



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

Distr. général
28 décembre 2009
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**
Deuxième session
Genève, 8-10 décembre 2009

**Rapport de la Réunion d'experts pluriannuelle
sur les transports et la facilitation du commerce
sur sa deuxième session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 8 au 10 décembre 2009

Table des matières

| <i>Chapitre</i> | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| I. Résumé du Président | 2 |
| A. Le point sur les transports et la facilitation du commerce | 2 |
| B. Identifier les besoins en matière d'investissement et de financement | 5 |
| C. Améliorer les liaisons de transport et de transit face aux partenariats public-privé | 6 |
| D. Promouvoir les partenariats public-privé sur la facilitation du commerce | 9 |
| E. Faire avancer les réformes en matière de facilitation du commerce: rôle des pôles de collaboration, renforcement des capacités et contributions de la communauté internationale | 12 |
| F. Action à engager | 14 |
| II. Questions d'organisation | 15 |
| A. Élection du bureau | 15 |
| B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux | 15 |
| C. Résultats de la session | 16 |
| D. Adoption du rapport | 16 |
| Annexes | |
| I. Programme provisoire – Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce | 17 |
| II. Participation | 18 |

I. Résumé du Président

1. La deuxième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, intitulée «Partenariats public-privé pour le développement d'infrastructures visant à faciliter le commerce et les transports», s'est tenue du 8 au 10 décembre 2009, conformément à la décision prise et au mandat approuvé par le Conseil du commerce et du développement à sa cinquante-cinquième session, et conformément aux paragraphes 107 et 164 de l'Accord d'Accra. Les experts étaient saisis de la note établie par le secrétariat (TD/B/C.I/MEM.1/5).
2. La réunion a permis aux experts d'échanger des données d'expérience sur les meilleures pratiques et les modèles de partenariats public-privé les plus efficaces dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce. Les experts provenaient de ministères en charge du commerce et des transports, d'autorités douanières, d'organisations du secteur privé, des milieux universitaires et d'organisations régionales ou internationales.
3. Plusieurs délégations ont remercié le secrétariat de la CNUCED d'avoir organisé cette réunion aussi riche qu'opportune, soulignant son importance, pour les pays en développement sans littoral notamment.
4. La réunion était organisée autour des cinq grands thèmes ci-après:
 - a) Le point sur les transports et la facilitation du commerce;
 - b) Identifier les besoins en matière d'investissement et de financement;
 - c) Améliorer les liaisons de transport et de transit grâce aux partenariats public-privé;
 - d) Promouvoir les partenariats public-privé axés sur la facilitation du commerce;
 - e) Faire avancer les réformes en matière de facilitation du commerce: rôle des pôles de collaboration, renforcement des capacités et contributions de la communauté internationale.

A. Le point sur les transports et la facilitation du commerce

1. Tendances mondiales et négociations multilatérales

5. Plus que les droits de douane, c'est souvent le niveau élevé des coûts de transaction et les difficultés administratives dues à l'obsolescence des procédures et à une bureaucratie excessive qui sont cités d'abord lorsque l'on énumère les principaux obstacles au commerce. Or, le transport des marchandises par-delà les frontières, lorsqu'il est rapide, entraîne une baisse des coûts de transaction qui profite à tous les acteurs. Cela se traduit pour les opérateurs commerciaux par des gains de compétitivité; pour les gouvernements, par des procédures efficaces et transparentes et une meilleure répartition des ressources; pour les consommateurs, par des prix plus bas; et enfin, pour les producteurs, par des baisses de coût.
6. La facilitation du commerce et des transports a pris une importance croissante ces dernières années, sous l'impulsion des nouvelles tendances de la logistique commerciale, par exemple la mondialisation des processus de production, la livraison juste à temps ou encore les progrès des technologies de l'information et de la communication (TIC). Compte tenu de cette évolution, les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont engagé, depuis 2004, des négociations sur la facilitation des échanges dans le cadre du Cycle de Doha pour le développement. Aux fins de ces négociations et de la mise en œuvre des engagements qui pourraient en résulter, les pays en développement analysent

actuellement leurs besoins et leurs priorités en matière de facilitation du commerce et accordent un niveau de priorité de plus en plus élevé aux réformes dans ce domaine.

7. Les engagements qui seront pris à l'issue des négociations à l'OMC risquent de dépasser les capacités techniques, financières et institutionnelles actuelles des pays en développement et des pays les moins avancés (PMA). Or, il convient de souligner que ces pays avaient accepté de s'engager dans des négociations sur la facilitation du commerce à condition de recevoir une assistance technique pour renforcer leurs capacités pendant la durée des négociations en question et pendant la mise en œuvre des engagements qui en résulteraient. En conséquence, les résultats des négociations tiendront pleinement compte du principe du traitement spécial et différencié pour les pays en développement et les PMA.

8. Les États membres de l'OMC reconnaissent que le traitement spécial et différencié devrait aller au-delà de l'octroi des périodes de transition traditionnelles pour la mise en œuvre des engagements. En particulier, l'étendue des engagements et le moment auquel ils seront contractés seront liés aux capacités de mise en œuvre des pays en développement et des PMA. Ces pays ne seront pas obligés d'entreprendre des investissements dans des projets d'infrastructure. L'approche retenue pour les négociations sur la facilitation du commerce entraîne la définition de nouveaux paramètres pour l'OMC, notamment en ce qui concerne le traitement spécial et différencié pour les pays en développement et les PMA.

2. Évolution récente des partenariats public-privé

9. Les partenariats public-privé dans le domaine des infrastructures de transport consistent en une relation contractuelle à long terme portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'équipements publics. La participation du secteur privé peut prendre plusieurs formes. Le cahier des charges, qui énonce les spécifications du produit ou du service devant être fourni par le prestataire privé, est établi par une entité publique. Le modèle le plus courant s'appuie sur une structure commerciale ad hoc qui prend la forme d'une coentreprise entre une autorité publique et le secteur privé. Sur le plan du respect des délais de livraison et du transfert de connaissances et de compétences spécialisées, ce modèle présente un certain nombre d'avantages que les organismes publics ne sont pas en mesure de garantir. Le partenariat public-privé, où l'autorité publique énonce les résultats attendus, diffère radicalement des marchés et investissements publics traditionnels, où elle définit les caractéristiques des moyens à mettre en œuvre.

