



6

Profils commerciaux de pays en développement sans littoral

Portrait du commerce des PDSL	80
Commerce des services et connectivité des PDSL	88
Services de transport et de logistique	89
Connectivité des TIC	94
COVID-19, connectivité des PDSL et tourisme	95
Étude de cas : La numérisation des procédures à la frontière au Kazakhstan	96
Commerce électronique : Dépasser la fracture numérique dans les PDSL	98
Coûts du commerce	101
Goulets d'étranglement commerciaux dans les PDSL en raison des perturbations du transport maritimes	101
Règles d'origine et utilisation des préférences	104

Le commerce joue un rôle crucial dans la réalisation des objectifs de développement des PDSL et s'avère essentiel pour réaliser les objectifs de développement durable (ODD), notamment la cible 17.11: augmenter de manière significative les exportations des pays en développement.

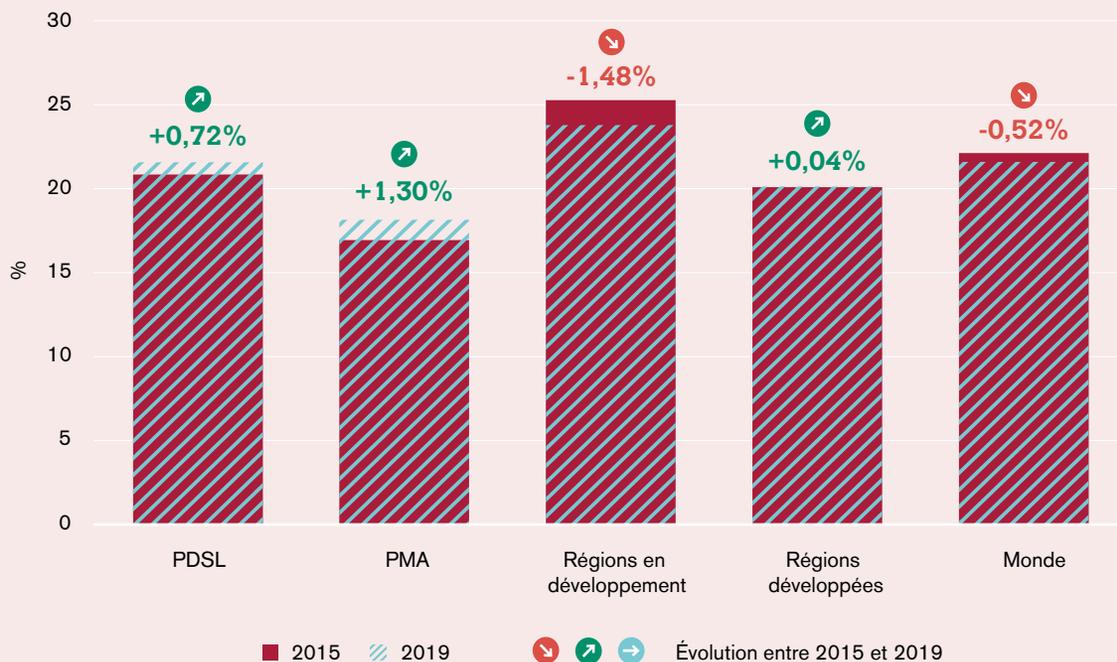
La figure 14 montre que la part des exportations de marchandises dans le PIB des PDSL a augmenté, enregistrant un taux de croissance de 0,72%. Ce taux de croissance est inférieur à celui des PMA (1,30%) mais supérieur à celui des régions développées. Bien que des progrès réguliers aient été enregistrés par les PDSL dans la réalisation de cette cible des ODD,

des efforts additionnels sont encore nécessaires pour parvenir aux résultats socioéconomiques voulus.

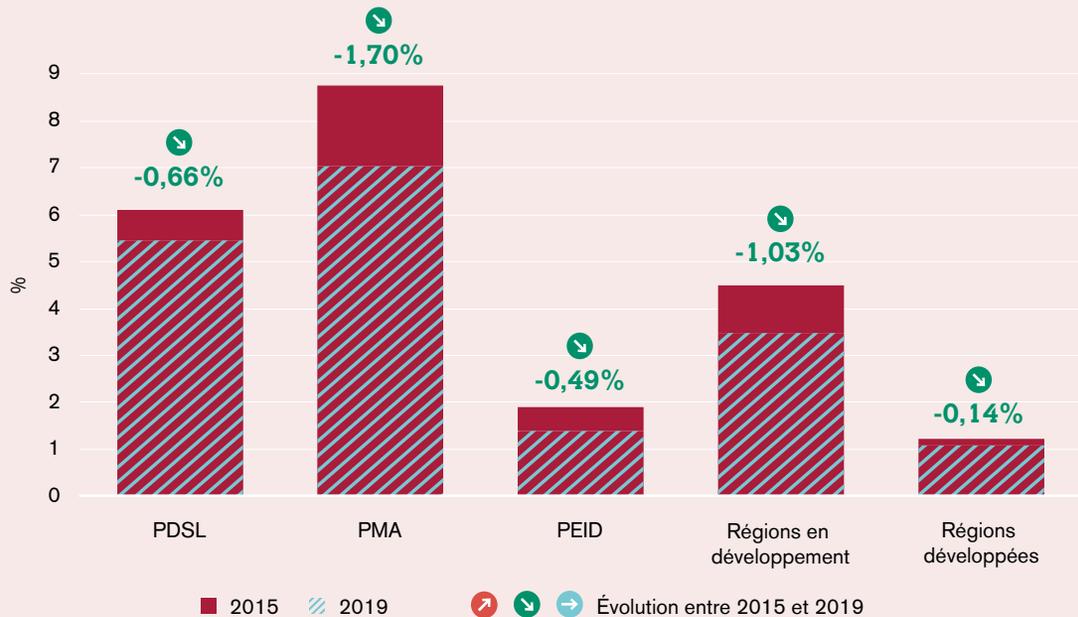
Compte tenu de la baisse des niveaux tarifaires appliqués, qui sont passés de 6,1% en 2015 à 5,5% en 2019, les PDSL peuvent être considérés comme des économies relativement ouvertes (voir la figure 15). Ils appliquent des taux de droits légèrement supérieurs à la moyenne de l'ensemble des pays en développement (3,5% en 2019), les mécanismes de protection à cet égard étant pour la plupart liés à un certain nombre de PMA qui font également partie du groupe des PDSL. Ce groupe comprend 32 pays de quatre continents différents aux résultats commerciaux et



Figure 14 : Part des exportations de marchandises dans le PIB, 2015 et 2019



Source : Portail de suivi des ODD.

Figure 15 : Droits appliqués (y compris les préférences), 2015 et 2019


Source : Portail de suivi des ODD.

profils économiques assez divers. Toutefois, les PDSL ont en commun de présenter un faible niveau de diversification, les exportations se concentrant sur quelques secteurs clés. Les trois principaux facteurs expliquant cette faible diversification dans les PDSL sont les suivants (OCDE/OMC, 2019) :

- une capacité industrielle ou manufacturière limitée;
- un accès limité au financement du commerce;
- des coûts du commerce plus élevés.

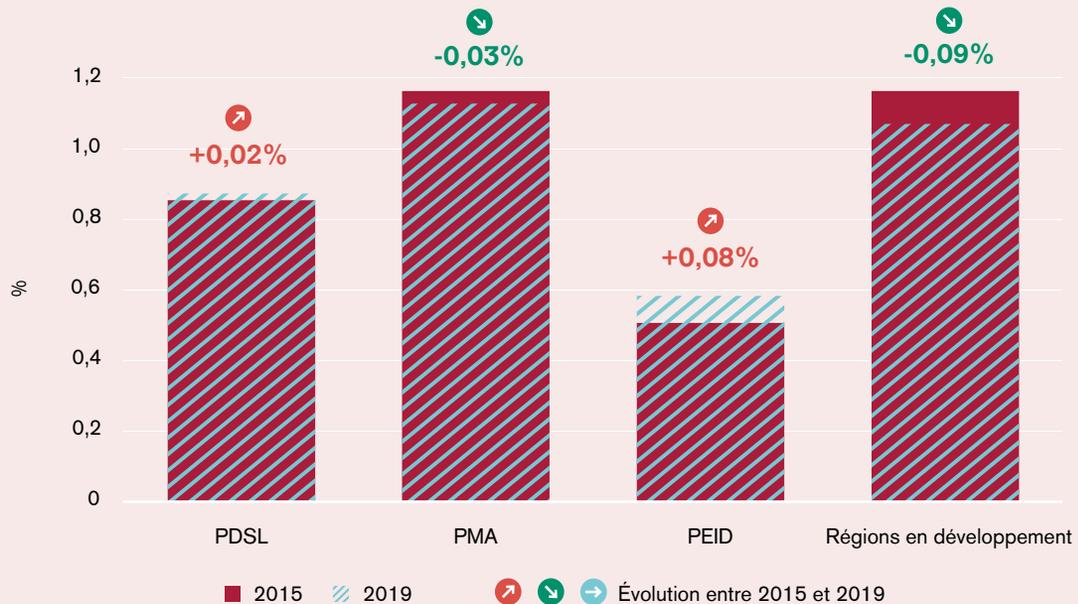
Parallèlement à la poursuite des efforts en vue de soutenir les possibilités de diversification des PDSL, il convient également de veiller à faire progresser les

secteurs d'exportation actuels dans lesquels les PDSL Membres sont déjà susceptibles de bénéficier d'un avantage comparatif. Cela nous amène à analyser les droits extérieurs auxquels sont soumis les PDSL (voir la figure 16). S'agissant des exportations vers les régions développées, les PDSL se sont vu appliquer un droit moyen de 0,85% en 2019. Les droits imposés aux PDSL sont inférieurs à ceux visant les PMA et les régions en développement d'une manière générale, mais supérieurs à ceux visant les PEID. Il convient toutefois de noter que, dans le cas des PDSL et des PIED, les lignes tarifaires connaissent une tendance légèrement à la hausse depuis 2015, témoignant de l'apparition

de nouveaux obstacles au cours de la période considérée. Un examen plus approfondi de cette tendance montre que la hausse signalée de 0,02% des droits visant les PDSL concerne uniquement le commerce de produits bruts (produits pas ou peu transformés). Si la hausse des droits visant le commerce de produits bruts a été d'un niveau similaire dans toutes les régions économiques étudiées, l'augmentation nette dans l'ensemble des lignes de produits et des secteurs a eu une incidence négative plus grande sur les PIED et les PDSL, respectivement.

