systèmes est le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) mis au point par la CNUCED, qui fournit les services généraux suivants :

- Une meilleure information permettant de mieux suivre les opérations de chacun des exploitants;
- Des informations anticipées sur le mouvement des expéditions individuelles qui permettent aux transporteurs d'organiser une utilisation optimale de leurs réseaux, de leur matériel et de leurs installations permanentes, et ainsi d'abrégier les délais d'expédition des marchandises;
- Une base de données accessible à toute partie enregistrée comme étant intéressée par un chargement et son expédition, qui l'informe du dernier point d'arrivée connu et de la dernière situation connue des marchandises et du matériel de transport utilisé;
- Une base de données contribuant à une planification rationnelle des entreprises de transport;
- Des relevés à long terme sur les mouvements de transport, destinés à créer, le cas échéant, des bases de données nationales et sous-régionales et à permettre aux gouvernements et aux institutions d'analyser les problèmes nationaux, sous-régionaux et régionaux et d'examiner d'autres possibilités d'investissement dans le secteur des transports.

8. Sous sa forme actuelle, le SIAM a pour fonctions d'effectuer un transfert de techniques au profit des usagers grâce à la formation, d'aborder des problèmes d'exploitation élémentaires dans le secteur des transports et de forger des liens économiques et commerciaux entre les usagers à l'intérieur et à l'extérieur des différents pays bénéficiaires. Ce système est destiné à modifier la culture des transports en facilitant la création de "partenariats commerciaux" entre ceux qui sont chargés des expéditions de marchandises - exploitants ou clients - sur une base nationale ou internationale. Les secteurs privé et public seront ainsi mis en contact avec la clientèle, de sorte que tous connaîtront les raisons d'un retard ou d'une déficience dans

l'expédition des marchandises. Le SIAM est un instrument indispensable pour obtenir des informations sur l'acheminement des marchandises et utiliser les pressions du marché pour déterminer et éliminer les causes de retard et d'autres problèmes.

9. Bien que par leur seule présence les Trade Points puissent sans aucun doute résoudre certains des problèmes susmentionnés, il est évident qu'il reste encore beaucoup à faire, notamment dans le domaine de la formation.

10. Les problèmes se présentent aux négociants sous les formes suivantes :

- Frais élevés de distribution et de commercialisation;
- Réduction des marges bénéficiaires;
- Réduction de la compétitivité internationale;
- Obstacles au développement des entreprises.

11. Pour les pays des négociants, les conséquences de ces difficultés sont les suivantes :

- Potentiel commercial international mal exploité;
- Coût élevé des importations;
- Maigres recettes d'exportation en devises;
- Investissement et emploi limités;
- Croissance économique limitée.

12. Il est évident que toute amélioration que l'on pourra apporter à la situation actuelle des transports influera profondément sur l'économie des pays en développement et la prospérité de leurs négociants. Le présent document s'efforce de cerner les domaines critiques touchant à la fois à l'efficacité commerciale et à l'efficacité des transports. Il s'efforce aussi d'analyser des problèmes particuliers de transport et les moyens propres à les atténuer. Pour des raisons de commodité, et pour contribuer au processus d'analyse, les problèmes sont abordés sous deux rubriques principales :

- a) Le coût du transport;
- b) La qualité du transport.

13. Dans l'un et l'autre de ces domaines, les petits et moyens négociants sont généralement désavantagés par rapport à leurs homologues des pays développés. Dans les sections ci-après nous examinerons successivement ces deux domaines dans le but d'identifier dans chaque cas les principaux facteurs contribuant aux problèmes et de suggérer des solutions. L'on ne saurait prétendre qu'à ce stade tous les problèmes ont été repérés et, encore moins, que toutes les solutions possibles ont été trouvées. Ces lacunes seront comblées au cours de la prochaine phase du projet; il faudra pour cela rassembler des indications, des informations et des données pour appuyer les suggestions et les affirmations ici présentées.

I. LE COUT DU TRANSPORT

14. Il est vrai, d'une manière générale, que les coûts de transport sont relativement plus élevés pour les négociants de certains pays en développement que pour leurs homologues des pays développés, du moins en ce qui concerne les "coûts globaux de transport", comprenant le coût de l'expédition, les coûts liés à la durée totale du voyage et les coûts liés aux pertes, aux avaries et aux retards (ou au risque élevé de telles éventualités). Les statistiques montrent qu'en proportion de la valeur c.a.f. des importations, les pays en développement payent systématiquement des tarifs plus élevés pour les transports maritimes, tandis que le coût du transport intérieur et autres frais d'expédition sont reconnus comme étant plus élevés que dans les pays développés 1/. Il ressort des calculs de la CNUCED que les coûts de transport pour les pays en développement enclavés s'élèvent à 16 % de la valeur de leurs importations, contre 11 % pour l'ensemble des pays en développement 2/. Ces frais élevés sont un obstacle au commerce, tout autant que les droits de douane et les mesures non tarifaires. La distance économique séparant les pays en développement de leurs marchés est considérable, ce qui peut provoquer des distorsions dans les échanges. Les trois composantes des coûts globaux de transport, à savoir le coût de l'expédition, les délais de route et le risque de pertes, d'avaries et de retards, sont examinées séparément ci-dessous.

A. Coûts monétaires1. Tarifs des transports maritimes

15. Les tarifs des transports maritimes pour les pays en développement sont presque le double de ceux des pays développés. Les tarifs sur les lignes régulières (dont les petits et moyens négociants se servent presque exclusivement pour le transport de leurs marchandises) s'élèvent à 8,6 % de la valeur c.a.f. des marchandises pour les pays en développement, contre 4,4 % pour les pays développés à économie de marché 3/. Les pays en développement sont aussi plus susceptibles de devoir payer des services de transbordement; c'est inévitable pour certains échanges où le volume du trafic ne justifie pas les expéditions directes. L'absence d'expéditions directes accroît les tarifs de fret et impose des frais supplémentaires aux négociants.

Causes :

- a) Les négociants connaissent mal les pratiques du transport maritime.
- b) Dans les pays en développement, où les chargements sont relativement réduits, ils n'ont pas un pouvoir de négociation suffisant pour obtenir des tarifs plus favorables.
- c) Le volume du commerce international sur certains itinéraires est trop faible pour donner les économies d'échelle que l'on obtient sur les itinéraires reliant les grands centres commerciaux.
- d) L'absence de liaisons directes a pour conséquence que dans un grand nombre de pays en développement les négociants doivent recourir à des services de collecte et payer le transbordement.

e) Le coût élevé de la manutention et l'immobilisation des navires dans les ports accroissent fortement le coût du voyage, incitant les propriétaires de navire à fixer des tarifs en conséquence.

Solutions :

a) Mieux renseigner les négociants et accroître leur pouvoir de négociation en encourageant la coopération et en renforçant les conseils de chargeurs.

b) Encourager la coopération et la collaboration entre chargeurs et négociants afin de regrouper les chargements allant vers une même destination ce qui permet de négocier des rabais en fonction du volume. Aider les négociants à rechercher les tarifs les plus favorables (auprès d'exploitants pouvant fournir la qualité de service désirée) et encourager l'affrètement de cellules et la création d'entreprises de transporteurs non exploitants de navires (NVOCC) afin d'obtenir les meilleurs tarifs possibles.

c) Encourager, là où cela est possible, les expéditions directes sur des navires de ligne afin d'assurer des marchés compétitifs (cela est d'autant plus aisé que le commerce est en expansion).

d) Promouvoir des services de collecte efficaces, éventuellement par la coopération régionale.

e) Améliorer les services portuaires pour réduire les retards que subissent les navires et alléger les coûts de manutention.

f) Adopter des politiques et dispositions réglementaires susceptibles de favoriser la concurrence dans le domaine des transports maritimes.

2. Redevances portuaires

16. Les redevances portuaires sont plus élevées dans les pays en développement que dans les pays développés. Les frais directs imputables aux droits de port sur les navires, à la manutention et à l'entreposage sont encore alourdis par la trop lente rotation des navires. Le coût des retards subis par les navires dans les ports relève les coûts d'exploitation pour leurs propriétaires et les tarifs des transports maritimes et, en fin de compte, le coût du transport et de la distribution pour les négociants.

Causes :

a) Manutention inefficace des chargements, d'où une immobilisation prolongée des navires dans les ports.

b) Manutentions multiples en raison d'une mauvaise gestion portuaire.

c) Longues périodes d'entreposage, entraînant le paiement de surestaries.

Solutions :

a) Rendre les ports plus efficaces par une série de réformes institutionnelles (qui autoriseraient le secteur privé à exploiter des installations terminales), une meilleure gestion de l'activité portuaire (grâce à la formation des cadres), l'adoption de bonnes méthodes de gestion (entretien du matériel et dotation suffisante en personnel) et la création d'un climat plus commercial et plus concurrentiel.

b) Renforcer la coopération entre les autorités portuaires, l'administration des douanes, les exploitants de terminaux et les entreprises de transport intérieur, afin d'accélérer l'acheminement des marchandises.

c) Améliorer les services d'information de la communauté maritime, par exemple le SIAM, afin que les renseignements parviennent à tous les maillons de la chaîne totale des transports.