10. Depuis quelque temps, le secteur privé prend une part croissante dans la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des installations publiques. Le risque est partagé entre l'autorité publique et le secteur privé ou transféré vers l'entité qui est la mieux placée pour le gérer. Les partenariats public-privé, sous diverses formes, sont de plus en plus répandus tant dans le secteur de la logistique commerciale que dans celui de la facilitation du commerce, d'autant plus lorsqu'il s'agit de fournir des services très complexes ou d'utiliser les TIC, par exemple dans les systèmes commerciaux dématérialisés et les guichets uniques électroniques.

11. Afin de rendre les partenariats public-privé dans les infrastructures de transport plus attractifs pour le secteur privé, il a été suggéré que les gouvernements créent des unités spécialisées et forment du personnel local qui connaît mieux les conditions sur place. Les gouvernements devraient aussi savoir qui sont les opérateurs privés pour se préserver des contrats douteux. Pour créer des partenariats public-privé, le secteur public doit disposer de toutes les compétences correspondant aux différents modèles et de compétences en matière d'établissement de cahiers des charges, de procédures relatives aux appels d'offres, de négociation des contrats et de contrôle de l'exécution des contrats.

12. Les autorités publiques doivent se doter des aptitudes et des compétences techniques nécessaires pour être en mesure de négocier des contrats de partenariat avec des partenaires

privés. La Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU a élaboré des lignes directrices relatives aux partenariats public-privé ainsi que des modules de formation des formateurs. Elle est aussi en train de créer un centre d'excellence sur les partenariats public-privé, qui aura pour principal objectif de conseiller les gouvernements sur les mesures à prendre pour mettre en place de telles structures et renforcer leurs capacités dans ce domaine.

13. En ce qui concerne la facilitation du commerce, les partenariats public-privé peuvent avoir besoin de s'appuyer sur une structure commerciale ad hoc, par exemple s'il s'agit de créer un guichet unique pour le commerce international. Cela dit, ils peuvent aussi être moins complexes et prendre la forme de comités de facilitation du commerce institutionnalisés ou de groupes de travail officiels. Ces groupes de travail font généralement office d'organe consultatif entre le secteur public et le secteur privé. Ils permettent aux représentants du secteur privé de s'entretenir directement avec l'autorité publique des lourdeurs administratives dans les transactions internationales. Les groupes de travail peuvent contrôler le progrès des réformes nationales dans le domaine de la facilitation du commerce et élaborer et publier des indicateurs à cet effet.

14. Les experts ont aussi examiné la question de la responsabilité sociale des entreprises, qui consiste pour ces dernières à intégrer dans leurs activités des préoccupations sociales et environnementales d'une manière qui est favorable à l'activité économique, au développement durable et à la société dans son ensemble. Ce concept est inspiré par les entrepreneurs qui considèrent que l'entreprise est responsable non seulement devant ses actionnaires mais aussi devant d'autres parties prenantes, et il est activement promu par l'Organisation des Nations Unies dans le cadre de l'Initiative relative au Pacte mondial. Parce qu'elle est associée au développement durable et aux modèles qui visent à cumuler les avantages économiques, environnementaux et sociaux, la responsabilité sociale des entreprises peut être une motivation pour les entreprises d'entrer dans des partenariats public-privé.

3. Évolution au niveau régional

15. Les mesures de facilitation du commerce se régionalisent. Les organisations régionales et sous-régionales intègrent les services et les infrastructures de transport ainsi que les questions liées au franchissement des frontières dans leurs programmes de travail. Les experts ont relevé que les arrangements régionaux qui, à terme, visaient l'intégration stimulaient les programmes et les initiatives régionales de facilitation du commerce – ainsi, le guichet unique de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) qui représentait un pas important vers la réalisation de la Communauté économique de l'ASEAN. Certains experts ont toutefois noté que les projets régionaux de facilitation du commerce et des transports risquaient de se heurter à des obstacles dus aux différences de langue, de niveau de développement et de régime juridique.

16. Les experts ont examiné plusieurs approches régionales, notamment les couloirs commerciaux et de transport de la sous-région du Grand Mékong, le réseau autoroutier asiatique, l'Initiative d'intégration des infrastructures régionales en Amérique du Sud, l'autoroute transafricaine, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne et l'initiative de couloir Nord-Sud en Afrique. Les initiatives régionales pourraient tirer avantage des marchés régionaux des services de transport ainsi que des investissements internationaux, par exemple dans les chemins de fer, les routes, les ponts et les ports. Les infrastructures ferroviaires et routières, en particulier, sont essentielles au commerce international et exigent une coordination et une planification étroites entre pays voisins. C'est ainsi que les voies navigables sont souvent draguées et entretenues dans le cadre d'initiatives de coopération régionale.

B. Identifier les besoins en matière d'investissement et de financement

1. Investissements dans les transports et la facilitation du commerce

17. Les experts ont souligné que les investissements dans les transports et la facilitation du commerce renforçaient la compétitivité, augmentant les volumes de biens échangés et, par conséquent, les recettes publiques. Toutefois, beaucoup de pays en développement et de PMA n'ont ni les ressources financières ni les capacités institutionnelles, humaines et techniques pour entreprendre de tels investissements. Les partenariats public-privé pourraient être un moyen de diriger l'investissement vers la construction, l'exploitation et l'entretien d'infrastructures de transport, notamment de routes, de ports et d'autres services utiles au commerce.

18. Les infrastructures de transport sont essentielles pour soutenir le commerce international. En Afrique, un important couloir de transport financé par la Banque africaine de développement relie 15 pays. La Banque dispense aussi à des experts locaux une formation sur la mise en œuvre de projets de partenariat public-privé. La majeure partie des cargaisons destinées à l'Afrique ne peuvent être acheminées que par quelques ports seulement. Il faut donc multiplier le nombre d'installations en eau profonde et améliorer les services et les capacités des ports existants pour qu'ils soient conformes aux normes internationales. Les ports africains connaissent aussi un terrible encombrement qui est dû davantage à des problèmes de manutention qu'à l'insuffisance des capacités infrastructurelles.

19. Mais l'Afrique a un autre défi à relever; il lui faut créer des systèmes de transport terrestre efficaces. Il arrive en effet que le prix du transport routier y soit beaucoup plus élevé que dans d'autres régions du monde en développement; les experts attribuent ce phénomène non pas au coût du transport routier en lui-même mais aux très fortes marges bénéficiaires dégagées par les transporteurs. Ces marges sont le résultat de la cartellisation et du caractère restrictif des cadres réglementaires, dont les obstacles considérables à l'entrée sur le marché, les règlements techniques et l'attribution du fret sur la base du système des files d'attente, notamment en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest. Cette situation favorise les grandes flottes, principalement constituées de véhicules vétustes. De plus, elle encourage la corruption, les transporteurs ayant la possibilité d'augmenter les volumes transportés en soudoyant les bureaux de fret, qui sont chargés de la répartition du fret entre les agents de transport.