L'analyse des droits appliqués a également porté sur la proportion des exportations bénéficiant d'un droit nul (en franchise de

Figure 16 : Droits (y compris les préférences) visant les exportations à destination des régions développées, 2015 et 2019



Source : Portail de suivi des ODD.

droits) à destination des régions développées (voir la figure 17). Les PDSL ont bénéficié des avantages les plus élevés à cet égard, 95% de l'ensemble des exportations en provenance des PDSL ayant bénéficié de l'admission en franchise de droits. Cette tendance est à la hausse, enregistrant une augmentation de près de 1% entre 2015 et 2019.

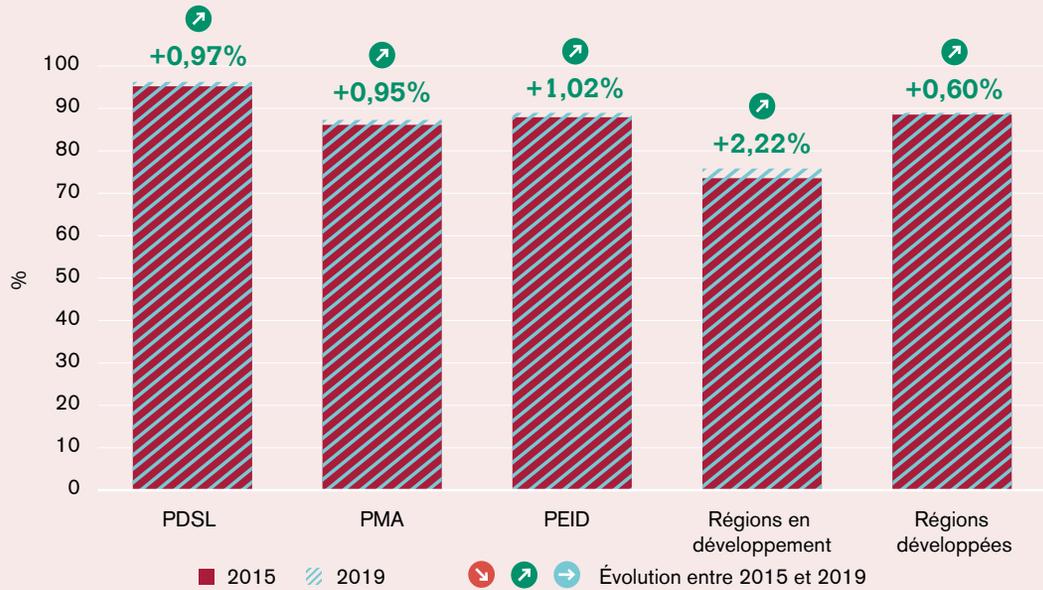
On observe une tendance à la baisse des exportations mondiales des PDSL bénéficiant d'un droit nul dans les catégories des produits bruts et des produits finis (voir la figure 18), contre une hausse de près de 5% dans celle des produits semi-finis. Bien que cette dernière conserve la part la plus faible dans les exportations en franchise de droits parmi ces

trois catégories en 2019, cette tendance à la hausse est susceptible d'inciter davantage les PDSL à se diversifier et ne pas se limiter aux exportations de produits bruts.

D'une manière générale, l'analyse montre que les lignes tarifaires peuvent ne pas constituer une entrave notable aux exportations des PDSL vers les régions développées, 95% des produits des PDSL bénéficiant d'un droit nul, tandis que les autres produits exportés sont soumis à des droits comparativement faibles, d'une moyenne de 0,85%. On observe toutefois des tendances négatives, y compris une hausse de 0,02% des droits visant notamment les exportations de produits bruts à destination des régions développées, ainsi qu'une réduction de la part des PDSL

dans les exportations (mondiales) de produits bruts et de produits finis bénéficiant d'un droit nul. Cet élément est contrebalancé par leur part croissante dans les exportations de produits semi-finis bénéficiant d'un droit nul, une tendance susceptible de contribuer aux efforts de diversification des PDSL.

Figure 17 : Part des exportations en franchise de droits à destination des régions développées, 2015 et 2019



Source : Portail de suivi des ODD.

Figure 18 : Part des produits bruts, semi-finis et finis en provenance de PDSL en franchise de droits, 2015 et 2019



Source : Portail de suivi des ODD.

Portrait du commerce des PDSL

En 2020, les exportations de marchandises des PDSL ont diminué de 11,4% en glissement annuel (voir la figure 19), passant de 190 milliards de \$EU en 2019 à 168 milliards de \$EU en 2020, contre une baisse de 7,7% pour le reste du monde. Les économies des PDSL autres que PMA ont enregistré une baisse annuelle de 15,1%, contre une augmentation de 3,3% pour les PMA. Plusieurs PMA ont notamment tiré avantage de l'augmentation des exportations de métaux précieux et d'or, de la hausse des prix de l'or en 2020 et de la stabilité de la

demande de produits agricoles. Selon l'UN-OHRLS¹ :

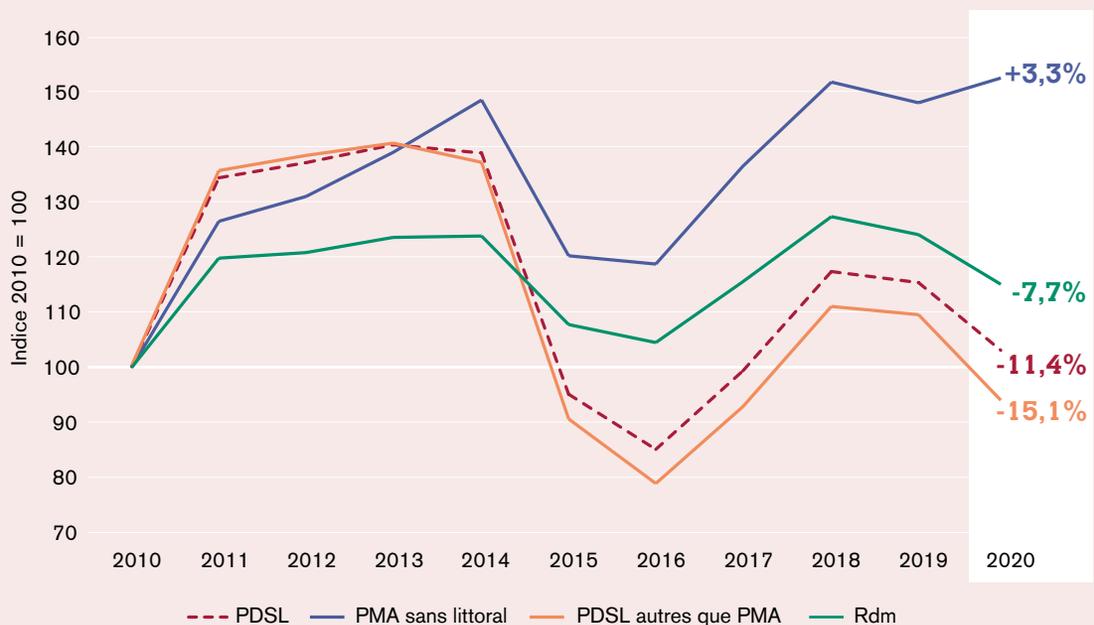
« Environ 80% des PDSL sont tributaires des produits primaires pour plus de 60% de leurs exportations. La contraction de la demande de produits de base dans les principaux marchés d'exportation ainsi que les difficultés d'approvisionnement dues aux perturbations des réseaux de logistique ont eu une incidence négative sur les exportations de ces pays. Cette chute des exportations a conduit à l'effondrement des prix de certains produits de base, entraînant une perte relativement élevée de recettes

de devises et des conséquences graves sur le développement socioéconomique, y compris sur la viabilité de la dette. Les répercussions immédiates pour les PDSL comprennent la réduction de la marge de manœuvre budgétaire pour les dépenses publiques globales, notamment dans les soins de santé, l'approvisionnement en fournitures médicales et alimentaires essentielles et la mise en place de filets de sécurité sociale pour les plus vulnérables. »

Les valeurs des exportations en 2020 ont été néanmoins supérieures aux valeurs respectives en 2010 pour tous les groupes indiqués,

Figure 19 : Exportations de marchandises des PDSL et du reste du monde, 2010-2020