3. Coût du transport intérieur

17. Dans de nombreux pays, le principal problème n'est pas celui des tarifs des transports maritimes mais celui du coût des transports intérieurs. En Afrique, par exemple, les transports routiers coûtent de deux et demie à trois fois plus cher que dans d'autres régions du monde et l'acheminement d'un conteneur à l'intérieur du pays jusqu'aux locaux de l'importateur coûte souvent plus que son expédition depuis le port situé en Europe ou aux Etats-Unis 4/. Il a été estimé que si l'on pouvait réduire de 10 % le coût des transports routiers en Afrique, l'économie annuelle réalisée pourrait atteindre 12 milliards de dollars 5/. Les chemins de fer et les voies navigables ont eux aussi des tarifs élevés et ne constituent pas toujours une solution de rechange viable pour les chargeurs. La situation est la même dans certaines régions de l'Asie, où il est signalé que le coût du transport intérieur et de la manutention des produits exportés peut atteindre jusqu'à 20 ou 25 % de leur valeur f.o.b. 6/. L'on constate même dans de nombreux cas que la part du transport maritime dans le coût total du transport porte-à-porte a en fait tendance à diminuer.

Causes :

a) Absence de concurrence véritable entre les transporteurs, d'où le coût élevé des transports intérieurs par tonne/kilomètre. Les grandes distances de transport se traduisant par des tarifs intérieurs excessifs pour les pays enclavés.

b) Capacité limitée des chemins de fer, des routes et des voies navigables et entretien insuffisant de l'infrastructure, des véhicules, du matériel roulant, des péniches et autres bateaux. L'insuffisance de la capacité ferroviaire (ou l'absence de liaisons ferroviaires) oblige les négociants à recourir au transport routier sur des distances considérables (peu économiques).

c) Une réglementation périmée et inadaptée. La plus grande partie des marchandises est acheminée vers l'intérieur par des modes de transport traditionnels (même si elles ont été transportées dans des conteneurs pendant le trajet maritime); la conteneurisation est en effet peu répandue pour des raisons structurelles, législatives et administratives. Cette situation fait obstacle à la prestation de services de transports multimodaux porte-à-porte;

d) Le trop grand nombre de maillons indépendants dans la chaîne des transports : transitaires, transporteurs, exploitants de dépôts intérieurs de dédouanement (ICD), etc., d'où absence de services intégrés et augmentation des coûts.

e) Les propriétaires de navires calculent les tarifs de fret porte-à-porte en se basant sur de faibles taux d'utilisation des conteneurs et ces tarifs comprennent aussi une majoration pour entretien.

f) Faibles compétences en matière de gestion et manque d'efficacité des transports routiers, ferroviaires et fluviaux.

Solutions :

a) Encourager la création d'entreprises de transport multimodal compétentes afin de favoriser la concurrence et la compétitivité. Encourager le secteur privé à investir davantage dans les installations et services de transport, et promouvoir la création (par exemple, par la fusion de petites entreprises) de grandes sociétés disposées à fournir des services complets de transport intérieur.

b) Utiliser de façon plus intensive et plus efficace l'infrastructure et les installations de transport existantes. Le cas échéant, appuyer cette politique par des investissements consacrés à la création d'infrastructures et à l'acquisition de matériel ferroviaire roulant pouvant recevoir des conteneurs, de véhicules routiers et de bateaux de navigation intérieure neufs, et, dans les terminaux maritimes, ferroviaires et intérieurs, d'engins modernes pouvant améliorer la manutention des marchandises.

c) Obtenir des gouvernements qu'ils libéralisent l'accès aux marchés des transports et créent un milieu juridique, commercial et opérationnel favorisant l'efficacité. Ils devraient aussi abolir les contrôles sur l'acheminement des marchandises à l'intérieur, par exemple en permettant les transports routiers sous douane; en autorisant le dédouanement dans les locaux de l'importateur; en supprimant les cautions et garanties exigées pour les conteneurs; et en permettant la création d'entreprises de transport multimodal.

d) Modifier la législation et lever les obstacles administratifs auxquels se heurtent les entreprises souhaitant créer des services de groupage et offrir des services porte-à-porte. Modifier ou réformer les règlements douaniers et simplifier les formalités pour encourager le transport intérieur des marchandises par conteneurs.

e) Renforcer les structures de gestion dans les sociétés de transport du secteur public, notamment en ce qui concerne l'obligation de rendre des comptes, l'exécution des contrats, etc.; adopter de bonnes pratiques de gestion pour améliorer la manutention des marchandises et éviter les surestaries et les frais supplémentaires.

4. Primes d'assurance

18. Dans nombre de pays en développement, les dispositions juridiques régissant le mouvement des marchandises par transport multimodal sont à la fois compliquées et déroutantes; elles sont une source de difficultés pratiques considérables lorsqu'il s'agit d'attribuer à l'une des parties la responsabilité de pertes ou d'avaries. Les transporteurs maritimes, en particulier, hésitent à se déclarer responsables d'un chargement à moins qu'il ne soit transporté sur leurs propres navires, politique qui prend de plus en plus de poids avec la pratique croissante du transbordement dans les pays en développement. Les transports intérieurs sont soumis à un enchevêtrement de régimes en matière de responsabilité et la segmentation entre les modes a pour effet de multiplier les documents, chacun d'eux étant exigé par un exploitant différent. Les primes d'assurance sont de ce fait une des principales dépenses pour les négociants et il est difficile d'obtenir rapidement le règlement des demandes d'indemnisation.

Causes :

a) Primes d'assurance élevées à cause des facteurs de risque considérables auxquels sont soumises les marchandises pendant le transport.

b) Un grand nombre de transporteurs n'acceptent aucune responsabilité, le transport s'effectuant aux risques du chargeur. Dans de nombreux pays, le régime en matière de responsabilité n'est pas suffisamment développé.

c) Dans certains pays, le gouvernement exige que les négociants s'assurent auprès de sociétés nationales; malgré cette obligation, de nombreux négociants contractent une assurance supplémentaire auprès de compagnies à l'étranger pour garantir le règlement en cas de sinistre.

d) Les sociétés d'assurances mettent beaucoup de temps à instruire et à régler les demandes d'indemnisation.

Solutions :

a) Améliorer la sécurité des chargements en cours d'expédition en déterminant les risques et en renforçant les consignes et la discipline; améliorer la conception et la fabrication des emballages; renforcer la surveillance et le suivi des marchandises, pendant leur acheminement.

b) Réformer les régimes de responsabilité pour tous les modes de transport afin d'assurer l'efficacité des transports multimodaux porte-à-porte.

c) Libéraliser le marché des assurances et simplifier les procédures de règlement.

5. Frais supplémentaires de manutention et de transport

19. Chargeurs et importateurs se voient imposer tout un ensemble de frais supplémentaires imprévisibles pour la manutention, la prise en charge et l'entreposage des marchandises. Ces dépenses supplémentaires comprennent des surestaries considérables sur les conteneurs et les véhicules de transport, des coûts élevés de repositionnement, des frais supplémentaires d'entreposage, des frais administratifs considérables, le versement de cautions douanières, le versement de garanties ou de consignes pour les conteneurs appartenant aux transporteurs et des versements non officiels. Toutes ces dépenses alourdissent considérablement le coût du transport des marchandises et compliquent le calcul exact à l'avance du coût total du transport.

Causes :

a) Surestaries considérables sur les conteneurs et les véhicules de transport, en raison des règlements qui limitent le choix du mode de transport et du transporteur; insuffisance des capacités; utilisation peu efficace des services de transport, entraînant des retards dépassant la période d'entreposage en franchise; manutention inefficace; absence de renseignements nécessaires pour assurer le mouvement rapide des marchandises entre les différents modes dans les terminaux; formalités administratives complexes et laborieuses.

b) Frais de repositionnement considérables pour les conteneurs, en raison de l'impossibilité de conserver des conteneurs vides aux points de livraison ou à proximité, jusqu'à ce qu'ils puissent être réutilisés.

c) Frais supplémentaires d'entreposage (pénalisation) pour les retards dépassant la période de franchise. Ces frais résultent de retards dans l'organisation du transport intérieur devant enlever les marchandises au port, de la longueur et de la complexité des formalités administratives à chaque point de transbordement, de l'absence d'engins de manutention appropriés, et de retards dans les inspections douanières.

d) Dans de nombreux pays, complexité et lourdeur des systèmes de documentation; les fonctionnaires se montrent trop zélés et les formalités administratives sont paperassières, laborieuses et répétitives. Il y a trop de documents à remplir et trop d'administrations auprès desquelles il faut obtenir des autorisations, des licences, des permis.

e) Les autorités douanières exigent que les marchandises soient dédouanées au port d'entrée. L'obligation faite aux négociants et aux transporteurs de verser des cautions et des garanties douanières sur la valeur des marchandises avant que les conteneurs ne puissent être acheminés vers leur destination intérieure entraîne inévitablement des retards. Les marchandises destinées aux pays voisins subissent des retards aux frontières qui augmentent d'autant les frais des négociants.

f) Les transporteurs exigent le versement des cautions ou des garanties avant que les conteneurs soient acheminés vers l'intérieur, faisant valoir que ceux-ci "se perdent" parfois dans l'arrière-pays ou sont bloqués pendant des semaines (voire des mois) au cours desquels ils ne peuvent être utilisés pour d'autres déplacements lucratifs.

g) Versements occultes et parfois illégaux effectués à différents stades du transport pour faciliter l'acheminement des marchandises et prévenir les retards. Certaines personnes sont en mesure de retarder les marchandises si les négociants ou leurs agents n'effectuent pas ces versements illégaux.