20. La plupart des sociétés ferroviaires africaines ont bien du mal à être économiquement viables en raison du faible volume de marchandises qu'elles transportent. Le réseau autoroutier transafricain, qui est actuellement en cours de construction avec l'aide de la Banque africaine de développement, devrait améliorer les liaisons continentales. Il compte neuf couloirs, mais la moitié des infrastructures sont en mauvais état et les principales liaisons manquent encore.

21. Pour les experts, il serait plus judicieux de consacrer l'essentiel de l'investissement à l'entretien des infrastructures existantes plutôt que de lancer de nouveaux projets. Les partenaires privés sont plus nombreux dans le secteur portuaire que dans les secteurs routier et ferroviaire, moins attractifs à cause de l'importance des investissements requis et de la longueur des périodes d'amortissement. En Afrique, les expériences de partenariats public-privé dans le secteur portuaire ont pour la plupart été bonnes; on ne peut pas en dire autant des concessions routières et ferroviaires.

2. Besoins de financement

22. Les experts ont évoqué les difficultés rencontrées pour financer les projets d'infrastructures de transport dans le climat actuel de récession économique mondiale.

L'accès au financement est aujourd'hui limité en raison de l'effondrement des recettes d'exportation et de l'investissement étranger et du resserrement du crédit qui en résulte. Dans ce contexte, les experts ont parlé de la possibilité de réaliser des investissements anticycliques, notamment des investissements dans les infrastructures de transport qui permettraient de créer des emplois et contribueraient à relancer la demande et à stimuler la croissance.

23. Depuis le second semestre de 2008, les crédits bancaires destinés à financer les projets de partenariat public-privé se sont faits plus rares. On pourrait s'orienter vers le regroupement de projets de dimensions modestes, surtout dans les petits pays. À ce jour, rien n'indique que la crise entraînera l'échec d'un grand nombre de projets de partenariat public-privé. Toutefois, les nouveaux projets d'infrastructures portuaires et aéroportuaires sont moins nombreux, principalement à cause du ralentissement de l'activité commerciale et des difficultés de financement.

24. Les experts ont souligné le rôle que pouvaient jouer les TIC et les transferts de connaissances, qui sont des éléments indispensables d'un projet de partenariat public-privé, citant à titre d'exemple les modèles de guichet unique pour le commerce international.

C. Améliorer les liaisons de transport et de transit grâce aux partenariats public-privé

1. Obstacles au commerce et aux liaisons de transport

25. Les pays en développement sans littoral doivent faire face à des coûts de transport plus élevés et à des services de transport moins fiables que les autres pays pour assurer la liaison avec les marchés internationaux. Plusieurs experts ont donné des chiffres et des exemples concrets qui illustraient ces difficultés. Des études montrent qu'en Afrique subsaharienne, les chauffeurs routiers passent 21 % de leur temps de travail sur la route, le reste étant occupé à attendre dans les ports de transit, pendant les procédures de dédouanement aux frontières, devant les ponts-bascules et autres barrages de police sur les routes.

26. De nombreuses études récentes analysent les obstacles concrets au commerce de transit. La durée du transit dans les ports est souvent excessive à cause de la longueur des procédures douanières et des pratiques commerciales d'opérateurs du secteur privé, tels les transitaires. Les délais aux frontières sont dus principalement à la lenteur et à la lourdeur des contrôles, auxquelles s'ajoute l'absence de technologies de l'information et de la communication et d'infrastructures correspondantes. Ce sont ces facteurs, bien plus que la médiocrité des infrastructures routières, qui pénalisent le commerce de transit. En fin de compte, les coûts de transport payés par les consommateurs sont beaucoup plus élevés que ceux encourus par les transporteurs eux-mêmes.

27. Les entreprises de transport des pays en développement sans littoral sont souvent confrontées à des obstacles techniques – charge maximale par essieu, application erratique des réglementations relatives au transport en transit en vigueur dans les pays voisins. Beaucoup d'entre elles sont de petites et moyennes entreprises qui ont rarement les moyens de s'opposer aux autorités lorsqu'elles jugent l'application de tel ou tel règlement injustifiée.

28. Selon les estimations, le coût des dysfonctionnements dans les couloirs de transit représente 6,6 % de la valeur des marchandises échangées pour un pays en développement sans littoral. Les plus gros facteurs de ce coût supplémentaire sont les défaillances des procédures avant expédition, suivies des procédures relatives au transport terrestre, des procédures portuaires et des procédures douanières.

2. Mécanismes de collaboration en matière de transit international

29. Les experts ont aussi examiné la question de l'amélioration des liaisons des pays en développement sans littoral par une collaboration étroite avec les pays de transit voisins. Cette collaboration est vitale pour garantir l'accès des pays sans littoral aux marchés régionaux et internationaux. Dans le cas de l'Afrique, les liaisons de transport avec les marchés étrangers pourraient être considérées comme un bien public, où les couloirs de transport, comportant aussi bien des routes que des voies ferroviaires, relient les 15 pays sans littoral du continent à ses grands ports maritimes.

30. Pour être commercialement viables, les investissements dans les infrastructures de transport et de transit doivent pouvoir compter sur un certain volume commercial. Si le volume est faible, les services de transport sont moins nombreux et la concurrence moindre. Les déséconomies d'échelle entraînent l'augmentation des coûts du transport et, donc, une baisse des volumes commerciaux. Pour beaucoup de pays en développement sans littoral, le problème, c'est que les volumes commerciaux sont souvent trop faibles pour que les investissements de technologie et d'infrastructure soient économiquement justifiés, que ce soit d'ailleurs dans le pays lui-même ou dans le pays de transit voisin.

31. Pour faciliter le commerce et améliorer les liaisons de transport, il peut être très utile d'identifier quels intérêts les opérateurs des pays en développement sans littoral et les prestataires de services des pays en développement de transit voisins ont en commun. Les opérateurs portuaires privés pourraient se révéler des alliés importants pour les pays en développement sans littoral. Les ports sont de plus en plus souvent exploités par des sociétés ou des partenariats public-privé à vocation commerciale, qui sont nombreux à vouloir attirer des cargaisons supplémentaires provenant de ces pays.