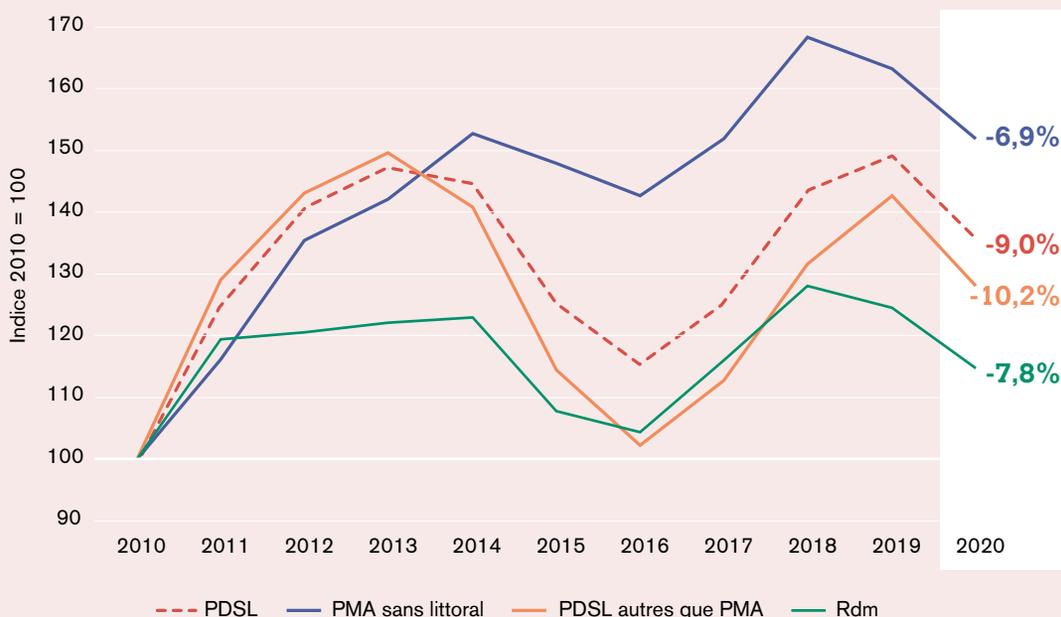
(Indices des valeurs en \$EU, 2010 = 100)



Source : Secrétariat de l'OMC.

Figure 20 : Importations de marchandises des PDSL et du reste du monde, 2010-2020

(Indices des valeurs en \$EU, 2010 = 100)



Source : Secrétariat de l'OMC.

à l'exception des PDSL autres que PMA. Les exportations des PMA sans littoral étaient même supérieures de 50% à leur niveau de 2010. Les exportations des PDSL autres que PMA étaient inférieures de 7% à leur niveau de 2010. La part des PDSL dans les exportations mondiales est passée de 1,10% en 2010 à 1,03% en 2019 et 0,99% en 2020.

Les importations de marchandises des PDSL ont diminué de 9,0% en 2020 (voir la figure 20), passant de 227 milliards de \$EU en 2019 à 206 milliards de \$EU en 2020, contre une diminution de seulement 7,8% pour le reste du monde. Les importations des pays autres que PMA ont

davantage baissé que celles des PMA (-10,2% contre -6,9%).

Les valeurs des importations en 2020 pour tous les groupes ont été supérieures aux valeurs respectives en 2010, l'augmentation allant de 15% pour le monde à 52% pour les PMA sans littoral. La part des PDSL dans les importations mondiales est passée de 1,01% en 2010 à 1,20% en 2019 et 1,19% en 2020.

La balance globale du commerce des marchandises des PDSL depuis 2010 a commencé à devenir négative à partir de 2015 (voir la figure 21), année au cours de laquelle l'excédent commercial des PDSL autres que PMA est retombé à 7 milliards de \$EU après avoir

Figure 21 : Balance du commerce des marchandises des PDSL, 2010-2020

(En milliards de \$EU)



Source : Secrétariat de l'OMC.

atteint 45 milliards de \$EU en 2014 et n'a donc plus permis de compenser la balance commerciale généralement déficitaire des PMA sans littoral. Cette chute en 2015 s'expliquait principalement par la baisse sensible des cours du pétrole en 2015 et ses conséquences sur des PDSL autres que PMA exportateurs de pétrole, tels que l'Azerbaïdjan, la Kazakhstan et l'Ouzbékistan. Alors qu'en 2010, les PDSL affichaient un excédent commercial global de 13 milliards de \$EU, celui-ci s'est transformé en déficit commercial de 38 milliards de \$EU en 2020.

Le tableau 9 énumère les dix principaux produits exportés par

les PDSL en 2020. Les huiles et les gaz de pétrole représentaient près de 30% des exportations totales des PDSL en 2020. Sur les dix principaux produits, seuls l'or sous formes semi-ouvrées et l'énergie électrique ont connu une progression en glissement annuel (129,9% et 7,6%, respectivement). La principale modification dans le classement concerne l'or sous formes semi-ouvrées, qui est passé de la dixième à la quatrième place en 2020.

Aucun des dix principaux produits exportés par les PDSL en 2020 n'était un produit agricole. L'ensemble des produits agricoles ne

représentaient en tout que 16% des exportations totales de marchandises des PDSL en 2020 (contre 14% en 2019). Le tableau 10 énumère les dix principaux produits agricoles exportés par les PDSL en 2020.

Les dix principaux produits importés par les PDSL en 2020 sont énumérés dans le tableau 11, duquel il ressort que les importations sont bien moins concentrées que les exportations. Alors que les dix principaux produits exportés par les PDSL représentent environ 60% des exportations totales, cette part n'est que de 14% pour les dix principaux produits importés. Les médicaments étaient le produit le plus importés

Tableau 9 : Dix principaux produits exportés par les PDSL en 2020

Rang en 2020 (2019)	Désignation des marchandises (code du SH)	Valeur (millions de \$EU)	Part des exportations totales (%)	Variation annuelle (%)
1 (1)	Huiles; huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux (270900)	28 161	21,6	-32,8
2 (3)	Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux; à l'état gazeux, gaz naturel (271121)	10 341	7,9	-28,9
3 (2)	Métaux; or, à usage non monétaire, sous formes brutes (à l'exclusion des poudres) (710812)	9 750	7,5	-46,0
4 (10)	Métaux; or, sous formes mi-ouvrées (710813)	7 265	5,6	129,9
5 (4)	Cuivre affiné, sous forme brute; cathodes et sections de cathodes (740311)	4 664	3,6	-17,2
6 (5)	Minerais de cuivre et leurs concentrés (260300)	4 538	3,5	-8,3
7 (6)	Cuivre non affiné; anodes en cuivre pour affinage électrolytique (740200)	4 133	3,2	-14,0
8 (9)	Énergie électrique (271600)	3 773	2,9	7,6
9 (7)	Diamants non industriels bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés, non montés ni sertis (710231)	2 463	1,9	-36,0
10 (8)	Houilles bitumineuses, même pulvérisées, mais non agglomérées (270112)	2 273	1,7	-35,6

Source : Base de données Comtrade de l'ONU (données des importateurs).

Tableau 10 : Dix principaux produits agricoles exportés par les PDSL en 2020

Rang en 2020 (2019)	Désignation des marchandises (code du SH)	Valeur (millions de \$EU)	Part des exportations totales (%)	Variation annuelle (%)
11 (12)	Fèves de soja, autres que de semence, même concassées (120190)	2 203	1,7	22,2
16 (19)	Café non torréfié ni décaféiné (090111)	1 293	1,0	-8,3
17 (17)	Tabacs partiellement ou totalement écotés (240120)	1 233	0,9	-15,3
20 (26)	Graines oléagineuses; graines de sésame, même concassées (120740)	864	0,7	2,7
24 (28)	Céréales; froment (blé) et méteil, autre que le froment (blé) dur, autre que de semence (100199)	711	0,5	-12,9
25 (25)	Coton, non cardé ni peigné (520100)	627	0,5	-32,4
30 (20)	Tourteaux et autres résidus solides; même broyés ou agglomérés sous forme de pellets, de l'extraction d'huile de soja (230400)	485	0,4	-65,2
31 (33)	Céréales; maïs, autre que de semence (100590)	458	0,4	-27,6
35 (35)	Viandes des animaux de l'espèce bovine, morceaux désossés, congelées (020230)	348	0,3	-41,6
39 (39)	Sucres; sucre de canne, brut, à l'état solide, autre que mentionné dans la note 2 de sous-positions du présent chapitre, sans addition d'aromatisants ou de colorants (170114)	281	0,2	-14,4

Source : Base de données Comtrade de l'ONU (données des importateurs).

en 2020, alors qu'ils apparaissaient au quatrième rang en 2019, avec une part de 2,7% des importations totales (soit une augmentation annuelle de 2,0%). Malgré une baisse de 36,8%, les téléphones portables sont passés du troisième au deuxième rang en 2020, avec une part de 2,0% des importations totales. Les importations d'huiles de pétrole ont diminué de 63% et sont passées de la première à la troisième position en 2020.