Solutions :

a) Accroître la fréquence, l'utilisation et la fiabilité des transports intérieurs. Libéraliser la prestation de services de transport et recourir à des mesures financières (de tarification, par exemple) pour inciter les négociants et les transporteurs à acheminer les marchandises le plus rapidement possible. Renforcer la coopération entre les différents intervenants en améliorant les systèmes de communication et les échanges d'informations.

b) Créer des installations pour entreposer les conteneurs vides ou remis en circulation dans des dépôts situés à l'intérieur du pays. Autre solution : négocier des tarifs raisonnables de repositionnement avec les exploitants et les transporteurs.

c) Simplifier, rationaliser et harmoniser les procédures de facilitation du commerce; simplifier les contrôles douaniers; créer dans les ports des points d'entrée "à guichet unique" qui se chargeraient de toutes les formalités administratives; améliorer les échanges d'informations et la communication entre les différents intervenants.

d) Améliorer les systèmes de documentation en réduisant très fortement le nombre et la complexité des documents et des formalités s'y rapportant; adoption de l'EDI, adoption du système SYDONIA et recours accru à l'informatique. Réduire le nombre d'organismes intervenant dans les procédures et la réglementation commerciales.

e) Etablir de nouveaux règlements douaniers qui permettraient aux marchandises de circuler dans le pays (sous douane) et autoriser le dédouanement dans les dépôts intérieurs (ICD) ou dans les locaux de l'importateur. Simplifier les formalités pour le versement de cautions et de garanties.

f) Permettre aux transporteurs maritimes d'assurer des services intérieurs (acheminement par le transporteur maritime), en s'associant éventuellement avec des entreprises locales de transport. Renforcer les systèmes de sécurité et de suivi du transport intérieur pour réduire les risques de perte ou de retard dans la remise en service des conteneurs.

g) Abolir ou modifier les règlements douaniers, les formalités documentaires et autres règlements trop complexes, de manière à éliminer le risque de voir des fonctionnaires corrompus exiger des versements occultes. Mieux rémunérer les employés du secteur public, en ajoutant à leur salaire des primes d'efficacité, plutôt que de récompenser l'inefficacité. Améliorer les procédures permettant de dépister la corruption.

B. Coût de la durée du transport

1. Intérêts versés et coût du stockage

20. Dans de nombreux pays en développement les services de transport intérieur sont peu fiables et les exploitants n'offrent pas aux négociants des services uniformes et réguliers. Il en résulte pour les chargeurs des coûts et des retards supplémentaires qui les empêchent de réagir rapidement à l'évolution du marché et aux perspectives qu'il offre. Un transport de longue durée accroît inévitablement les frais d'expédition pour les négociants à cause des intérêts élevés qu'ils versent sur leur capital de roulement. La lenteur et le manque de fiabilité des transports obligent par ailleurs les négociants à immobiliser une partie de leur capital sous la forme de stocks pour parer à toute rupture de stock.

Causes :

a) Fragmentation des opérations de transport, d'où lenteur et manque de fiabilité des services.

b) Formalités administratives et documentation complexes, qui ne font qu'accroître les retards et le manque de fiabilité. Retards imprévisibles liés au dédouanement et à l'examen des documents.

c) Contrôle des changes et problèmes de liquidités chez les négociants.

d) Pannes fréquentes des véhicules routiers et du matériel roulant et engorgement des réseaux de transport.

Solutions :

a) Créer des "tierces" entreprises de transport qui se chargeraient entièrement des opérations de transport locales et à l'étranger et établiraient une programmation rigoureuse des expéditions.

b) Simplifier et harmoniser les formalités administratives et la documentation et rationaliser les procédures de facilitation.

c) Développer le transport multimodal, adopter des systèmes logistiques ou améliorer la gestion de la distribution physique, et accélérer l'acheminement pour en accroître la fiabilité.

2. Retards dans les paiements aux négociants

21. Les paiements ne sont effectués que sur preuve de l'arrivée à destination des marchandises, et à condition qu'un connaissement ait été délivré, souvent plusieurs semaines après que les marchandises ont quitté l'exploitation agricole ou l'usine. Ces délais alourdissent les dépenses des négociants et réduisent leurs liquidités.

Causes :

- a) Services de transport lents et peu fiables.
- b) Erreurs dans l'établissement des lettres de crédit, des documents d'expédition et autres.
- c) Retards administratifs ou liés à la documentation.

Solutions :

- a) Accroître la fiabilité des transports et réduire le temps d'expédition grâce à une meilleure gestion.
- b) Encourager le transport multimodal intégral, dans lequel la lettre de crédit désigne un lieu à l'intérieur des terres (dépôt intérieur de dédouanement, usine, etc.) comme point d'expédition.
- c) Invoquer les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (UCP/ICC 500) et employer les INCOTERMS appropriés.

3. Pénalités pour retard dans la livraison des marchandises

22. Les clauses de pénalisation prévues dans les contrats sont applicables en cas de retard dans les livraisons; la réputation du fournisseur peut aussi en souffrir, avec perte de commandes à l'avenir. Les retards dans les livraisons peuvent entraîner des pertes de marchés, notamment dans le cas de marchandises à valeur élevée et d'articles saisonniers.

Causes :

- a) Transport intérieur trop long et peu fiable, avec pour résultat que les marchandises manquent le départ du navire désigné pour les transporter.
- b) Retards du fait de la documentation et autres retards administratifs à tous les stades du système de transport.
- c) Stratégies et planification défectueuses de la distribution physique par les négociants.

Solutions :

- a) Accélérer les transports, accroître leur fiabilité et recourir au transport multimodal.

b) Simplifier les procédures documentaires et administratives.

c) Envisager des stratégies de rechange pour la distribution chez les négociants, éventuellement la constitution de stocks stratégiques dans le pays d'importation.

C. Coûts résultant de pertes, d'avaries et de retards

1. Avaries subies par les marchandises pendant l'expédition

23. Dans de nombreux pays en développement, les avaries subies par les marchandises pendant l'expédition sont fréquentes. Les retards contribuent aussi à la détérioration des marchandises pendant leur transport.

Causes :

a) Matériaux et méthodes d'emballage défectueux et absence de protection contre les intempéries.

b) Marchandises mal arrimées dans les conteneurs; manutention fréquente de chargements non conteneurisés; négligence dans la manutention et l'arrimage de la cargaison; absence d'engins de manutention appropriés.

c) Délais d'expédition considérables, préjudiciables notamment aux marchandises périssables, et mauvais aménagement des zones d'entreposage dans les ports et à l'intérieur.

Solutions :

a) Améliorer l'offre et la qualité des matériaux d'emballage locaux, établir des directives sur l'emballage et organiser des stages de formation sur les techniques d'emballage.

b) Donner aux négociants des conseils, sous la forme de manuels et de directives, sur l'emballage des marchandises (recommandations de l'ISO, du Code IMDG, par exemple) et, par une formation, améliorer les qualifications des personnes s'occupant de la manutention.

c) Encourager la conteneurisation et les services porte-à-porte, qui réduisent la manutention à un minimum.

2. Perte de marchandises pendant l'expédition

24. Les pertes de marchandises pendant l'expédition sont très fréquentes. La réputation des négociants à l'étranger en souffre souvent et les possibilités d'expansion du commerce s'en ressentent également; la confiance de la clientèle s'en trouve fortement ébranlée.

Causes :

a) Absence de mesures de sécurité, ouvrant souvent la voie au vol organisé, au chapardage et au banditisme tout au long de la chaîne du transport; corruption, y compris les vols occasionnels.

b) Suivi insuffisant des marchandises et arrêts et retards fréquents aux postes frontalières.

c) Véhicules routiers et wagons de chemin de fer non conçus dans une optique de sécurité.

Solutions :

a) Les gouvernements devraient encourager la sûreté et la sécurité en renforçant les règlements de la circulation et les normes appliquées aux véhicules et en délivrant des licences d'immatriculation.

b) Recours au transport conteneurisé porte-à-porte; promouvoir le transport multimodal.

c) Améliorer les méthodes de suivi des marchandises et accroître la sécurité de tous les modes de transport.

3. Retards pendant l'expédition

25. Les retards survenant le long de la chaîne de transport sont fréquents et imprévisibles. Au Mali, par exemple, les retards dans les ports (à cause de la lenteur de la manutention) et dans le dédouanement des marchandises et l'examen des documents augmentent la durée totale du transport depuis le point de départ jusqu'à la destination (de 29 à 45 %), soit d'une durée supérieure à celle du trajet maritime 7/. Au Pakistan, les retards survenant dans le port de Karachi entraînent pour les négociants une dépense supplémentaire estimée à 15 millions de dollars par an rien que pour les marchandises conteneurisées 8/. Une mauvaise manutention dans les ports est une source importante de retards, mais il s'en produit aussi à d'autres stades de la chaîne de transport.