32. Certaines organisations régionales font aussi beaucoup pour faciliter le transport et le commerce de transit en élaborant des accords-cadres régionaux. Une organisation régionale a présenté les activités qu'elle réalisait dans ce domaine, et notamment ses activités de promotion du transport multimodal et un projet pilote de chemin de fer intrarégional.

3. Partenariats public-privé dans le commerce et le transport de transit

33. Les partenariats public-privé dans le domaine des transports et du transit pourraient permettre de mobiliser des ressources supplémentaires en faveur des services d'infrastructure dont les besoins d'investissement sont importants. Ils pourraient aussi rendre l'exécution et l'exploitation des projets plus performantes et faciliter l'accès aux technologies de pointe. Toutefois, le succès d'un partenariat public-privé dépend de l'efficacité de la réglementation: un simple transfert de propriété au secteur privé risque de ne pas suffire à améliorer les résultats; de plus, étant soumis à des contraintes sociales, politiques, juridiques et autres, le modèle du partenariat public-privé peut ne pas convenir à tous les projets. À cet égard, un représentant du secteur privé d'un pays en développement sans littoral a parlé du concept de «dialogue et partenariat public-privé».

34. S'agissant des ports maritimes, l'expérience faite dans les pays africains a montré l'importance des gains de productivité liés à la participation du secteur privé. Mesurée en nombre de conteneurs déplacés par heure, la productivité des cinq premiers ports d'Afrique subsaharienne, qui sont exploités par des sociétés privées, est en moyenne trois fois supérieure à celle des cinq ports les moins productifs, qui sont tous exploités par le secteur public. Parlant d'un grand port maritime européen, un expert a expliqué que la réforme du travail et l'introduction de la concurrence avaient contribué à réduire les coûts du transport international et que cela avait eu un impact mesurable sur les niveaux de prix dans le pays. En somme, les experts ont estimé que les concessionnaires portuaires privés tendaient à apporter des capitaux ainsi que des compétences et des connaissances spécialisées et que les

autorités portuaires percevaient ainsi des revenus additionnels et bénéficiaient de meilleures pratiques et de transferts de compétences et de technologie.

35. Un partenariat public-privé dans le secteur portuaire a eu les résultats positifs ci-après: a) augmentation de 24 % de la productivité des camions; b) désencombrement des ports et des routes; c) démantèlement du système des files d'attente; d) réduction de 20 % des coûts du fret; e) meilleure gestion de la circulation des camions le long des principaux couloirs de transport vers les postes frontière; et f) diminution du trafic poids lourds superflu. Ces bons résultats sont dus à l'étroite coopération entre opérateurs portuaires et transporteurs terrestres. Autre retombée positive: les émissions de dioxyde de carbone ont diminué en raison de la baisse de la consommation de carburant et de la baisse de consommation de papier consécutive à l'introduction de portails d'accès aux communautés portuaires entièrement informatisés. L'amélioration des systèmes de transport et de transit ont aussi permis d'améliorer la sécurité et la sûreté.

36. Certaines applications des systèmes informatiques utilisés dans le domaine des transports et du transit pourraient être mises en ligne, et ce, en différentes langues. Elles pourraient permettre la saisie automatique ou manuelle de données logistiques relatives au mouvement des marchandises et des véhicules ou encore, si elles sont intégrées avec les systèmes des douanes et d'autres administrations publiques, la vérification de données concernant les entreprises de transport et les cargaisons. Ces systèmes permettraient de renforcer la transparence et le contrôle des opérations entre opérateurs privés et administrations.

37. Les partenariats public-privé dans le domaine des transports et du transit peuvent se heurter à un certain nombre d'obstacles, tels le manque de soutien de la part de l'État, le caractère oligopolistique du marché des transports, l'insuffisance des capacités des opérateurs dans le domaine des TIC et l'inadéquation des infrastructures.

38. Un expert a parlé d'un accord de transit bilatéral qui est en cours de négociation; des partenariats public-privé des deux pays parties participent aux discussions pour que les entreprises de transport des deux pays puissent assurer des services de transit à travers le territoire de son voisin.

39. Les pays de transit prennent de plus en plus conscience de la contribution potentielle des investissements dans les infrastructures et les services de transport au développement de l'activité économique. Les experts ont donné des exemples de projets qui visaient à améliorer les transports maritimes de courte distance et l'exploitation des ports d'éclatement. On a pu constater que les partenariats public-privé, tels les contrats de construction-exploitation-transfert, permettaient d'améliorer les activités portuaires, même si dans quelques cas le volume des investissements et la durée d'amortissement étaient tels que certains projets ont échoué. Pour parer à cela, le secteur public pourrait se charger de la construction des principales infrastructures avant de lancer l'appel d'offres, abaissant ainsi les coûts à la charge du contractant et augmentant la rentabilité du projet.

40. Les pays en développement sans littoral cherchent aussi à offrir des services et des infrastructures de transport en transit. Ils pourraient de cette manière profiter davantage de la proximité des marchés voisins et fournir des services de transit de qualité aux pays qui leur sont proches et qui entretiennent des relations commerciales entre eux, ce en utilisant leurs propres services logistiques. Sur la base de l'expérience acquise et d'un certain nombre d'études, les pays en développement sans littoral qui souhaitent encourager les activités de transit devraient notamment créer des centres de logistique, moderniser leurs installations ferroviaires, investir dans l'infrastructure routière et mettre en place un programme de formation et de certification de transitaires.

4. Système des couloirs appliqué au transit international

41. La plupart des initiatives visant à faciliter le commerce de transit et le transport en transit sont bilatérales ou régionales. Pour élaborer et mettre en œuvre ces systèmes régionaux, il serait peut-être utile de créer des comités de gestion des couloirs. En Afrique, par exemple, la révision d'un certain nombre d'accords sous-régionaux relatifs aux couloirs de transit et d'un protocole relatif au transport fluvial relève de la responsabilité de comités de ce type.

42. Les communautés économiques régionales contribuent à la diffusion des meilleures pratiques et à la publication d'un recueil des instruments juridiques en vigueur. Des études ont récemment été réalisées et d'autres sont en cours sur la charge par essieu, les programmes de renforcement des capacités, les mécanismes de coordination et les mesures visant à améliorer la sécurité et la sûreté.