Les dix principaux PDSL exportateurs représentaient 74% des exportations des PDSL en 2020 (voir la figure 22). Les principaux pays exportateurs étaient le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et l'Ouzbékistan, lesquels ont enregistré une baisse de leurs exportations de 19%, 30% et 5%, respectivement. Les importations se concentrent également entre les dix principaux importateurs, lesquels représentent 64% des importations des PDSL. Les

principaux pays importateurs en 2020 étaient le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et l'Éthiopie, lesquels ont enregistré une baisse moins conséquente de leurs importations de 1%, 8% et 3%, respectivement.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions différentes sur les exportations des PDSL (voir la figure 23). Sur les 32 PMA, 10 ont même vu leurs exportations augmenter en 2020. Le Tadjikistan est arrivé en tête avec une augmentation de

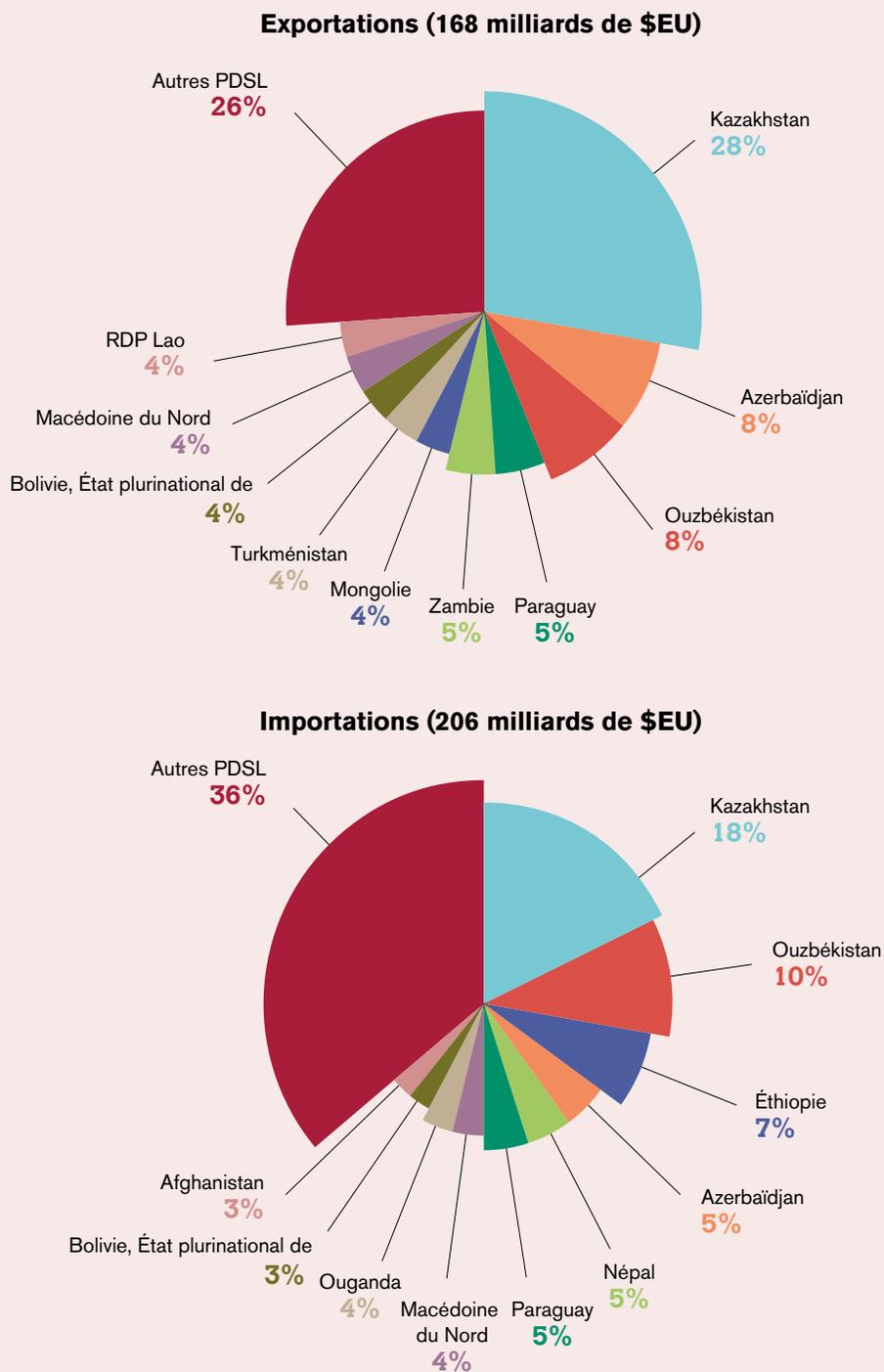
Tableau 11 : Dix principaux produits importés par les PDSL en 2020

Rang en 2020 (2019)	Désignation des marchandises	Valeur (millions de \$EU)	Part des exportations totales (%)	Variation annuelle (%)
1 (4)	Médicaments; constitués par des produits mélangés ou non mélangés, n.c.a. sous le n° 3004, préparés à des fins thérapeutiques ou prophylactiques, conditionnés pour la vente au détail (300490)	3 783	2,7	2,0
2 (3)	Téléphones pour réseaux cellulaires et pour autres réseaux sans fil (851712)	2 736	2,0	-36,8
3 (1)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, ne contenant pas de biodiesel, autres que les huiles brutes, autres que les huiles usagées; préparations n.c.a. contenant en poids 70% ou plus d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux; autres que les huiles légères et les préparations (271019)	2 676	1,9	-63,0
4 (2)	Marchandises non classifiées (999999)	2 559	1,9	-57,5
5 (5)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, ne contenant pas de biodiesel, autres que les huiles brutes, autres que les huiles usagées; préparations n.c.a. contenant en poids 70% ou plus d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux; huiles légères et préparations (271012)	1 526	1,1	-56,6
6 (9)	Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide excédant 15 000 kg (880240)	1 344	1,0	-26,0
7 (7)	Appareils de distillation ou de rectification; non utilisés à des usages domestiques (841940)	1 328	1,0	-38,8
8 (6)	Véhicules, à moteur à piston alternatif à allumage par étincelles d'une cylindrée excédant 1 500 cm ³ mais n'excédant pas 3 000 cm ³ (870323)	1 172	0,8	-50,9
9 (17)	Diamants non industriels bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés, non montés ni sertis (710231)	1 170	0,8	15,6
10 (39)	Turboréacteurs d'une poussée excédant 25 kN (841112)	1 025	0,7	55,8

Source : Base de données Comtrade de l'ONU (données des importateurs).

Figure 22 : Dix principaux PDSL exportateurs et importateurs, 2020

(Part du commerce total des PDSL)



Source : Secrétariat de l'OMC.

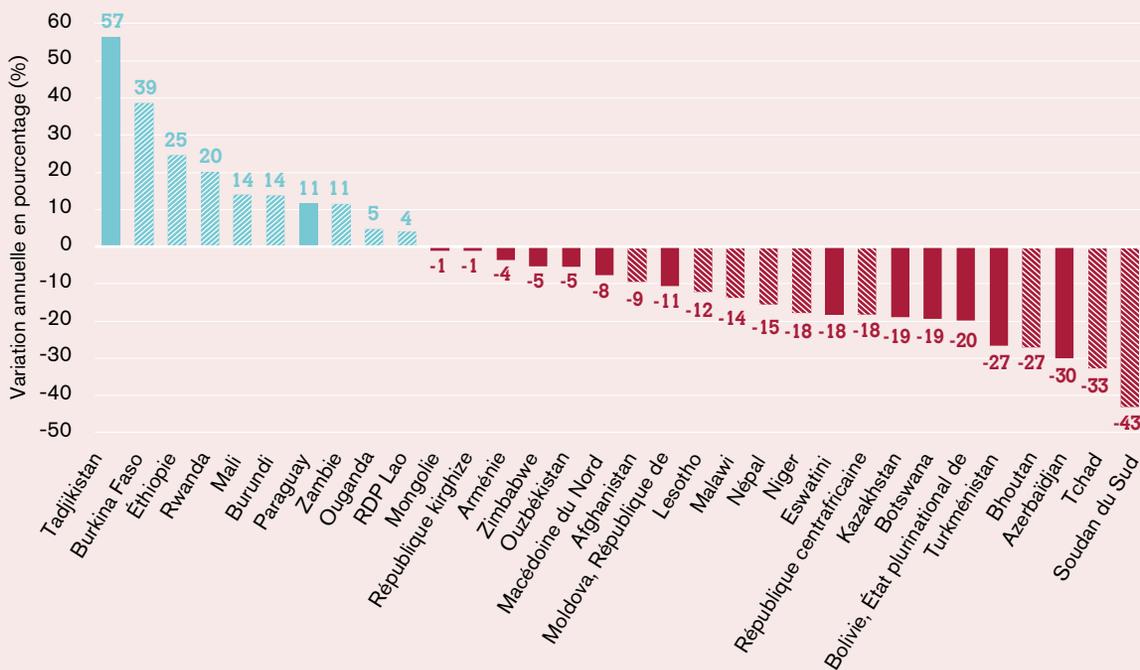
57% grâce à la forte croissance des exportations d'or, suivi du Burkina Faso avec 39% (lui aussi du fait principalement des exportations d'or) et de l'Éthiopie avec 25% (augmentation des exportations de légumes à cosse et d'autres produits agricoles). Les plus fortes baisses ont été enregistrées par les pays exportateurs de pétrole: Soudan du Sud, Tchad et Azerbaïdjan, avec des diminutions de 43%, 33% et 30%, respectivement.