Causes :

a) Dans les ports, les marchandises restent en souffrance en attendant d'être prises en charge ou de passer en douane, etc., ou parce que la documentation est incomplète ou mal établie.

b) Contrôles de police fréquents et superflus; retards aux postes frontalières.

c) Absence de coordination du transport multimodal; absence d'intégration des services de transport.

d) Les chargeurs ont du mal à suivre l'acheminement de leurs marchandises depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination parce que les transporteurs n'ont pas les renseignements voulus et que les systèmes de télécommunication sont inadaptés ou en mauvais état.

Solutions :

a) Simplifier, harmoniser et rationaliser les procédures de facilitation du commerce.

b) Encourager l'application de l'EDI et la constitution de réseaux d'information entre les négociants et de liaisons avec les transitaires, les ports, etc.

c) Mettre au point des logiciels (comme par exemple, le SIAM) à l'intention des transporteurs pour le suivi des chargements; diffuser ces logiciels dans les différents pays, organisations et Trade Points.

d) Améliorer l'entretien des réseaux de communication existants et mettre en place de nouveaux systèmes plus perfectionnés.

4. Coût des accidents survenant pendant le transport des marchandises

26. Les accidents qui surviennent pendant le transport des marchandises font inévitablement monter les coûts d'expédition. Une étude de la Banque mondiale a conclu que les accidents ajoutent quelque 2 % aux frais de transport pour les usagers en Afrique 9/.

Causes :

a) Mauvais état des routes, des chemins de fer, des ports et des installations intérieures. Véhicules de transport inadaptés ou en mauvais état et absence d'engins de manutention appropriés.

b) Mauvais entretien de l'infrastructure des transports.

c) Manque de qualification des conducteurs de véhicules et autres engins.

Solutions :

a) Améliorer l'entretien de l'infrastructure des transports et acquérir des véhicules appropriés.

b) Réviser les règlements de la circulation, par exemple en limitant la charge et la vitesse; instituer un permis spécial pour les conducteurs de véhicules de transport.

c) Assurer une formation aux conducteurs de véhicules et d'engins.

D. Conclusion

27. Ces coûts, qui s'ajoutent les uns aux autres, se répercutent très défavorablement sur chacun des négociants et sur l'économie des pays en développement. Par exemple, les frais de transport liés au commerce international du Burkina Faso se sont élevés au total à 133 millions de dollars en 1988, soit 23 % de la valeur de ses importations et exportations et 7 % du PIB 10/. La fraction de ces coûts imputable aux transports terrestres était de 73 millions de dollars environ (4 % du PIB), tandis que le coût des transports maritimes était estimé à 33 millions de dollars.

Pour le Niger, les frais globaux de transport liés au commerce international ont été de 150 millions de dollars en 1988, soit 37 % de la valeur des importations totales 11/. La part des transports terrestres était de 67 millions de dollars et celle des transports maritimes de 36 millions. En 1987, les frais globaux liés au trafic à destination et en provenance du Mali ont été de 100 millions de dollars, soit 5 % environ du PIB 12/. Au Zaïre, les marchandises d'importation livrées à Kinshasa coûtent en moyenne à l'acheteur 1,8 fois leur prix à la source 13/. Pour les exportations, le coefficient est de 1,2 pour le cuivre, 1,7 pour le bois de charpente et 2,8 pour le café, avec une moyenne pondérée de 1,3. La différence entre la valeur totale du commerce extérieur du Zaïre aux points de départ et d'arrivée est de 1,7 milliard de dollars 14/. Sur ce total, les frais de transport représentent 586 millions de dollars, dont 258 millions au titre des transports maritimes et 328 millions au titre des transports terrestres. Les frais de financement et les coûts d'immobilisation atteignent 407 millions de dollars, en raison de la lenteur des transports et des formalités.

28. Une série d'études a montré que les frais de transport absorbent une part importante des recettes d'exportation des pays en développement et que le rapport entre le fret et la valeur des produits est plus élevé pour les exportations en provenance des pays en développement que pour les produits provenant d'autres sources et destinés aux mêmes marchés d'importation 15/. L'on a même affirmé que le coût du transport constitue un plus gros obstacle à certains échanges que le tarif de la nation la plus favorisée.

29. Il ne fait aucun doute, par conséquent, que la réduction des différents coûts liés au transport des marchandises serait très profitable aux négociants et à l'économie nationale. Il y a encore énormément à faire pour améliorer la situation de ce côté; toute mesure prise dans ce sens influencerait non seulement très favorablement sur les bénéfices que procurent déjà les échanges actuels, mais révélerait aussi des possibilités latentes considérables d'échanges supplémentaires, dont l'exploitation est actuellement entravée par le coût des transports.

II. LA QUALITE DU TRANSPORT

30. De nombreuses caractéristiques de service contribuent à la "qualité du service" telle qu'elle est perçue par les négociants et dont l'absence crée de gros obstacles à l'efficacité commerciale. Les principales préoccupations sont :

- la disponibilité;
- la fiabilité;
- la régularité;
- la rapidité;
- le suivi des marchandises et l'information sur les marchandises;
- la sécurité.

31. La difficulté générale en matière de qualité du transport tient au fait que, dans un grand nombre de pays en développement, les petits et moyens négociants ne peuvent tout simplement pas trouver de moyen de transport adapté à leurs marchandises à l'endroit et au moment où ils en auraient besoin (la situation est un peu meilleure en Asie qu'en Afrique). Comme la nature précise des problèmes et le degré de gravité des difficultés varient d'un mode de transport à l'autre, nous examinerons chacun d'eux séparément.

A. Transport maritime

32. Les liaisons commerciales sont encore en grande partie dominées par les services de transport maritime des pays développés à économie de marché, notamment sur les itinéraires transatlantiques, transpacifiques et Europe-Extrême-Orient. D'une manière générale, il n'existe pas de services de ligne directs entre les pays en développement, sauf entre les nouveaux pays industriels de l'Asie du Sud-Est qui ont développé un commerce intrarégional florissant et de bonnes liaisons avec les autres régions. La raison essentielle de la pénurie de services entre les pays en développement est le volume comparativement faible de leurs échanges commerciaux réciproques. Dans les courants de trafic Sud-Nord, les pays en développement sont de plus en plus traités comme des ports intermédiaires - sur la route des principaux marchés - et doivent souvent faire appel à des services de transbordement pour atteindre les marchés d'outre-mer. Cette tendance risque de persister, car la taille des navires augmente et le développement des ports d'éclatement et des services de collecte se poursuit. Les services de transport maritime disponibles, tout en étant satisfaisants pour la plupart des marchandises, laissent parfois à désirer pour certains produits. En outre, l'application plus large des taux FAK éliminera les cargaisons de faible valeur.

33. Sauf en Asie de l'Est, le trafic Sud-Sud et les liaisons intrarégionales (services de collecte, cabotage côtier et trafic à courte distance) sont mal desservis. En Asie, 55 % du trafic est intrarégional et 45 % seulement se fait avec d'autres régions du monde 16/. En Afrique, 94 % du trafic se fait avec des pays extérieurs à la région (principalement des pays développés). En Afrique du Nord, 0,7 % seulement du trafic est intrarégional 17/. Les services de transport maritime interrégionaux Sud-Sud se limitent à quelques pays d'origine et de destination comme Hong Kong, Singapour, la République de Corée et le Brésil, par exemple; ces pays sont reliés par des services réguliers de bout en bout et des services de collecte régionaux. En Afrique, il n'existe que quelques services reliant l'Afrique du Nord à l'Afrique de l'Ouest et centrale et à l'Afrique de l'Est et australe; quant aux autres services (cabotage côtier, trafic à courte distance et liaisons intrarégionales), ils laissent beaucoup à désirer.

Causes :

a) Dépendance à l'égard de services de transport maritime conçus avant tout pour relier des pays développés, principalement les trois grands blocs commerciaux.

b) Volume de trafic insuffisant (au début) pour justifier la mise en place de services (économiques) durables et pour maintenir une fréquence raisonnable; il en résulte une pénurie ou une gamme réduite de services en dehors des principaux réseaux de transport maritime.

c) Variabilité du tonnage disponible sur certains itinéraires (Nord-Nord et Nord-Sud), qui touche particulièrement les usagers des ports intermédiaires.

d) Développement de la centralisation des chargements et des services de collecte sur les grandes lignes en vue de réaliser des économies d'échelle dans les transports maritimes; les ports de certains pays en développement ne peuvent accueillir les navires de grande capacité exploités sur les grandes lignes; l'inefficacité de la manutention des marchandises dans certains ports décourage les navires de ligne d'y faire escale, d'autant que le volume du trafic est insuffisant pour justifier de telles escales.

e) Les services régionaux/de cabotage côtier/de collecte étant peu nombreux dans beaucoup de régions, les liaisons inter et intrarégionales sont mauvaises.

f) La marine marchande nationale n'a pas su contribuer à assurer des services de transport maritime aux niveaux inter et intrarégionaux.