43. Les experts ont estimé qu'il fallait absolument étudier la question des couloirs de transit et énoncer des mesures concrètes permettant de faciliter le commerce de transit et le transport en transit. Le couloir permet une approche systématique englobant la gestion des technologies, des infrastructures, des services, des installations, des procédures administratives et des pratiques commerciales, et peut être analysé comme un système de production qui fournit des services logistiques optimisés tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

44. Il convient d'élaborer des cadres institutionnels et réglementaires permettant d'établir des règles claires, de promouvoir les initiatives dans le secteur des transports et de faciliter le commerce, soit dans la zone du couloir soit au niveau régional. Idéalement, cette réglementation devrait s'appliquer aux activités de transit en douane et aux transitaires ainsi qu'aux activités de transport et aux transporteurs afin que tous les pays participants, qu'ils aient un littoral ou non, aient accès au marché des transports aux mêmes conditions. Ce type d'intégration fonctionne déjà avec succès non seulement en Afrique de l'Est et en Afrique australe mais aussi dans le cône sud de l'Amérique du Sud.

45. On considère généralement que, sans confiance ni volonté commune, les initiatives de ce type sont vouées à l'échec. Les partenariats public-privé, lorsqu'ils sont parvenus à leur but, se sont montrés très efficaces pour créer un climat de confiance propice à la collaboration, comme on le constate, par exemple, dans certains pays asiatiques et certaines initiatives régionales prises dans le cadre du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne.

D. Promouvoir les partenariats public-privé axés sur la facilitation du commerce

1. Nécessité de solutions globales

46. Beaucoup de pays en développement utilisent encore les formulaires papier pour la documentation et les formalités commerciales. La paperasserie et les règles appliquées par les différentes administrations pour un même renseignement sont autant de sources d'erreur et freinent le mouvement des marchandises le long de la chaîne d'approvisionnement. La simplification des procédures et l'utilisation d'outils fondés sur les TIC permettent de synchroniser le mouvement des marchandises et la transmission des documents commerciaux. À cet égard, les experts ont souligné les résultats très probants affichés par les guichets uniques électroniques, les systèmes commerciaux dématérialisés et les systèmes en ligne des communautés portuaires. Toutefois, leur mise en œuvre est délicate et coûteuse, puisqu'elle requiert non seulement un financement durable mais aussi des connaissances, des compétences et des services spécialisés. Un moyen de se procurer ce

type d'équipement est de conclure des partenariats public-privé; le secteur privé dispose en effet des capacités nécessaires pour transférer les compétences, les services et les technologies qui manquent au secteur public. Un autre moyen de renforcer les capacités locales en matière de commerce et de facilitation des transports, c'est de faire appel aux institutions internationales qui peuvent fournir une assistance technique adaptée et contribuer au renforcement des capacités grâce, par exemple, aux modules de formation des formateurs.

47. Pour assurer le succès des réformes en faveur de la facilitation du commerce, il y a souvent une autre difficulté à surmonter: la pénurie de crédits à long terme nécessaires pour institutionnaliser les mécanismes de collaboration et financer les mesures fondées sur les technologies informatiques modernes.

48. Les experts ont estimé que les pôles de facilitation du commerce associant autorités publiques et acteurs intéressés du secteur privé commençaient à devenir un instrument capital pour favoriser la collaboration des parties prenantes. Ces pôles de collaboration pourraient par exemple avoir pour fonction de formuler et de réviser les positions du pays dans les négociations multilatérales ou bilatérales sur la facilitation du commerce. Ils se sont révélés particulièrement importants lorsqu'il s'est agi de définir les exigences en matière de traitement spécial et différencié et d'évaluer les besoins d'assistance technique pour mettre en œuvre certaines mesures de facilitation du commerce. Ils pourraient également être un lieu de concertation entre le secteur public et le secteur privé sur tel ou tel projet de réforme, par exemple la création d'un guichet unique pour le commerce international, la création de systèmes de gestion des risques ou de portails commerciaux en ligne destinés à fournir des informations sur les règles et les procédures d'importation et d'exportation.

2. Guichets uniques pour le commerce international

49. Le succès d'un guichet unique pour le commerce international dépend de plusieurs facteurs essentiels, notamment: a) la volonté et l'appui politiques; b) le soutien de toutes les parties prenantes et la mise en place d'un mécanisme de coordination approprié; c) la définition de la structure organisationnelle de la personne morale et des partenaires stratégiques; d) la définition du modèle commercial le plus approprié; e) la sensibilisation du public; f) l'adaptation du cadre juridique; g) la réalisation d'une étude technique et d'une étude de faisabilité qui examinent, entre autres choses, la question de l'harmonisation des données et contiennent une analyse des procédures et de l'amélioration de l'infrastructure informatique; et h) la planification de projets pilotes en coopération avec les organisations internationales.

50. Les experts ont analysé les modèles commerciaux public-privé de conception et d'exploitation d'un guichet unique pour le commerce international. Le modèle le plus courant est la structure commerciale ad hoc. C'est généralement elle qui assure la conception, l'exploitation et la maintenance du guichet unique et qui fournit les services de réseau à valeur ajoutée et les programmes de formation.

51. Il existe plusieurs obstacles à la création d'un guichet unique, dont la difficulté d'associer les décideurs politiques à un projet d'une aussi haute technicité. Alors que plusieurs organismes doivent demeurer engagés dans le projet et que leur action doit être coordonnée, le manque de connaissances parmi les décideurs et dans l'opinion publique entraîne parfois des retards importants. Pendant la phase de mise en œuvre, un engagement à long terme est indispensable; or, il est souvent fragmentaire et le projet s'essouffle sous l'effet d'intérêts concurrents.

52. Pour surmonter ces obstacles, il faut mettre en place une équipe de base forte et veiller à ce que ses principaux membres aient une vision nette des objectifs du projet. Il faut

aussi établir des lignes de communication claires et directes et les maintenir pendant toute la phase de mise en œuvre. Il sera nécessaire de renforcer les capacités des cadres moyens, et il convient aussi de veiller à ce que les équipes chargées de la mise en œuvre soient tenues responsables de leurs activités et de leurs résultats.

53. Pour créer un guichet unique électronique, on peut former un «réseau de partenariats» qui, dans un premier temps, s'efforcera de faire coopérer différentes entités publiques, parties prenantes privées et institutions universitaires. Dans un deuxième temps, ces partenariats seront reliés entre eux et gérés par un comité national sur le développement de la logistique, par exemple.