Les destinations des exportations des PDSL sont relativement concentrées (voir la figure 24). En 2020, 81% des exportations de marchandises des PDSL ont

été destinées aux dix principaux partenaires commerciaux (contre 78% en 2019). Plus de la moitié des exportations totales ont été destinées aux trois principaux partenaires: l'Union européenne (24%); la Chine (22%); et les Émirats arabes unis (7%). Les importations sont tout aussi concentrées, 81% des importations des PDSL provenant des dix principaux partenaires (contre 77% en 2019): les trois principaux partenaires – la Chine (21%), l'Union européenne (16%) et la Fédération de Russie (16%) – ont représenté plus de 50% des importations totales en 2020.

Figure 23 : Évolution des exportations de marchandises des PDSL, 2020

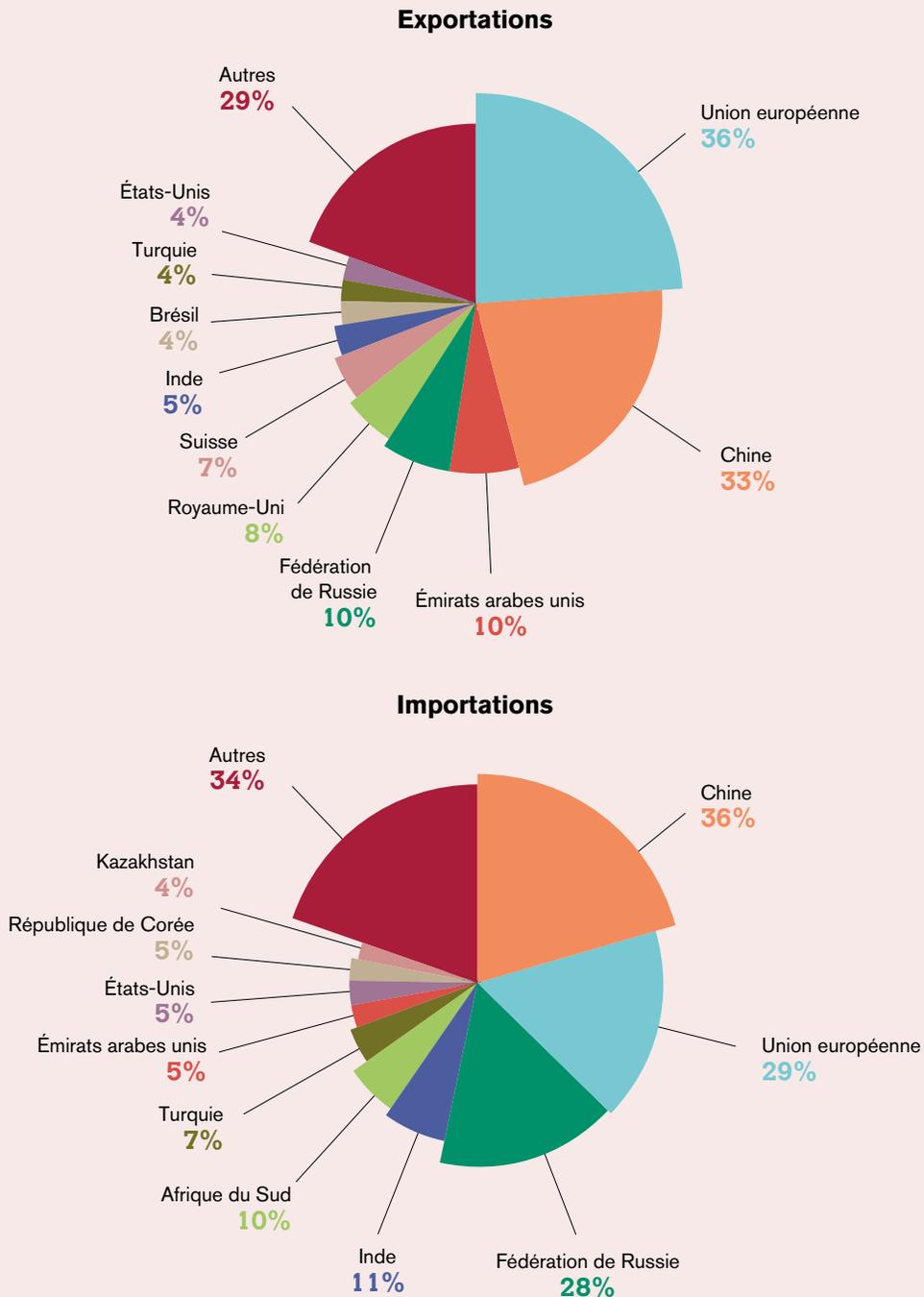
(Variation annuelle en pourcentage, les parties grisées représentent les PMA)



Source : Secrétariat de l'OMC.

Figure 24 : Dix principaux partenaires commerciaux des PDSL, 2020

(Part du commerce total des PDSL)



Source : Base de données Comtrade de l'ONU (données des partenaires).

Notes : Les données concernant les Émirats arabes unis se fondent sur les estimations de l'OMC.

Selon les estimations, à court terme, les exportations de marchandises des PDSL devraient connaître une nette reprise au premier trimestre 2021 (voir la figure 25), les exportations totales de marchandises devant enregistrer une variation en glissement annuel de 10%. Les exportations de produits manufacturés avaient déjà connu une première reprise au cours du quatrième trimestre 2020 (+9%), qui s'est élevée à 24% au premier trimestre 2021. Au plus fort de la pandémie de COVID-19 au deuxième trimestre 2020, les exportations totales de marchandises avaient diminué de 32% en glissement annuel, les exportations de combustibles et de produits des industries extractives

ayant été les plus touchées (-46%). Les exportations de produits agricoles des PDSL se sont avérées être la catégorie de produits la plus résiliente, ne baissant que de 9% au premier trimestre 2020 et enregistrant déjà une augmentation dès le troisième trimestre 2020.

Commerce des services et connectivité des PDSL

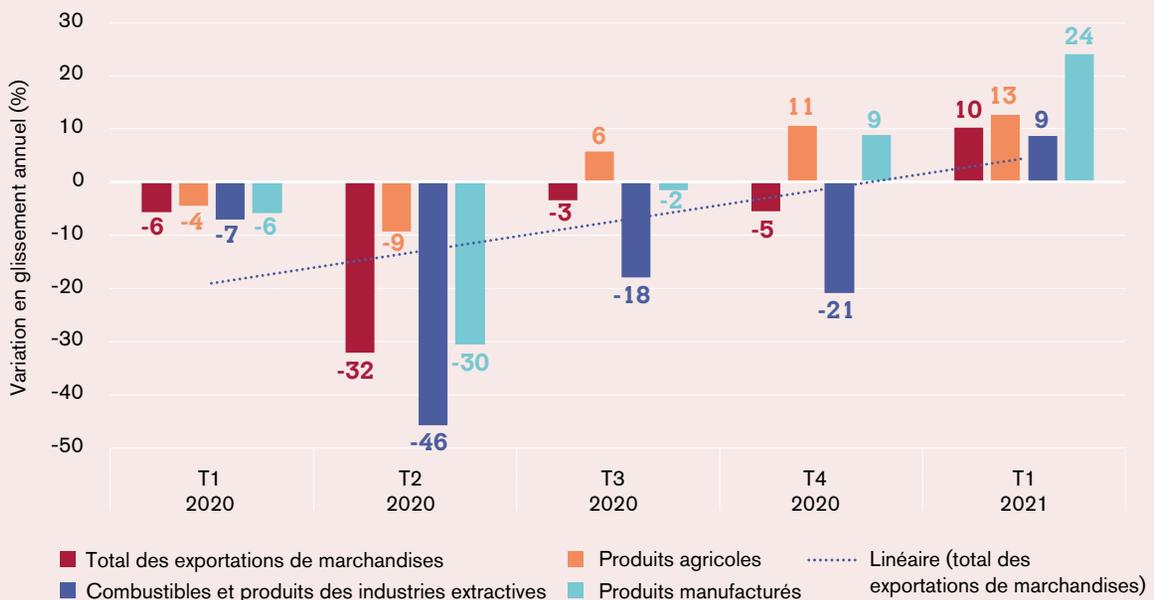
L'établissement d'une connectivité fiable et efficace aux marchés mondiaux est un élément crucial pour permettre aux PDSL de réduire les goulets d'étranglement commerciaux. Cette connectivité repose non seulement sur les infrastructures (à savoir les routes, les voies ferrées, les ports, les aéroports et les terminaux de

marchandises) dans les PDSL et leurs pays de transit, mais également sur la capacité des PDSL à fournir des services de transport, de logistique et des TIC efficaces. Étant donné que la structure des exportations de nombreux PDSL est dominée par un petit nombre de produits minéraux et agricoles, les PDSL sont généralement confrontés à des contraintes importantes en matière de connectivité intérieure, parmi lesquelles (Arvis *et al.*, 2010) :

- l'insuffisance des infrastructures;
- des services de transport de fret et de logistique inefficaces;
- des accords de transit fragiles;
- des normes divergentes (concernant les véhicules, les conducteurs et le transit international);

Figure 25 : Exportations de marchandises des PDSL, T1 2020 – T1 2021

(Variation en glissement annuel, en pourcentage)



Source : Estimations de l'OMC sur la base des données communiquées dans Trade Data Monitor au sujet des importations de 98 économies.

- l'absence de numérisation (absence de suivi et de traçage, procédures/vérifications manuelles aux frontières);
- des procédures douanières lourdes.