Solutions :

a) Promouvoir les services sur les itinéraires justifiant des liaisons directes.

b) Développer l'esprit d'entreprise au sein de la population locale et encourager la coopération régionale afin de créer sous forme de coentreprises des services de transport maritime régionaux/à courte distance/de collecte qui soient rentables. Adopter, au niveau gouvernemental, des mesures propres à stimuler la création de services de transport maritime et encourager le secteur privé à investir dans les transports maritimes.

c) Les chargeurs devraient négocier directement avec les armateurs des tarifs favorables pour les services indirects empruntant les liaisons Nord-Nord et Nord-Sud existantes et assurer des services satisfaisants également pour les marchandises ayant des exigences de transport particulières.

d) Promouvoir les contrats d'affrètement de cellules et les services de transbordement ayant la fréquence requise.

e) Encourager la coopération entre les négociants en vue du groupage des chargements LCL pour des raisons d'économie et de commodité, et négocier de meilleurs tarifs.

f) Promouvoir l'échange de renseignements et d'informations commerciales entre les négociants en vue de déterminer les possibilités de coopération pour obtenir des services de transport maritime et autres. Etablir des bases de données pour tenir à jour les informations relatives aux services de transport maritime disponibles, notamment en ce qui concerne les possibilités Sud-Sud.

g) Les négociants, agissant solidairement, devraient discuter de leurs besoins de transport Sud-Sud avec les compagnies locales de transport, les exploitants de navires et les chefs d'entreprise désireux d'investir dans les transports maritimes.

h) Les négociants devraient conclure des accords sur les quantités minimales à expédier, afin de justifier la création de services ou l'amélioration des services existants.

B. Transport par voie navigable

34. Dans beaucoup de régions, les voies navigables ne sont pas exploitées commercialement bien qu'il soit possible dans de nombreux pays de créer des réseaux importants assurant de bonnes liaisons et offrant des avantages économiques considérables. Le transport par voie navigable n'assure pas une fréquence suffisante de service pour les marchandises hors vrac; en général, les transporteurs n'observent pas d'horaire rigoureux et ne sont pas en mesure de faire face à une demande de pointe ou saisonnière.

Causes :

a) Profondeur (souvent saisonnière) insuffisante pour accueillir des bateaux de taille rentable, en raison du coût et du manque d'aménagement des fleuves/canaux et/ou d'un mauvais entretien.

b) Même lorsqu'il existe des systèmes, ceux-ci risquent d'être largement sous-utilisés et sous-exploités en raison du manque de bateaux de navigation intérieure bien équipés et d'aides à la navigation appropriées (la circulation ne pouvant ainsi se faire que de jour et le transport par voie navigable devenant alors un choix à haut risque).

c) Les embarcations existantes sont insuffisamment utilisées en raison d'une mauvaise gestion de la flotte.

d) Les petits exploitants étant très nombreux, il est difficile d'offrir une gamme complète de services réguliers et fiables.

e) Les bateaux et les systèmes de manutention sont essentiellement conçus pour le transport de vrac et il n'y a pas suffisamment d'installations et d'équipements modernes conçus pour la manutention à terre.

Solutions :

a) Les gouvernements doivent investir dans l'aménagement de réseaux de voies navigables et l'achat d'embarcations appropriées.

b) Les chenaux et les aides à la navigation doivent être convenablement entretenus; il est nécessaire de construire et d'équiper des installations de manutention à terre.

c) Il faut promouvoir la coopération régionale en vue d'assurer des services de navigation intérieure et encourager les entreprises de transport à fusionner ou à créer des coentreprises.

d) Lorsque la demande est suffisante, il faut créer des services de transport par voie navigable réguliers et fiables et il convient de mieux utiliser les bateaux en service en améliorant la gestion de la flotte et la formation.

e) En conjuguant leurs efforts, les négociants pourraient obtenir des tarifs de manutention spéciaux pour les chargements groupés se prêtant au transport par voie navigable.

C. Chemins de fer

35. Le transport ferroviaire manque de souplesse quand il s'agit du transport des marchandises; dans bien des pays, il n'offre pas la disponibilité, la fréquence et la régularité des services qu'attendent les négociants. Par exemple, les chemins de fer appliquent encore souvent des tarifs discriminatoires pour les conteneurs, que bon nombre d'administrateurs des chemins de fer jugent peu commodes à transporter; la plupart des conteneurs sont empotés et dépotés dans les ports et les marchandises sont acheminées entre le port et l'intérieur du pays sous forme de chargements hétérogènes classiques. Au Pakistan, par exemple, plus de 90 % des conteneurs sont empotés/dépotés à Karachi. En Inde, moins de 5 % des marchandises sont acheminés vers l'intérieur en conteneurs 18/.

36. La durée du transport entre le point d'origine et le point de destination est longue sur beaucoup d'itinéraires, en particulier pour les pays enclavés; les temps de rotation excessifs réduisent le niveau d'utilisation des locomotives et du matériel roulant. On a estimé qu'au Zaïre, si les rotations pouvaient être raccourcies, ne serait-ce que d'un jour et demi par wagon, cela pourrait se traduire par une économie de 2,2 millions de dollars par an 19/.

37. L'absence de réseau de dépôts intérieurs de dédouanement est une cause importante de la sous-utilisation des réseaux ferroviaires, en particulier lorsque les distances de transport entre le littoral et les régions intérieures de consommation ou de production sont grandes. C'est notamment le cas en Afrique. L'Inde a reconnu la nécessité d'entreprendre la mise en place d'un réseau de 22 dépôts intérieurs de dédouanement et de 56 centres de groupage connexes afin de promouvoir le transport multimodal 20/.

38. Du fait en partie de ces rigidités, le tonnage de marchandises acheminé par chemin de fer a tendance à diminuer et la plupart des chemins de fer accusent des pertes de rentabilité. Entre 1950 et 1980, le trafic ferroviaire au Nigéria est tombé de 87 % des importations à 5 %, et de 76 % des

exportations à 11 % (au profit du trafic routier) 21/. Au Pakistan, le transport de marchandises par chemin de fer est tombé de 11,8 millions de tonnes en 1985/86 à 7,7 millions de tonnes en 1990/91, accusant un recul de 35 % 22/. Il est significatif que les réseaux ferroviaires de la plupart des pays en développement n'ont pas été agrandis depuis plus de 30 ans; faute d'entretien, ils ont même parfois régressé.

39. Le parc de locomotives et de matériel roulant a lui aussi diminué. Au Pakistan, par exemple, le nombre de locomotives est tombé de 1 071 (en 1965) à 596 (en 1992); le parc de wagons de 35 842 (en 1989) à 30 369 (en 1992). Il n'y a pas eu d'achat de matériel roulant neuf depuis 1987 23/. Les réseaux sont à l'image des anciennes structures coloniales; les liaisons entre pays voisins sont peu nombreuses; par exemple, les cinq pays de la région d'Afrique du Nord qui possèdent des chemins de fer ne sont pas reliés entre eux en raison de différences d'écartement des voies ou de difficultés politiques 24/. Il existe deux écartements différents en Tanzanie et trois au Pakistan, ce qui ajoute aux difficultés d'exploiter un réseau unifié.

Causes :

a) Handicaps des réseaux ferroviaires existants (mauvaises liaisons avec de grandes régions du pays; trop d'écartements des voies différents; systèmes à voie unique qui limitent la capacité de transport) et insuffisance du matériel roulant tant du point de vue du nombre de wagons que de leur conception (en particulier pour le transport de conteneurs).

b) Manque d'entretien des voies et du matériel roulant et obsolescence du parc de locomotives et de wagons.

c) Déficience des systèmes de suivi et d'information, qui empêche de localiser le matériel roulant; et mauvaise utilisation du matériel. Wagons de chemin de fer utilisés pour le stockage et non pour le transport productif.

d) Fréquence, régularité et fiabilité du transport ferroviaire peu satisfaisantes en raison de l'absence de services réguliers et de la lenteur de rotation des wagons.

e) Les réseaux ferroviaires ne sont pas reliés à des dépôts intérieurs de dédouanement et/ou à des centres de groupage ou, lorsqu'ils le sont, les aires d'entreposage sont trop petites pour le trafic. D'où le manque de services porte-à-porte.

f) Les chemins de fer n'offrent pas un système de transport multimodal souple (supposant l'utilisation de trains-blocs et de dépôts intérieurs de dédouanement, le suivi de la livraison, etc.) et assurant la liaison entre les ports et les terminaux intérieurs.

g) L'exploitation des chemins de fer est devenue très onéreuse : effectifs pléthoriques, inefficacité des opérations et de la gestion et mauvaise commercialisation.