3. Automatisation des douanes, clef de la facilitation du commerce, et guichet unique

54. L'administration des douanes est au centre de la plupart des guichets uniques. Les systèmes douaniers automatisés, tels le système SYDONIA (Système douanier automatisé) de la CNUCED, sont un préalable indispensable au bon fonctionnement de ces guichets. Le système facilite la transmission des données et des documents électroniques pour les opérateurs commerciaux et les opérateurs de transport. Il contribue aussi à établir ou à améliorer la coopération entre, d'une part, les douanes et d'autres administrations publiques et, d'autre part, les opérateurs du secteur privé. Le principal objectif du système SYDONIA est de devenir un instrument de facilitation du commerce électronique.

55. SYDONIA est un système bien structuré qui a fait ses preuves dans des environnements très divers – grands pays en développement à revenu intermédiaire, petits États insulaires, pays en développement sans littoral et PMA. Dans le cadre d'un projet SYDONIA, le logiciel, y compris le code source et tout autre produit faisant partie du projet, appartient au pays.

56. Les experts de plusieurs pays ont expliqué comment différents systèmes douaniers automatisés, dont SYDONIA, pouvaient être reliés aux systèmes de guichet unique électronique élaborés par les entreprises informatiques. Un module de guichet unique SYDONIA proposera prochainement une interface entre le système douanier automatisé et les systèmes des autres administrations publiques. Il comportera également un système intégré de gestion des risques qui pourra être utilisé par toutes les administrations, facilitant et accélérant l'ensemble de la procédure de dédouanement.

57. La gestion des risques est un élément essentiel des systèmes douaniers automatisés modernes. Ceux-ci pourraient permettre l'intégration d'images numérisées dans les déclarations établies par les douanes ou par les opérateurs et, si la législation le permet, de signatures électroniques. Grâce à ces systèmes, il serait également possible de suivre la progression de l'opération d'importation, d'exportation ou de transit et de notifier automatiquement aux usagers les récapitulatifs de leurs déclarations, par SMS ou par courriel par exemple.

58. Le portail de l'administration des douanes comprend des fonctions de gestion de l'accès au système et des fonctions de transfert de données et de documents. Il prévoit la certification des documents, la génération de messages au format XML et la gestion d'une base de données de référence, et permet de demander des renseignements en ligne et de télécharger les mises à jour des règlements.

E. Faire avancer les réformes en matière de facilitation du commerce: rôle des pôles de collaboration, renforcement des capacités et contributions de la communauté internationale

1. Pôles nationaux de collaboration dans le contexte des négociations multilatérales

59. Les partenariats entre le secteur public et le secteur privé sont à la base de la facilitation du commerce et sont d'autant plus nécessaires que celle-ci ne peut être assurée exclusivement par le secteur public. Ces partenariats permettent de rapprocher les besoins et les intérêts publics et privés en inversant le processus de décision de telle sorte que les opérateurs privés ne soient plus en bout de chaîne, et placés devant le fait accompli. Au contraire, les deux secteurs sont consultés et contribuent à la définition des objectifs stratégiques et à l'élaboration des stratégies d'intégration nationales et régionales.

60. Les contrats de partenariat public-privé pour la construction et l'entretien des infrastructures doivent aussi s'appuyer sur une structure institutionnelle qui organise la collaboration sur la base du partage de l'information, des tâches, des ressources et des responsabilités entre les différents partenaires.

61. De plus, la collaboration établie au niveau national entre administrations publiques et secteur privé est aujourd'hui essentielle au vu des négociations sur la facilitation du commerce menées à l'OMC. Les pays doivent organiser un dialogue national avec les différentes parties prenantes pour connaître leurs besoins et, sur cette base, élaborer leur propre position de négociation question par question. Les autoévaluations sur la facilitation du commerce menées dans le cadre de l'OMC par plus de 86 pays en développement ont eu, selon les experts, un puissant effet catalyseur sur la formation de groupes de travail nationaux sur les négociations dans ce domaine. Les pays qui ont créé des groupes de ce type constatent que leur participation aux négociations et la connaissance qu'en a leur pays se sont améliorées. Ils sont aussi en mesure de réviser les conclusions de leur autoévaluation en fonction des modifications apportées aux propositions faites à Genève. Il faut toutefois assurer la permanence de ces groupes de travail tout au long des négociations, ce qui est difficile puisque cela demande beaucoup de temps et un engagement constant des participants. Les pôles nationaux de collaboration ont aussi un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des projets de facilitation du commerce et peuvent coordonner l'assistance technique et les activités de renforcement des capacités dans ce domaine et dans celui des transports.

62. Les pôles de facilitation du commerce peuvent prendre des formes différentes, dont les trois ci-après qui ont été présentées par les experts: le groupe de travail national, l'approche régionale fondée sur les groupes de travail nationaux coordonnés par un secrétariat régional, et le Comité national de facilitation du commerce et des transports.

63. Les experts ont brièvement évoqué quelques éléments indispensables au succès de ces pôles: volonté politique et appui au plus haut niveau, protagonistes dotés de pouvoirs décisionnels, plan de travail axé sur les résultats et l'action, circulation fluide de l'information, secrétariat ou administration assurant les fonctions administratives de base, et identification des domaines d'action prioritaires.

64. Les structures existantes et les relations qui ont été établies ne devraient donc pas être dédoublées. Le Groupe de travail devrait plutôt inscrire ses activités dans le cadre de la stratégie nationale de développement et des plans d'action correspondants et entretenir des liens étroits avec les organisations internationales chargées de la facilitation du commerce.

2. Mécanismes de coopération régionale

65. Selon les experts, il pouvait y avoir un certain degré de collaboration entre groupes de travail de pays voisins. Ce type d'approche peut être limité à certains domaines particuliers ou intégré dans le programme de travail des communautés économiques régionales, qui sont à la base des processus d'intégration.

66. Parlant du cas d'une organisation régionale qui cherchait à créer une union douanière, les experts ont relevé que l'analyse des besoins et des priorités en matière de facilitation du commerce et la définition des positions de négociation à l'OMC avaient beaucoup à gagner d'une coordination régionale étroite. Toutefois, pour être efficace, celle-ci doit s'exercer avec des groupes de travail nationaux qui fonctionnent bien, d'où la décision du secrétariat régional de commencer par soutenir la création de tels groupes associant représentants du secteur public et du secteur privé et de veiller à ce qu'ils soient viables. Les efforts de coordination menés ensuite au niveau régional ont profité de l'expérience acquise lors de négociations multilatérales et bilatérales antérieures.