Les effets de ces contraintes se conjuguent et se traduisent par des coûts élevés et une faible efficacité des services de fret, en plus d'empêcher l'émergence d'un secteur de la logistique fiable. Selon Arvis *et al.* (2010) :

« Les pays se retrouvent prisonniers de cercles vicieux, les régimes inefficaces entretenant la faible qualité des services (transport, courtage en douane, par exemple); en conséquence, ils se tournent parfois vers des activités informelles qui, à leur tour, perpétuent des régimes peu favorables ... L'affrèteur (ou tout exploitant souhaitant développer des activités de logistique) est ainsi prisonnier d'un équilibre dans lequel un système de transit est optimisé pour un certain type de négociants et de fournisseurs de services, de sorte qu'il ne peut évoluer vers un système compatible avec les exigences des réseaux logistiques mondiaux. »

Bon nombre de ces contraintes ont été aggravées pendant la pandémie de COVID-19, les pays du monde entier imposant des fermetures de frontières et des restrictions de déplacement en réponse à celle-ci.

Services de transport et de logistique

L'état du réseau routier des PDSL est inférieur à la moyenne mondiale, bien que le transport routier soit le principal mode de transport pour la plupart de ces pays. Le



transport routier est le mode de transport de marchandises dominant dans les PDSL. L'existence d'un secteur du camionnage compétitif est essentielle pour développer des services de transport routier efficaces. Les services de transport routier sont généralement peu performants dans les PDSL et sont pénalisés à la fois par des infrastructures routières médiocres, des véhicules vétustes, des mesures de facilitation des échanges inadéquates et de nombreuses restrictions.

L'autoroute transafricaine est essentielle pour la connectivité des PDSL en Afrique. Toutefois, l'UN OHRLLS rapporte que celle-ci « est caractérisée par des chaînons manquants et un mauvais entretien dans certains segments clés. Le pourcentage de routes asphaltées est encore faible en Afrique subsaharienne, région où se trouvent la plupart des PDSL - il était estimé à environ 13% en 2015 » (UN-OHRLLS, 2018). Les projets d'infrastructures de transport en cours en Afrique prennent trop de temps

↑ Un fonctionnaire des douanes kirghize procède à une vérification des documents à la frontière avec le Kazakhstan.

pour répondre aux besoins des PDSL (UN-OHRLLS/CEA-ONU, 2019).

La CESAP (2020b) indique que 60% des routes en République kirghize, 54% au Kazakhstan et 48% au Tadjikistan n'ont pas de revêtement en asphalte ou en béton. L'UN-OHRLLS (2018) constate également les éléments suivants :

- De nombreux tronçons du réseau routier asiatique de catégorie inférieure à la classe III (norme minimale souhaitable)

relient des pays voisins.

- 55% du réseau routier asiatique dans les PDSL appartiennent à des catégories égales (38%) ou inférieures à la classe III (17%).
- Le réseau ferroviaire africain est très peu dense et se concentre principalement en Afrique du Nord et en Afrique australe.
- 17 pays africains, dont 5 sans littoral, ne disposent pas de voies ferrées.
- Le secteur ferroviaire est confronté à des difficultés telles

qu'un entretien insuffisant, des équipements obsolètes et des liaisons manquantes.

Des services de transport et de logistique efficaces et économiques aident les PDSL à surmonter les contraintes géographiques. Ces services comprennent le transport routier et ferroviaire (et, dans une moindre mesure, les voies navigables intérieures), le groupage et le dégroupage des marchandises, le chargement et le déchargement des marchandises, le dédouanement,

Transport routier dans les PDSL

Le transport routier est le mode dominant pour acheminer le fret dans les PDSL. Il est essentiel que les PDSL disposent d'un secteur du camionnage compétitif pour développer des services de transport routier efficaces.

En Asie centrale, selon la Banque mondiale et l'UN-OHRLLS (2014), « le transport régional de marchandises est un mélange d'activités indépendantes, d'activités de transport par petits camions et d'activités oligopolistiques à plus grande échelle » en raison de l'absence de « réglementation appropriée de l'admission. »

En Afrique, le transport régional de marchandises est fragmenté et cartellisé, et se caractérise par des tarifs élevés et des bénéfices importants. En Afrique occidentale et centrale, « le manque de transparence et les critères stricts d'accès à la profession ont conduit à l'émergence d'un petit nombre d'intermédiaires dominants », qui « répartissent les volumes de fret entre camionneurs tout en empochant une commission importante et en laissant aux opérateurs transportant physiquement les marchandises à peine de quoi couvrir leurs frais » (Banque mondiale/UN-OHRLLS, 2014).

Dans de nombreux PDSL, et notamment ceux d'Afrique, le transport routier transfrontières reste soumis au système de répartition du fret en fonction de la quantité, dans le cadre duquel des accords bilatéraux limitent le nombre de véhicules autorisés à fournir des services entre les deux pays. Selon Kunaka *et al.* (2013), les « restrictions sont administrées par le biais de permis conçus pour garantir l'équité dans la participation aux marchés des transports des pays respectifs, et pour limiter les activités des autres transporteurs étrangers, de pays tiers. »

Un tel système quantitatif entraîne des coûts institutionnels, procéduraux et documentaires élevés qui sont supportés par les transporteurs routiers. Selon Kunaka *et al.* (2013), les accords bilatéraux sur les transports routiers avec des PDSL d'Afrique australe figurent parmi les plus restrictifs car ils comprennent des « dispositions restrictives soumises à de lourdes sanctions », telles que :

- l'interdiction de plusieurs types de trafic;
- des procédures de double approbation pour les permis et les contingents;
- des restrictions d'itinéraire;
- l'absence de services d'assistance routière;
- l'exclusion des transporteurs tiers.

Convention TIR et Convention CMR

La CEE-ONU a élaboré plusieurs instruments normatifs relatifs aux transports qui facilitent la connectivité et qui se sont avérés particulièrement utiles pendant la pandémie de COVID-19. La Convention TIR¹ établit un système de transit international visant à harmoniser les procédures aux frontières et à créer un transit international de marchandises efficace et sûr (CEE-ONU, 2018).

Dans le cadre du système TIR,² les marchandises franchissent les frontières nationales avec un minimum d'intervention des administrations douanières, permettant ainsi de réduire les délais de transport de près de 60% et les coûts jusqu'à 40%.³ Cela peut contribuer au maintien ou à la reprise des flux commerciaux en toute sécurité.

La CEE-ONU et l'IRU sont en train d'élaborer une version électronique du système TIR (eTIR) en vue de créer un cadre opérationnel sans papier et sans contact tout en continuant à garantir la sûreté et la sécurité du transport de marchandises. En réponse à la pandémie de COVID-19, la mise en œuvre d'eTIR a été accélérée pour aider à enrayer la propagation du virus. En effet, eTIR est susceptible de réduire les risques de transmission du virus en réduisant au minimum les contacts physiques entre les agents des douanes et les chauffeurs de camions. Parmi les parties à la Convention TIR, plusieurs ont engagé voire finalisé la connexion de leurs systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR, hébergé par la CEE-ONU; et 48 se sont dits intéressés à entamer des discussions et à lancer des projets de connexion. En outre, un projet pilote a été élaboré afin d'assurer une connectivité facile entre eTIR et le nouveau système de transit commun établi par l'Union européenne.

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et ses deux protocoles sont également des instruments juridiques qui facilitent le transport international routier en fournissant un cadre contractuel (lettre de transport) pour la responsabilité en cas de perte des marchandises ou de retard. Les lettres de transport CMR⁴ en papier sont utilisées par les expéditeurs et les transporteurs depuis les années 1950; toutefois, le passage à la numérisation des systèmes, des processus et des documents a entraîné l'introduction de lettres de transport électroniques dans le cadre du Protocole additionnel à la CMR (eCMR). Tous les PDSL qui sont membres de la CEE-ONU sont également parties à la CMR.⁵ En 2021, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la CEE-ONU a initié plusieurs activités visant à élargir l'eCMR, avec pour objectif principal un transport international routier sans frontières.

1 La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR s'applique à 76 économies dans le monde et vise à faciliter la circulation des marchandises dans le cadre du commerce international tout en garantissant la sécurité requise par les administrations douanières (CEE-ONU, 2018).

2 Transports internationaux routiers.

3 Voir: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/unece-and-iru-partner-highlight-benefits-tir-during-covid-19>.

4 Abréviation de l'intitulé français de la convention.

5 Les PDSL membres sont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la République kirghize, la République de Moldova, la Macédoine du Nord, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

l'entreposage et le stockage, et la distribution locale. Dans de nombreux PDSL, les centres de production et de consommation sont situés à plus de 800 km du port maritime le plus proche. Les distances élevées pour relier les centres de production et de consommation se traduisent par des chaînes d'approvisionnement longues

marquées par de nombreux points d'échange ou maillons, tels que des terminaux de fret ou des postes frontières. Les lacunes de chaque maillon (les multiples dédouanements prolongés en transit, les services peu fiables, par exemple) entraînent des goulets d'étranglement commerciaux, ce qui perturbe la connectivité.

Transport ferroviaire dans les PDSL

Le transport ferroviaire joue un rôle particulièrement important en Asie centrale, notamment pour le transport à longue distance. Dans la plupart des pays d'Asie centrale, plus de 40% du fret (en tonnes-kilomètres) est transporté par chemin de fer. Au Kazakhstan notamment, 61,9% du volume de fret a été transporté par chemin de fer en 2018.