Solutions :

a) Améliorer l'entretien des voies et du matériel roulant, renouveler le matériel roulant et développer le réseau lorsque le volume du trafic le demande. Autoriser et encourager la participation du secteur privé et des investissements étrangers à la prestation de services de transport ferroviaire ainsi qu'à la création et à la gestion de dépôts intérieurs de dédouanement et de centres de groupage.

b) Améliorer l'utilisation des locomotives et du matériel roulant en service par des systèmes de suivi et autres systèmes d'information et de contrôle de gestion tels que le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM).

c) Créer des services réguliers de trains-blocs (en permettant éventuellement aux usagers de louer les voies et de fournir leur propre matériel roulant) ainsi qu'un réseau de dépôts intérieurs de dédouanement et de centres de groupage implantés en des points stratégiques pour améliorer la disponibilité et la régularité des services porte-à-porte.

d) Installer des terminaux ferroviaires modernes dans les ports et équiper les terminaux maritimes et intérieurs d'engins de manutention appropriés.

e) Réviser la législation pour permettre aux entreprises de transport multimodal (ETM) de fonctionner et pour autoriser le transport ferroviaire direct à fournir des services intégrés fiables assurant de bonnes liaisons avec les routes empruntées par les distributeurs.

f) Améliorer les horaires et la gestion des services afin d'éliminer les retards et encourager la création de services porte-à-porte intégrés faisant appel à la fois au transport routier, ferroviaire et, le cas échéant, au transport par voie navigable.

g) Rendre les chemins de fer plus compétitifs en réorganisant leur gestion, en introduisant des méthodes de gestion commerciale et en améliorant les qualifications des gestionnaires par la formation.

h) Encourager les négociants à discuter de leurs problèmes et de leurs besoins avec les organisations de chemin de fer.

D. Routes

40. Le secteur des transports routiers dans les pays en développement n'offre pas une gamme satisfaisante de services fréquents et réguliers. Souvent, les chargeurs ne disposent pas d'une infrastructure et d'installations de transport routier bien conçues et efficaces. Bien qu'une grande partie des marchandises soit transportée par la route (80 % en Afrique) 25/, le réseau routier de bon nombre de pays en développement laisse à désirer. Les pays en développement couvrent plus de 60 % des terres du globe et comptent plus de 70 % de la population mondiale; or dans les années 80 ils ne possédaient que 23 % du kilométrage de routes et 22 % des véhicules routiers 26/.

L'Afrique ne dispose que de 5 km de routes pour 100 km² de superficie, l'Amérique latine en compte 12 et l'Asie plus de 18 27/. Sur les 650 000 km de routes en Afrique, 34 % seulement sont des routes en dur et 45 % seulement sont jugées en bon état; un grand nombre de routes ne cessent de se dégrader faute d'entretien et risquent de devenir instables 28/. D'ores et déjà, 85 % environ des routes rurales sont jugées en mauvais état 29/. Les pays enclavés sont particulièrement mal desservis. Bien que le parc de véhicules routiers soit relativement faible, il est en grande partie sous-utilisé en raison d'une organisation et d'une gestion déficientes. Dans les années 80, on estimait que 70 % du parc africain de camions étaient inemployés à tout moment par suite d'une mauvaise coordination des services et d'une réglementation restrictive 30/. Il en résulte des coûts de transport élevés dans bon nombre de pays en développement, et particulièrement en Afrique.

Causes :

a) Le secteur des transports routiers est mal organisé. Dans certains pays, il est dominé par un grand nombre de petites entreprises dont les véhicules sont conduits par leur propriétaire; dans d'autres, des monopoles d'Etat contrôlent le transport routier en limitant la concurrence et la capacité sans tenir compte des besoins des négociants. La politique des pouvoirs publics tend souvent à protéger les entreprises de transport et non à faire valoir les intérêts des usagers.

b) Les liaisons sont mauvaises dans de nombreuses régions (en particulier avec les pays sans littoral) et le réseau routier ne dessert pas les lieux de production, de fabrication et d'utilisation des marchandises.

c) De nombreuses routes principales et secondaires sont en très mauvais état à cause d'un manque d'entretien et d'organisation.

d) Il n'y a pas assez de véhicules adaptés au transport routier, notamment au transport de conteneurs, et les parcs existants sont mal exploités et mal gérés. Les transporteurs ne respectent pas les horaires et les régimes de responsabilité et les normes de sécurité sont peu sévères.

e) Les politiques en matière de cabotage limitent l'exploitation de camions étrangers au pays, ce qui entraîne des opérations de manutention supplémentaires et des surcoûts de transport. Il y a de longs retards au passage des frontières et dans les terminaux.

f) La réglementation routière appliquée dans une région donnée n'est pas harmonisée.

g) Le transport routier est utilisé sur des distances inappropriées et trop longues pour être rentables et sur des trajets qui devraient revenir au chemin de fer.

Solutions :

a) Créer de grandes entreprises de transport routier compétentes, éventuellement par le biais de fusions, et renforcer les organisations de transport routier. Encourager la participation du secteur privé à la prestation de services dans ce domaine.

b) Réparer et entretenir les routes existantes et agrandir et moderniser le réseau afin d'accroître la capacité de transport routier.

c) Éliminer les obstacles à l'investissement et autres restrictions (contrôle des changes, droits d'importation, etc.) pour permettre aux entreprises de transport d'acquérir de nouveaux véhicules.

d) Réviser les règles, les règlements et/ou la législation en vue de mettre en place un régime juridique portant sur la responsabilité, la sécurité, etc., à l'intention des entreprises de transport routier. Aménager les tarifs pour encourager le transport de marchandises par chemin de fer sur de longues distances.

e) Améliorer les horaires des services de transport routier et le suivi des véhicules en vue d'accroître l'utilisation, l'efficacité et la sécurité de ce mode de transport.

f) Mettre en place des programmes de formation pour améliorer la qualité de la gestion, le fonctionnement et la maintenance des services de transport routier.

g) Supprimer les restrictions au cabotage et encourager la coopération internationale visant à harmoniser la réglementation des transports routiers au niveau régional.

E. Ports

41. En dépit des gros investissements consacrés à l'infrastructure portuaire et à l'aménagement d'installations terminales modernes au cours des 10 dernières années, la capacité et le rendement des installations de manutention laissent beaucoup à désirer dans les ports de nombreux pays en développement. La mise en place de nouvelles installations pour répondre aux exigences du transport maritime de vrac et d'unités de charge a pris du retard dans certains pays et, dans la plupart des ports, il n'y a guère de concurrence pour la prestation de services de manutention et autres. Dans certains ports, la manutention se fait encore dans des installations traditionnelles, par des moyens lents et inefficaces. Dans les ports où de nouvelles infrastructures ont été mises en place, leur rendement est souvent bien inférieur aux normes internationales; le matériel et les machines sont mal entretenus et le personnel est trop nombreux, ce qui ajoute encore à l'inefficacité et au coût de la manutention des marchandises.

Causes :

- a) Survivance de ports et d'installations déclassés et trop peu de terminaux modernes équipés de systèmes de manutention mécanisés.
- b) Mauvaise utilisation de la capacité portuaire existante; pénurie d'engins de manutention adaptés aux besoins et entrepôts insuffisants.
- c) Persistance de schémas d'organisation et de méthodes de gestion dépassés, d'où l'absence de concurrence et le faible niveau de responsabilité et de motivation des salariés.
- d) Mauvais entretien de l'infrastructure, du matériel et des engins.
- e) Faible rendement de la manutention et manque d'installations d'échange pour passer efficacement du transport maritime au transport terrestre des marchandises.
- f) Médiocrité de la gestion portuaire.

Solutions :

- a) Libéraliser les ports pour permettre l'exploitation privée des installations terminales et laisser jouer la concurrence pour encourager l'efficacité.
- b) Créer, le cas échéant, de nouveaux terminaux spécialisés ayant la capacité de traiter le commerce du pays ou de la région et investir dans de nouveaux engins et installations de manutention. Convertir à d'autres usages les équipements portuaires déclassés.
- c) Améliorer la gestion de l'entretien.
- d) Encourager les ports à créer des installations d'échange et des services d'appui efficaces (villages de fret, par exemple) offrant toute une gamme d'activités complémentaires (emballage, groupage, empotage des conteneurs, documentation, stockage, etc.).
- e) Améliorer les qualifications du personnel portuaire.

F. Transport aérien

42. On a de plus en plus recours au transport aérien ou à des formules de transport maritime et aérien combiné pour acheminer les marchandises, soit à cause de la qualité médiocre des transports de surface dans le pays d'exportation, soit parce que certaines marchandises, qui ne sauraient supporter le coût d'un transport aérien intégral, peuvent être avantagées par une réduction de la durée du transport même si cela entraîne des frais un peu plus élevés. Environ 35 % des exportations d'une région d'une grande nation commerçante d'Asie sont maintenant acheminées par la voie aérienne, contre 7 % en 1980, afin d'assurer le respect de délais de livraison très courts 31/.

Causes :

a) Mauvaise qualité, lenteur et manque de fiabilité des modes de transport terrestres.

b) Engorgement des ports; absence de services de transport maritime réguliers ou plus fréquents.

c) Délais de livraison très courts ou nécessité de diminuer le risque de détérioration des produits au cours du transport.

Solutions :

a) Accélérer le transport de surface et améliorer sa fiabilité.

b) Encourager les services de transport multimodal porte-à-porte.

c) Améliorer les installations et les services de transport aérien pour les marchandises coûteuses et périssables.