67. Les conditions du succès de la coordination régionale sont les mêmes que celles des groupes de travail nationaux, à savoir l'appui politique, un minimum d'appui financier – d'une organisation internationale par exemple – et, enfin, l'identification et la participation d'acteurs motivés de haut niveau. Les pôles nationaux et régionaux peuvent fournir des orientations, appuyer les réformes en matière de facilitation du commerce et contribuer à la coordination des programmes d'assistance technique. Dans les petits pays en particulier, la coordination régionale peut contribuer à remédier au problème de déséconomies d'échelle et faciliter les groupements d'entreprises.

3. Renforcement des capacités et rôle de la communauté internationale

68. Pour réaliser des projets de facilitation du commerce, les pays en développement ont souvent besoin d'appui technique et financier. Cet appui peut provenir du secteur privé et de la communauté internationale sous forme d'investissements, d'assistance et d'activités de renforcement des capacités.

69. Pour accélérer le financement, la Banque mondiale a créé un mécanisme de facilitation du commerce qui permet aux pays et aux groupes de travail nationaux d'obtenir des fonds pour les projets dans des secteurs tels que les systèmes de transit régional, le développement logistique, l'évaluation comparative et l'audit des mesures de facilitation du commerce, et la gestion des frontières.

70. L'appui apporté par la CNUCED à la création et à l'activité des groupes de travail nationaux a été évoqué et salué par plusieurs experts nationaux. Cet appui sera maintenu. Pour que les activités réalisées soient mieux conçues et mieux adaptées aux besoins des pays en développement, notamment en ce qui concerne l'appui apporté aux pôles de facilitation du commerce, représentants et experts ont été invités à participer à la base de données CNUCED/CEE qui leur est consacrée. Cette base de données réunit des informations sur les expériences nationales dans ce domaine.

71. S'agissant de la coopération internationale dans le domaine du renforcement des capacités, les participants ont aussi parlé du Programme de formation portuaire TrainForTrade, qui est réalisé avec l'appui de plusieurs ports européens. Le programme est un bon exemple de partenariat triangulaire. Associant la CNUCED, des pays en développement et des opérateurs portuaires privés, il a pour objectif d'assurer le transfert de connaissances et de compétences. Il s'adresse aux cadres moyens et supérieurs et couvre tous les domaines d'une gestion portuaire moderne, combinant financement public et expertise privée.

F. Action à engager

72. Conformément à son mandat, la réunion d'experts pluriannuelle restera saisie de plusieurs questions examinées à la présente session. À sa prochaine session, elle poursuivra donc l'examen des mesures et initiatives à prendre pour optimiser la contribution de l'investissement, en particulier celui du secteur privé, à la facilitation du commerce, et notamment l'impact de ce type d'investissement sur les réseaux de transport internationaux et sur l'efficacité des services de transport et leur rôle dans la facilitation du commerce.

73. À sa prochaine session, la réunion pluriannuelle pourrait aussi aborder la question de l'utilisation des TIC pour la logistique, la facilitation du commerce et la sécurité des chaînes d'approvisionnement. Elle pourrait se pencher aussi sur les nouveaux problèmes influant sur les coûts et les liaisons de transport, tout particulièrement dans les PMA, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et sur l'amélioration des infrastructures de transit et de transport ainsi que des services connexes dans les pays en développement de transit.

74. À la prochaine session, les experts devraient aussi analyser le cadre réglementaire et juridique régissant la facilitation des transports et du commerce ainsi que la mise en œuvre effective des règles et des normes convenues. Ils devraient examiner la contribution de la CNUCED à l'application effective des mesures de facilitation du commerce dans le cadre de l'aide au commerce, y compris les engagements qui pourraient résulter des négociations menées à l'OMC sur la facilitation des échanges.

75. Bien que les droits de douane aient dans l'ensemble diminué avec l'application de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)/OMC et d'autres dispositifs de libéralisation du commerce international, les obstacles administratifs demeurent importants (documentation et procédures commerciales excessives, opacité des règles et des règlements, multiplication des contrôles aux frontières et insuffisance des liaisons de transport). Ce sont les opérateurs commerciaux des pays vulnérables, tels les petits États insulaires, les pays sans littoral et les PMA, qui sont le plus touchés. L'investissement dans le développement des transports et la facilitation du commerce est essentiel pour créer un environnement commercial cohérent, transparent et prévisible et réduire le coût du commerce international.

76. Les experts ont insisté sur la nécessité d'identifier les mesures et les initiatives à prendre pour optimiser la contribution de l'investissement dans la facilitation du commerce et les transports à la compétitivité et au développement. Le rôle des partenariats public-privé à cet égard est crucial.

77. Dans le domaine du transit, les experts ont exprimé le souhait que l'amélioration de l'article V du GATT et son application plus rigoureuse puissent aider les pays en développement sans littoral à être mieux reliés aux marchés étrangers. Les contributions de la communauté internationale n'ont pas nécessairement à être coûteuses; elles pourraient consister surtout à faire appliquer les accords régionaux et multilatéraux existants, adopter des mesures transparentes et mettre en commun les meilleures pratiques.

78. Au cours de la décennie écoulée, le Programme de formation portuaire TrainForTrade de la CNUCED a joué un rôle actif auprès des opérateurs portuaires du monde entier, contribuant au développement économique de leur pays. Il fait beaucoup pour renforcer les capacités des pays en développement sur le plan des ressources humaines. Dans le cadre de cette initiative, un partenariat public-privé a été mis en place avec des ports européens qui, par l'intermédiaire des réseaux de formation portuaire de la CNUCED, font bénéficier de leurs connaissances et de leurs compétences spécialisées des communautés portuaires d'Asie, d'Afrique et d'Amérique latine, et ce dans quatre langues. Le programme a pour principal objectif d'aider les communautés portuaires à favoriser le

développement économique en fournissant des services efficaces et compétitifs pour faciliter le commerce. Le groupe d'experts a recommandé que la CNUCED continue d'étendre les réseaux du Programme de formation portuaire TrainForTrade à de nouveaux pays.

79. La CNUCED devrait continuer d'appuyer activement le Programme d'action d'Almaty, qui répond aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Pour les premiers, le transport en transit et la facilitation du commerce sont une condition préalable de leur accès aux marchés étrangers; les seconds peuvent, quant à eux, tirer parti des synergies et des économies d'échelle générées par les marchandises qui passent par leurs ports maritimes en provenance ou à destination de leurs voisins. Dans ces deux catégories de pays, la collaboration entre le secteur public et le secteur privé peut répondre aux besoins communs dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce.