L'Asie centrale bénéficie d'un réseau ferroviaire étendu et relativement bien entretenu, hérité de l'ancienne Union soviétique. Pourtant, le niveau de développement du transport ferroviaire varie selon les pays d'Asie centrale. Le Turkménistan a achevé la consolidation de son réseau ferroviaire national en un système unique en 2006, l'Ouzbékistan ne l'a fait qu'en 2018, tandis que le Tadjikistan et la République kirghize ne disposent toujours pas d'un réseau ferroviaire national à part entière.

Ces dernières années, des progrès substantiels ont été réalisés dans l'amélioration de la qualité des liaisons de transport ferroviaire en Asie centrale (Rastogi et Arvis, 2014). Par rapport à l'Asie centrale, les réseaux ferrés des PDSL d'Afrique et d'autres régions sont plus courts et ne sont pas encore reliés aux corridors de transit.

La logistique moderne repose de plus en plus sur la fourniture de services de transport multimodal dans le cadre d'un contrat unique, de manière à assurer le suivi et la traçabilité des envois et l'acheminement de porte à porte. Dans ce contexte, les intermédiaires logistiques (comme les transitaires), les prestataires logistiques tiers ainsi que les exploitants de terminaux de fret et d'entrepôts jouent un rôle crucial dans le transport des marchandises et l'organisation des chaînes d'approvisionnement.

De plus en plus de corridors de transit sont adoptés dans le monde, en grande partie pour répondre aux besoins des PDSL et leur permettre d'avoir un accès plus rapide à la mer par l'intermédiaire des pays de transit (UN-OHRLS, 2020). Les PDSL ont de toute urgence besoin de développer des capacités logistiques modernes, de remédier à la fragmentation des chaînes d'approvisionnement et de réduire les goulets d'étranglement commerciaux. Actuellement, seul un nombre limité de sociétés internationales de logistique sont présentes dans les PDSL et sont en

mesure d'intégrer des services sur de longues distances et de suivre et de tracer des marchandises entre plusieurs territoires et frontières. Arvis *et al.* (2010) indiquent que la faible qualité des services d'expédition de marchandises « nuit à l'efficacité du transit » dans la mesure où les chaînes d'approvisionnement ne peuvent être organisées de manière efficace. Selon Rastogi et Arvis (2014), en Asie centrale :

« Jusqu'à très récemment, les chaînes d'approvisionnement étaient conçues pays par pays, avec, d'une part, un fort accent mis sur le contrôle plutôt que sur la facilitation des échanges et, d'autre part, la protection des services locaux (courtiers et camionneurs). ...

« ... Cette piètre situation du secteur de la logistique représente une contrainte majeure au développement du rôle de l'Asie centrale en tant que pont terrestre, ainsi qu'une source majeure de fragmentation des chaînes d'approvisionnement le long des régions de la Chine, du Kazakhstan et de la Russie. Elle constitue un obstacle aux partenariats avec des sociétés internationales

susceptibles d'aider à relier les pays le long de la Route de la soie. »

La plupart des PDSL ont enregistré des résultats moins bons qu'escompté pour ce qui est des indicateurs relatifs au niveau des services logistiques. La Banque mondiale indique que les PDSL se caractérisent par un nombre élevé de documents, un coût plus élevé par conteneur et un délai plus long à l'exportation et à l'importation par rapport aux pays de transit côtiers.² En particulier, la note de l'Afrique est la plus faible: il y faut cinq fois plus de temps pour se conformer aux procédures à la frontière qu'en Europe et en Asie centrale (à l'exclusion des pays à revenu élevé), ce qui se traduit par des frais d'expédition trois à quatre fois plus élevés.

En outre, il apparaît de plus en plus clairement que la relation entre les PDSL et les pays côtiers et de transit est mutuellement bénéfique. Le commerce de transit joue un rôle fondamental dans la transformation économique et le commerce régional, et peut contribuer à la croissance de l'emploi, des revenus et des recettes fiscales

Transport maritime dans les pays de transit

Les ports situés dans les pays de transit côtiers sont des passerelles reliant les PDSL aux marchés mondiaux. Leurs résultats ont une incidence notable sur la connectivité et la croissance économique des PDSL. Les retards initiaux dans les ports accentuent généralement les désavantages des PDSL en raison de la présence de systèmes de dédouanement multiples et longs dans la plupart des corridors de transit. Cinq des dix ports classés parmi les derniers en fonction de leurs résultats (mesurés à partir du nombre moyen d'heures passées dans le port pondéré par la taille des navires) sont situés en Afrique (CNUCED, 2020). Les ports enregistrant des résultats plus faibles qu'escompté dans les pays de transit entraînent ainsi un renchérissement des coûts du transport et de la logistique dans les PDSL.

L'absence de carrefour portuaire émergent en Afrique de l'Ouest accentue les contraintes en matière de connectivité pour les PDSL de la région. Selon Raballand *et al.* (2012), à « l'exception de Durban, le temps d'immobilisation des marchandises – à savoir le temps que les marchandises passent dans le port – est en moyenne d'une vingtaine de jours dans les ports africains, contre 3 à 4 jours dans la plupart des autres ports internationaux ». Les auteurs montrent que « des temps d'immobilisation élevés sont dans l'intérêt de certains acteurs publics et privés du système » et que :

« les importateurs se servent des ports pour stocker leurs marchandises; à Douala, par exemple, l'entreposage dans le port pour une durée allant jusqu'à 22 jours est l'option la plus économique. Les agents des douanes, pour leur part, sont peu incités à déplacer les marchandises car ils peuvent répercuter les coûts des retards sur les importateurs. Pire encore, lorsque le marché intérieur est monopolistique, le producteur en aval est incité à faire en sorte que les temps d'immobilisation soient élevés, afin de dissuader d'autres producteurs d'entrer sur le marché. Il en résulte des temps d'immobilisation anormalement longs, des interventions inefficaces, telles que la construction de postes d'amarrage ou la privatisation de ports, et des branches de production non compétitives à l'échelle mondiale dans les pays africains. »

dans les pays de transit. En outre, le commerce de transit favorise la croissance dans les différents sous-secteurs du transport et des services logistiques, et incite les pays à prendre des mesures de facilitation des échanges, qui profitent à l'ensemble de l'économie. En Tanzanie, non seulement la

valeur c.a.f. du commerce de transit a considérablement augmenté, passant de 3 milliards de \$EU en 2007 à environ 15 milliards de \$EU en 2015, mais certains analystes considèrent que le commerce de transit est la troisième source de devises en Tanzanie, derrière l'or et les recettes touristiques.³

Inversement, les pays dont le commerce de transit diminue, en raison des politiques commerciales ou des politiques à la frontière, voire de conflits, peuvent voir les prix du transport augmenter et la fréquence des lignes maritimes diminuer en raison de la réduction des volumes de marchandises.

Indice de performance logistique de la Banque mondiale

L'indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale fournit une référence internationale pour comparer la performance logistique et la connectivité des chaînes d'approvisionnement, à partir de l'évaluation de six critères :

- l'efficacité des douanes;
- l'efficacité des infrastructures;
- la facilité d'organiser des expéditions internationales à un coût abordable;
- la compétence du secteur logistique local;
- la capacité à suivre et tracer les expéditions internationales;
- le respect des délais de livraison.

Globalement, l'IPL des PDSL est faible, inférieur à celui des pays de transit côtiers, et aucun PDSL n'a jamais été classé parmi les 50 premiers.

Connectivité des TIC

Il est essentiel de disposer de services des TIC abordables et efficaces pour améliorer la connectivité numérique et atténuer les goulets d'étranglement commerciaux découlant de l'absence d'accès à la mer. Les TIC réduisent les coûts du commerce, facilitent la connexion aux marchés internationaux et augmentent les niveaux de productivité dans tous les secteurs de l'économie. L'Internet haut débit, en particulier, peut servir de tremplin pour les PDSL non seulement dans le domaine du commerce, mais également dans l'éducation et la santé (UIT, 2018). Dans un rapport sur l'impact économique des services à large bande dans les PDSL, les PMA et les PEID, l'Union internationale des télécommunications (UIT) et l'UN-OHRLLS constatent qu'une augmentation de 10% du taux de pénétration des services mobiles à large bande entraîne une augmentation de 2,5 à 2,8% du PIB par habitant (UIT/UN-OHRLLS, 2019).

Bien que l'infrastructure des TIC dans les PDSL se soit développée et soit devenue plus accessible, les PDSL continuent de figurer en mauvaise position dans un certain nombre d'indicateurs clés des TIC :

- la qualité et l'accessibilité;
- les limitations des compétences informatiques;
- un approvisionnement en électricité fiable;
- la qualité du cadre réglementaire.

L'UIT constate que les pays qui ont mis en place des environnements politiques suivant les meilleures pratiques réglementaires, y compris par le biais de réglementations favorisant la concurrence et

l'investissement étranger, sont davantage parvenus à obtenir une croissance du marché et à stimuler l'utilisation et l'adoption des services des TIC (UIT, 2017). Des études montrent que les marchés caractérisés par une concurrence plus intense ont enregistré des baisses de prix plus importantes et une amélioration des services; d'autres ont établi un lien entre la libéralisation des TIC et des taux de croissance du PIB plus élevés, ainsi qu'une productivité accrue des entreprises dans d'autres secteurs (OCDE/OMC, 2017).