G. Transport multimodal

43. Dans beaucoup de pays, la responsabilité juridique se confond avec la responsabilité d'une opération de transport particulière, souvent en raison de l'absence de services de transport intégrés. Il y a un manque de coordination entre les services de transport par route, chemin de fer et voie navigable; et une pénurie de services de transport entre pays voisins, ce qui limite les économies d'échelle. Les règlements et contrôles appliqués par l'Etat empêchent souvent la création d'entreprises de transport multimodal et d'autres services complets, notamment en interdisant l'acheminement intérieur de conteneurs sous douane. En outre, dans beaucoup de pays, le transport multimodal ne fait l'objet d'aucun régime juridique spécifique. Dans bon nombre de pays en développement, les réseaux de transport de marchandises ne sont pas organisés, d'où une pénurie de moyens de transport, de capacité de stockage et de centres de distribution dans les grandes régions de production et de consommation. De ce fait, les marchandises sont souvent entreposées dans des installations inadaptées - ce qui entraîne une détérioration des produits et des pertes - ou stockées dans des wagons de chemin de fer ou des véhicules routiers, immobilisant ainsi des moyens de transport pour lesquels il existe un besoin urgent. En général, la qualité des conseils et de l'aide fournis aux négociants par bon nombre de prestataires de transport et/ou transitaires locaux n'est pas d'un niveau suffisant pour contribuer à promouvoir les exportations d'un pays.

Causes :

a) Quantité de parties indépendantes interviennent dans la chaîne de transport et elles ne fournissent pas un service intégré.

b) On n'a pas su mettre en place un cadre législatif moderne pertinent ni des règlements adéquats pour réglementer les opérations de transport multimodal.

c) On n'a pas su élaborer ou mettre en oeuvre des plans permettant de créer un réseau intégré de transport de marchandises comportant des centres de distribution régionaux adéquats et des moyens de stockage appropriés.

d) Manque de compétence des transitaires dans beaucoup de pays et absence de réglementation dans ce secteur.

Solutions :

a) Encourager la création d'entreprises de transport multimodal par des directives et des codes/lois/règlements types portant sur la réglementation et les procédures douanières, le transport routier, le transport multimodal, la responsabilité juridique, etc., qu'il appartiendrait aux gouvernements de promulguer et d'appliquer.

b) Encourager une plus grande participation du secteur privé ainsi que la création de grandes entreprises de transport jouissant d'une liberté et d'une autonomie suffisantes pour mettre sur pied des systèmes de transport porte-à-porte efficaces.

c) Les gouvernements devraient adopter des stratégies de planification propres à encourager les services (multimodaux) porte-à-porte. Ils devraient devenir des régulateurs, plutôt que des prestataires de transport, et favoriser la prestation de services efficaces, au lieu de protéger des prestataires de transport publics inefficients.

d) Les secteurs privé et public devraient créer conjointement des comités de facilitation du commerce et des transports pour promouvoir une franche discussion des problèmes communs de commerce et de transport en vue de trouver des solutions acceptables pour toutes les parties intéressées.

e) Améliorer le statut et l'autorité des transitaires et autres organismes intervenant dans les secteurs du transport et du commerce. Etablir des systèmes d'accréditation et ériger des obstacles d'ordre professionnel et financier à l'entrée dans la profession, afin d'encourager la compétence et la fiabilité. Développer, par des programmes de formation, l'aptitude des transitaires et des entrepreneurs de transport à fournir une gamme complète de services de transport et de distribution. Encourager les transitaires à devenir membres des Trade Points.

H. Conclusion

44. Les pays en développement ont besoin d'investissements massifs pour moderniser leur infrastructure et leurs installations de transport et pour mettre en oeuvre de nouveaux réseaux et de nouvelles techniques afin d'améliorer la qualité des services fournis aux négociants. En Afrique, par exemple, on estime à 49 milliards de dollars l'investissement nécessaire pour remettre en état toutes les routes en dur, 70 % des routes non macadamisées et 50 % des routes d'accès, et à 7,8 milliards de dollars le coût de l'entretien annuel 32/. En Inde, les besoins d'investissement jusqu'à l'an 2000 sont estimés à 2,5 milliards de dollars pour les ports, 6,8 milliards pour les chemins de fer, 6,4 milliards pour les grandes routes et 0,75 milliard pour les dépôts intérieurs de dédouanement 33/.

Beaucoup de pays en développement ont besoin de capitaux pour moderniser les voies de chemin de fer, aménager des routes et acheter des wagons et des camions construits spécialement pour le transport de marchandises (en particulier de marchandises conteneurisées) et pour installer des systèmes de communication et de suivi efficaces.

45. Même si de gros investissements sont nécessaires, ce n'est pas une panacée pour résoudre tous les problèmes de transport des pays en développement. La première chose à faire est d'améliorer l'exploitation et le rendement de l'infrastructure et des installations existantes; il y a un certain nombre de mesures que les gouvernements, les transporteurs et les négociants pourraient prendre pour améliorer sensiblement la qualité des services de transport proposés aux négociants. Les orientations suggérées dans le présent rapport en ce qui concerne la réorganisation des transports, la logistique et les systèmes d'information visent à faciliter la gestion et le contrôle concertés des relations entre les circuits de distribution, au profit de toutes les parties intervenant dans le commerce et les transports. L'objectif est de créer de nouvelles relations et de nouveaux partenariats entre les prestataires et les usagers des services de transport et de distribution pour aboutir à la mise en place de systèmes intégrés, car c'est précisément ce type de processus qui a donné d'excellents résultats dans les pays à économie de marché.

III. RECOMMANDATIONS

46. Dans les chapitres précédents, nous avons mis en évidence un grand nombre de problèmes et esquissé des solutions. Dans le présent chapitre, nous nous proposons d'énoncer une série de recommandations qui ont un rapport direct avec les Trade Points actuels et futurs. Ces recommandations sont présentées comme une série de mesures que pourraient prendre les parties commerciales, les administrations nationales et les organismes intergouvernementaux.

A. Recommandations adressées aux parties commerciales

a) Mesures que pourraient prendre les prestataires de services de transport

- i) Faire porter leurs efforts sur les domaines dans lesquels leur compétitivité est optimale; déterminer et éliminer les activités non productives; circonscrire de nouveaux domaines d'action tels que les systèmes d'information et les services de logistique totale; renforcer leur assise financière, par le biais de fusions ou de coentreprises éventuellement; créer des organisations nationales de transport ou renforcer celles qui existent; instituer un processus d'échanges d'informations avec leurs clients, sous-traitants et concurrents, les établissements financiers et les administrations, notamment celle des douanes, qui peuvent avoir une influence sur leurs prestations.
- ii) En outre, améliorer leurs compétences en matière de gestion, appliquer des méthodes de recrutement et de promotion modernes, former leur personnel à tous les niveaux et simplifier les pratiques administratives et la documentation.

- iii) Au niveau de la commercialisation, créer des services de vente efficaces, adopter de bonnes méthodes de commercialisation et fournir aux clients des données concrètes sur le suivi des marchandises, réexaminer les accords de sous-traitance et la grille des tarifs et établir celle-ci de manière à indiquer les tarifs de transport porte-à-porte applicables. Ces activités devraient se dérouler dans le cadre des Trade Points existants.
 - iv) Au niveau de l'exploitation, appliquer des méthodes modernes pour vérifier par exemple la disponibilité de capacités de transport satisfaisantes du point de vue de la fréquence et de la fiabilité, améliorer les équipements d'infrastructure tels que les dépôts intérieurs de dédouanement, les centres de groupage et autres installations de ce type, investir dans l'achat du matériel nécessaire, introduire la pratique de l'entretien programmé, introduire le TEI/EDI et acquérir les logiciels correspondants, notamment des systèmes de suivi des véhicules et des marchandises (tels que le Système d'informations anticipées sur les marchandises [SIAM]), de transmission de manifestes, etc., et participer aux réseaux d'information des communautés portuaires/maritimes.
- b) Mesures que pourraient prendre les usagers des services de transport
- i) Identifier les principaux clients (réguliers) et prestataires de services de transport afin d'instituer des consultations étroites sur la chaîne de transport la plus rentable; accéder aux systèmes de suivi des entreprises de transport; se mettre d'accord avec les acheteurs/vendeurs, lorsque le transport multimodal (porte-à-porte) est utilisé, pour passer des INCOTERMS f.o.b./c.a.f., qui ne conviennent pas pour ce mode de transport, à la nouvelle formule f.c.a./c.i.p. (franco transporteur/port payé, assurance comprise, jusqu'à) plus favorable au transport multimodal; participer pleinement aux conseils de chargeurs, aux comités nationaux de facilitation du commerce et des transports et à d'autres organes représentatifs, comme les Trade Points, qui s'emploient à promouvoir des services de commerce et de transport efficaces; accéder aux systèmes d'informations sur le suivi des marchandises (le SIAM, par exemple) des prestataires de services de transport.
 - ii) Examiner soigneusement la qualité des services de transport offerts par les prestataires actuellement utilisés et comparer ces services à ceux d'autres prestataires; instituer des consultations régulières avec tous les prestataires de services de transport.
 - iii) Les usagers des services de transport devraient en outre renforcer leur assise financière, améliorer leurs compétences en matière de gestion, appliquer des méthodes modernes de recrutement et de promotion, former leur personnel à tous les niveaux, simplifier les pratiques administratives et la documentation, et, en coordonnant leurs efforts, renforcer leur position de négociation vis-à-vis des prestataires de services de transport.