80. La facilitation du commerce est l'un des thèmes des négociations multilatérales du Programme de Doha pour le développement. Elle est aussi de plus en plus souvent intégrée dans les accords commerciaux régionaux ou bilatéraux. Pour que les pays en développement puissent tirer le meilleur parti possible des dispositions relatives au transit et à la facilitation du commerce dans les accords négociés, il faut absolument que les opérateurs du secteur public et du secteur privé aient leur mot à dire dans l'analyse des besoins nationaux ou régionaux en matière de facilitation du commerce. À en juger par les expériences faites au niveau national, la CNUCED devrait continuer d'aider les pays en développement et les organisations régionales dans leurs initiatives de partenariats public-privé dont le rôle et l'institutionnalisation ont été l'un des thèmes principaux de la présente réunion.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

81. À sa séance plénière d'ouverture, la réunion d'experts pluriannuelle a élu le Bureau ci-après:

| | |
|----------------------------|---|
| Président: | M. Jorge Alfredo Camaño Easton (CONALOG) |
| Vice-Président-Rapporteur: | M. Stephen Fevrier (OECD) |

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

82. À sa séance plénière d'ouverture, la réunion a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (qui figurait dans le document TD/B/C.I/MEM.1/4); l'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Partenariats public-privé pour le développement d'infrastructures visant à faciliter le commerce et les transports.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

83. À sa séance plénière de clôture, le jeudi 10 décembre 2009, la réunion d'experts pluriannuelle a décidé que le Président établirait un résumé des débats (voir le chapitre I).

D. Adoption du rapport

84. Également à sa séance plénière de clôture, la réunion a autorisé le Vice-Président-Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, le rapport final de la réunion.

Annexe I

Programme provisoire – Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce

| <i>Mardi</i> 8 décembre 2009 | <i>Mercredi</i> 9 décembre 2009 | <i>Jeudi</i> 10 décembre 2009 |
|--|------------------------------------|---|
| (10 heures – 13 heures) | (10 heures – 13 heures) | (10 heures – 13 heures) |
| Séance plénière | Discussions informelles | Discussions informelles |
| Déclaration d'ouverture | Point 3: (suite) | Point 3: (suite) |
| Point 1: Élection du Bureau | | |
| Point 2: Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux | | |
| Présentation du point 3 | | |
| Discussions informelles | | |
| Point 3: Partenariats public-privé pour le développement d'infrastructures visant à faciliter le commerce et les transports | | |
| (15 heures – 18 heures) | (15 heures – 18 heures) | (15 heures – 18 heures) |
| Discussions informelles | Discussions informelles | Discussions informelles |
| Point 3: (suite) | Point 3: (suite) | Examen des résultats de la réunion |
| | | Séance plénière (séance de clôture) |
| | | Point 4: Adoption du rapport de la réunion |

Annexe II

Participation*

1. Des représentants des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la session:

| | |
|--------------------------------|--|
| Afrique du Sud | Mali |
| Algérie | Maroc |
| Allemagne | Mexique |
| Angola | Mongolie |
| Arabie saoudite | Myanmar |
| Botswana | Népal |
| Brunéi Darussalam | Pakistan |
| Bulgarie | Paraguay |
| Cambodge | Philippines |
| Cameroun | Qatar |
| Chine | République arabe syrienne |
| Djibouti | République centrafricaine |
| Égypte | République dominicaine |
| Émirats arabes unis | République tchèque |
| États-Unis d'Amérique | Roumanie |
| Éthiopie | Samoa |
| Fédération de Russie | Sénégal |
| Grèce | Serbie |
| Guatemala | Suède |
| Indonésie | Thaïlande |
| Iran (République islamique d') | Trinité-et-Tobago |
| Irlande | Turquie |
| Italie | Uruguay |
| Jordanie | Venezuela (République bolivarienne du) |
| Kazakhstan | Viet Nam |

2. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session:

Groupe de la Banque africaine de développement
 Union africaine
 Organisation de coopération économique
 Union européenne
 Ligue des États arabes
 Organisation des États des Caraïbes orientales
 Union douanière d'Afrique australe

* La liste des participants porte la cote TD/B/C.I/MEM.1/Inf.2.

3. Les organismes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session:
 - Centre du commerce international (CCI)
 - Commission économique pour l'Afrique
 - Commission économique pour l'Europe
4. Les institutions spécialisées et les organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session:
 - Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
 - Banque mondiale
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session:
 - Catégorie générale*
 - Ingénieurs du monde
 - Village Suisse ONG
6. L'organisation ci-après était invitée à participer à la session à titre d'observateur:
 - Union internationale des transports routiers
7. Les intervenants ci-après ont été invités à participer à la Réunion d'experts:
 - (Selon l'ordre chronologique d'intervention)
 - M. Sorasak **Pan**, Secrétaire d'État, Ministère du commerce (Cambodge)
 - M. Eduardo **Sperisen-Yurt**, Ambassadeur, Représentant permanent du Guatemala auprès de l'OMC, Président du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges de l'OMC
 - M. Geoffrey **Hamilton**, Chef, Service de la coopération et des partenariats, Division de la coopération et de l'intégration économiques, CEE
 - M^{me} Cristina **Lozano**, Administratrice principale chargée de la réglementation commerciale, NEPAD, Intégration régionale et commerce, Banque africaine de développement.
 - M. Sambuu **Demberel**, Président-Directeur-général, Chambre de commerce et d'industrie de Mongolie
 - M. Sameer **Mubarak**, Président, Nafith Logistics PSC (Jordanie)
 - M. Jean Kizito **Kabanuka**, Spécialiste des transports, Coordinateur régional, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), Afrique de l'Est et Afrique australe, Groupe de la Banque mondiale, Nairobi (Kenya)
 - M. Somnuk **Keretho**, Directeur, Conseiller en logistique électronique, Ministère des technologies de l'information et de la communication, Directeur, Institute for Information Technology Innovation, Kasetsart University (Thaïlande)
 - M. John **Moore**, Directeur, Dublin Port Company (Irlande)
 - M^{me} Nosiku S. **Myninda**, Chargée de cours, Université de Zambie (par vidéoconférence de Lusaka).
 - M^{me} D. **Nguyen-van Houtte**, Fonctionnaire régionale, Banque mondiale (par vidéoconférence de Lusaka).
 - M. Javid **Mansoor**, Secrétaire exécutif, National Trade and Transport Facilitation Committee (Pakistan).
 - M. Stephen **Fevrier**, Attaché principal chargé des questions techniques, Délégation permanente de l'OECD, Genève.