- iv) Ils devraient également : s'occuper davantage des problèmes de transport en fournissant des renseignements sur les expéditeurs et les destinataires des marchandises, en identifiant les points où les marchandises risquent d'être endommagées et en cherchant ensuite à éliminer les causes de ce dommage, ou à modifier les emballages et les méthodes de manutention des marchandises, ou encore à changer d'itinéraire ou de prestataire de transport pour éviter que les marchandises ne soient endommagées à l'avenir; faire appel aux Trade Points locaux ou aux comités nationaux de facilitation du commerce et des transports pour instituer un processus d'échanges de vues sur les questions de transport avec les clients, les concurrents, les établissements financiers (banques et compagnies d'assurance) et les organismes gouvernementaux, notamment l'administration des douanes.

c) Mesures que pourraient prendre les autres parties commerciales

Appliquer la version la plus récente des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (CCI 500) et encourager les négociants à utiliser les nouvelles règles INCOTERMS favorables au transport multimodal telles que f.c.a./c.i.p.; envisager d'accorder des facilités de crédit pour couvrir le coût du transport intérieur des marchandises importées; et encourager les négociants à souscrire des polices d'assurance spécialement conçues pour le transport multimodal.

B. Recommandations adressées aux administrations nationales (organismes para-étatiques et administration des douanes)

a) Mesures concernant les questions de politique des transports (niveau national)

- i) Moderniser les lois et règlements relatifs au transport, notamment, en définissant des éléments de réglementation susceptibles de favoriser le développement de la chaîne logistique, par exemple des principes de tarification destinés à encourager la pratique des chargements conteneurisés et donc à favoriser le développement du transport multimodal. Ces principes devraient s'appliquer, par exemple, aux tarifs des services public et privé ainsi qu'aux tarifs porte-à-porte internationaux, lesquels devraient tenir compte non seulement de facteurs traditionnels comme la distance, le poids et la valeur des marchandises, mais aussi de facteurs relatifs à la qualité du service (régularité et fréquence, par exemple) et au volume du commerce.
- ii) Promouvoir la création de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports (si possible avec des membres des Trade Points) afin de stimuler la coopération entre les agents nationaux intervenant dans la chaîne de transport, d'encourager tous les agents du secteur privé, y compris les transitaires, etc., à participer à ces comités.

- iii) Apporter des améliorations concrètes à l'exploitation des transports : création de services de train-bloc, octroi de concessions de terminal à conteneurs à des sociétés d'économie mixte fonctionnant selon des règles commerciales (et non pas selon les normes juridiques régissant les entreprises publiques) ou à des entreprises privées; établir des directives en vue d'actualiser les pratiques des banques commerciales et des compagnies d'assurance et de les aligner sur les pratiques internationales recommandées par la CCI; et encourager l'investissement privé dans la formation.

b) Mesures concernant les questions de politique des transports (niveau sous-régional)

- i) Elaborer des projets de coopération sous-régionale relatifs à l'harmonisation des politiques de réglementation des transports et des régimes juridiques en vue de trouver des solutions multilatérales aux problèmes existants, en particulier dans le domaine du transit douanier.
- ii) Etablir des bases de données sous-régionales sur les transports (à partir du système SIAM et d'autres sources).
- iii) Organiser des réunions sous-régionales des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports.

C. Recommandations adressées aux organismes intergouvernementaux

47. Si la plupart des recommandations précédentes peuvent être mises en oeuvre par les parties commerciales en coopération avec les organismes gouvernementaux compétents, on peut avoir besoin, dans certains domaines, du concours des organismes intergouvernementaux. Il est donc recommandé ce qui suit :

Les organismes intergouvernementaux pourraient être priés de fournir une assistance pour la mise en oeuvre de mesures particulières, par exemple en donnant des conseils :

- aux gouvernements et aux parties commerciales sur les mesures concrètes propres à faciliter l'introduction du transport multimodal dans un pays ou une sous-région;
- sur les modifications à apporter aux structures pour permettre aux entreprises para-étatiques d'améliorer leurs résultats;
- sur la création de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports; et
- sur l'organisation de campagnes de sensibilisation.

D. Mise en oeuvre des recommandations suggérées

48. Les recommandations adressées ci-dessus aux administrations nationales et aux parties commerciales doivent être appréciées en fonction du contexte local. Les organisations internationales tant intergouvernementales que non gouvernementales ont un rôle important à jouer dans ce processus en aidant les dirigeants des pays en développement de deux manières possibles :

a) par la fourniture et le suivi d'une assistance technique et d'une formation dans des domaines précis tels que ceux qui sont mentionnés dans le présent rapport; et

b) en faisant prendre directement conscience des problèmes relatifs au transport multimodal international, en préparant des documents d'information sur les principales questions à l'intention des responsables et en tenant ces derniers au courant de l'évolution technique.

49. Les deux démarches sont complémentaires : la première concerne les mesures concrètes et la seconde met l'accent sur le travail de recherche à fournir pour aider les responsables à examiner ces problèmes. La coopération entre les parties intéressées est une caractéristique essentielle de ce processus. Elle pourrait être facilitée par la création d'un comité qui serait chargé de porter les propositions et décisions en matière de facilitation à la connaissance des organismes compétents. Il s'agirait en l'occurrence des "comités nationaux de facilitation du commerce et des transports" dont il a été question ci-dessus et qui pourraient comprendre, le cas échéant, des sous-comités techniques, par exemple sur l'informatisation, la législation, etc.

NOTES

1/ Voir par exemple, CNUCED (1991), Etude sur les transports maritimes 1991, Nations Unies, New York; CNUCED (1992) The role of transport in trade between developing countries, Genève; et CNUCED (1990) Information material for shippers to make the most efficient use of multimodal transport, Genève.

2/ CNUCED (1991), Etude sur les transports maritimes, op. cit.

3/ CNUCED (1991), ibid., p. 73.

4/ CEA/ONU (1990a), deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique, Strategy Paper of the Roads Subsector Working Group, p. 4.

5/ CEA/ONU (1990a), ibid., annexe A, p. 2.

6/ Peters, H.J. (1991), India's growing conflict between trade and transport, Banque mondiale.

7/ De Castro, C.F. (sans date), Transport and Trade Facilitation Guidelines, SSATP, p. 18.

8/ Données communiquées par le Pakistan Shippers' Council.

9/ CEA/ONU (1990a), op. cit., p. 7.

10/ De Castro, C.F. op. cit., p. 18.

11/ Ibid., p. 19.

12/ Ibid., p. 18.

13/ Ibid., p. 19.

14/ Ibid., p. 19.

15/ Voir par exemple G.P. Sampson et A.J. Yates (mai 1977) "Tariff and transport barriers facing Australian Exports"; et ibid., (mai 1978). "The incidence of transport costs on exports from the UK" publié dans le Journal of Transport Economics and Policy. Voir aussi H. McFarland (juillet 1985) "Transport costs for US imports from developed and developing countries", The Journal of Development Studies, p. 562 à 571; R.M. Colon (mars 1982) "Transport costs and tariff protection of Australian manufacturing". The Economic Record, p. 73 à 81; et A.J. Yates, "A comparative analysis of the incidence of tariffs and transportation costs on India's exports", The Journal of Development Studies, octobre, p. 97 à 107.

16/ CNUCED (1989), Etude sur les transports maritimes, Nations Unies, New York.

17/ CEA/ONU (1986), Study on the harmonisation and coordination of the various transport modes in the North African Subregion, Addis-Abeba, p. 13.

18/ CNUCED (1992), Multimodal transport and trade facilitation programme for Pakistan, p. 15.

19/ CNUCED (1992), Development and implementation of ACIS in PTA member States, p. 13.

20/ Renseignements communiqués par la Container Corporation of India (CONCOR).

21/ CEA/ONU (1990a), op. cit., annexe A, p. 2.

22/ CNUCED (1992), op. cit., p. 22.

23/ CNUCED (1993), A second report on the multimodal transport and trade facilitation programme of Pakistan, p. 25.

24/ CEA/ONU (1986), op. cit., p. 79.

25/ CEA/ONU (1990a), op. cit., p. 1.

26/ Nations Unies (1980), Report on the state of transport and communications among developing countries, New York, p. 7.

27/ CEA/ONU (1990a), op. cit., p. 4.

28/ CEA/ONU (1990b), Deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique, Road and road transport strategy paper, p. 1.

29/ CEA/ONU (1990b), op. cit., p. 3.

30/ CEA/ONU (1990a), op. cit., annexe A, p. 4.

31/ Peters, H.J. (1991), op. cit., p. 8.

32/ CEA/ONU (1990a), op. cit., p. 5.

33/ Peters, H.J. (1991), op. cit., p. 42.