En outre, certaines études montrent qu'une plus grande restriction du commerce dans les services des TIC est associée à des taux de pénétration plus faibles de l'Internet fixe, mobile et à large bande.⁴

Les engagements au titre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) en matière d'accès aux marchés, de non-discrimination et de questions de réglementation peuvent contribuer

“ Une augmentation de 10% du taux de pénétration des services mobiles à large bande entraîne une augmentation de 2,5 à 2,8% du PIB par habitant.

↓ Un agriculteur se connectant au réseau mobile au Niger.



Le CIR au Bhoutan

Au Bhoutan, le CIR collabore avec le gouvernement à la mise en place d'un écosystème des TIC efficace et dynamique pour le développement du commerce en :

- accélérant l'accès aux TIC pour les biens et les services;
- améliorant la disponibilité des données;
- facilitant le partage des informations;
- offrant davantage de possibilités commerciales grâce à des plates-formes électroniques améliorées.

Le projet consiste à créer une plate-forme d'échange de données et de renseignements entre les organismes gouvernementaux. Un portail en ligne pour l'investissement¹ facilite l'accroissement des investissements, en facilitant l'accès aux renseignements concernant les prescriptions applicables aux investissements nationaux et étrangers. Le projet soutient également la mise en place d'un portail en ligne regroupant des données et des informations liées au commerce à l'intention des entreprises, des particuliers et des organismes gouvernementaux.

 <https://bhutan.eregulations.org>.

à stimuler la concurrence et l'investissement, y compris en favorisant une plus grande prévisibilité et transparence. Un certain nombre de PDSL, y compris ceux qui sont passés par le processus d'accession à l'OMC, ont pris des engagements importants dans le secteur des TIC. Sur les 14 PDSL ayant pris des engagements au titre de l'AGCS concernant les services des TIC, 10 sont passés par le processus d'accession à l'OMC. Toutefois une proportion élevée de PDSL Membres de l'OMC (12 sur 26) n'ont pris aucun engagement dans le secteur des services des TIC. Onze PDSL ont pris des engagements additionnels concernant les principes réglementaires énoncés dans le Document de référence distribué en 1996 par le Groupe de négociation sur les télécommunications de base.

COVID-19, connectivité des PDSL et tourisme

La pandémie de COVID-19 a d'autant plus mis en relief

les contraintes en matière de connectivité des PDSL et les goulets d'étranglement commerciaux qui en découlent aux frontières et dans les pays de transit. En cas d'urgence, les gouvernements doivent prendre des mesures coordonnées pour réduire les goulets d'étranglement et maintenir la fluidité des échanges, notamment le long des corridors de transit, qui revêtent une importance particulière pour les PDSL.

D'autre part, la crise liée à la COVID-19 donne la possibilité aux PDSL et à leurs voisins de renforcer l'utilisation des technologies numériques et de réduire ainsi les coûts du transport et les délais d'attente à la frontière le long des corridors de transit. C'est pourquoi il est important d'accroître l'investissement dans les infrastructures de transport et des TIC dans les PDSL et de mettre en place des solutions numériques pour les opérations de fret transfrontalières, le dédouanement et d'administration des douanes.

La COVID-19 a montré que les services de transport et de logistique jouaient un rôle déterminant dans l'amélioration de la connectivité et l'organisation des chaînes d'approvisionnement. Outre l'investissement dans les infrastructures de transport et des TIC, le développement d'un secteur de la logistique moderne nécessite également la mise en œuvre effective de mesures de facilitation des échanges et d'un cadre réglementaire favorisant l'accès aux marchés et la concurrence. De même, la promotion de la concurrence dans les services de transport aérien de fret et de passagers, ainsi que dans les services de manutention de fret aérien, est susceptible de contribuer à accroître l'efficacité et la connectivité des services d'aviation.

Les effets de la COVID-19 ont été particulièrement dévastateurs pour les PDSL qui dépendent du tourisme. Toutefois, une assistance comme l'Aide pour le commerce

Étude de cas : La numérisation des procédures à la frontière au Kazakhstan

Les fermetures de frontières et les mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19 ont entraîné des retards supplémentaires dans les procédures et des goulets d'étranglement, à l'origine d'une réduction de l'activité économique.

Au cours du confinement, les organismes publics sont passés à la fourniture de services publics à distance, y compris à l'automatisation de l'administration douanière et fiscale grâce à l'introduction du système ASTANA-1. Cette décision rapide a permis d'atténuer les effets de la pandémie en :

- facilitant la circulation transfrontalière des marchandises de secours et des fournitures essentielles;
- soutenant l'économie;
- assurant la continuité de la chaîne d'approvisionnement;
- protégeant le public.

Le système ASTANA-1 comprend :

1. Le traitement électronique complet de bout en bout des informations afin de simplifier les procédures à la frontière (déclarations et notifications électroniques, renseignements électroniques avant l'arrivée, par exemple).
2. L'amélioration de l'équilibre entre la facilitation et le contrôle des échanges :
 - l'intégration d'équipement spécialisé pour la réception et le traitement des résultats des contrôles techniques (reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, ponts-basculés, appareils à rayons X et matériel de radiation, caméras de surveillance et images des véhicules de transport franchissant les frontières, par exemple);
 - l'amélioration de la coordination avec les organismes publics et les autres organismes présents à la frontière, ainsi qu'en matière d'échange d'informations et de facilitation des interventions (contrôles SPS, par exemple);
 - l'amélioration de l'efficacité des contrôles douaniers grâce à l'application de techniques de gestion des risques à différentes étapes (avant l'arrivée, à l'arrivée, par exemple).
3. L'échange automatique de renseignements aux niveaux national et international :
 - société nationale des chemins de fer (Kazakhstan Temir Zholy);
 - Union internationale des transports routiers (TIR-EPD, SAFETIR, par exemple);
 - membres de l'Union économique eurasiatique (entrée et sortie).
4. L'aide aux négociants pour leur permettre de se conformer facilement aux prescriptions juridiques:
 - alertes et notifications sur téléphone portable et par courrier électronique concernant le statut des documents pendant le transit;
 - notification des documents obligatoires à présenter à l'arrivée (application de MNT) et des éventuelles interventions devant être effectuées par d'autres organismes publics.
5. L'amélioration du suivi et de la supervision des procédures douanières afin de réduire au minimum la fraude et de protéger les intérêts financiers et économiques (système de notification et d'alertes automatiques).

peut aider ces pays à relancer le secteur. Les politiques touristiques, y compris les programmes de relance économique, doivent être axées sur l'atténuation des conséquences sur l'économie.

Une transition continue vers l'écotourisme – un secteur en pleine croissance mettant l'accent sur la préservation et la création d'emplois locaux – est susceptible de donner une impulsion supplémentaire au secteur après la pandémie.

Les annulations de vols et les fermetures d'aéroports ont décimé les services de transport aérien, entraînant la formation de goulets d'étranglement commerciaux dans d'autres secteurs. L'Association du transport aérien international a fait état d'une chute stupéfiante de 80% du nombre de vols dans le monde en avril 2020 (par rapport

à 2019); et le trafic total en termes de passagers-kilomètres payants a baissé de 53% en juillet 2021 par rapport à juillet 2019.⁵

La moitié environ du fret aérien étant transporté par des vols de passagers, l'effondrement du nombre de vols de passagers a eu des conséquences considérables sur les capacités de transport de fret aérien (voir la figure 26). Bien que les capacités se soient rétablies après avoir atteint leur point le plus bas pendant la pandémie, en partie grâce à l'utilisation accrue d'avions-cargos et d'avions de transport de passagers inutilisés pour les opérations tout-cargo, celles-ci étaient toujours en baisse de 10,3% en juillet 2021 par rapport à la période antérieure à la COVID.⁶

Parallèlement, la demande mondiale de fret (mesurée en tonnes-kilomètres

de fret) a augmenté de 8,6% par rapport à juillet 2019. Les activités limitées dans les usines, les équipages de transport mis en quarantaine et le manque de capacité dans les autres modes de transport ont entraîné la formation de goulets d'étranglement commerciaux et l'augmentation du délai moyen pour expédier les marchandises. Les entreprises sont maintenant attachées à la vitesse offerte par le fret aérien. Du fait de niveaux de stock relativement bas, les expéditeurs se tournent de plus en plus vers le fret aérien pour répondre aux pics saisonniers de demande des consommateurs. Bien que les tarifs du fret aérien restent plus élevés que ceux du fret maritime, la forte hausse des tarifs du transport par conteneurs a renforcé l'attrait relatif du transport aérien de marchandises.⁷

Figure 26 : Baisse du nombre de vols internationaux de passagers et de marchandises dans les PDSL, 2019-2020

(En pourcentage, les parties grisées représentent les PMA)



Source : OACI.

Note : Aucune donnée disponible pour Eswatini et le Lesotho.

Commerce électronique : Dépasser la fracture numérique dans les PDSL

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la part des ventes de détail en ligne dans le total des ventes de détail est passée de 16% en 2019 à 19% en 2020 dans certaines grandes économies (CNUCED, 2021). Selon les estimations, les ventes au détail en ligne au niveau mondial se sont élevées à 4 280 milliards de \$EU en 2020 et devraient atteindre 4 890 milliards de \$EU en 2021.⁸ Ces chiffres colossaux témoignent de la promesse que constitue pour les PDSL la participation accrue au commerce électronique.

Le commerce électronique permet aux grandes et petites entreprises de toucher un réseau d'acheteurs plus large, de faire appel aux fournisseurs les plus compétitifs, d'accéder aux marchés mondiaux et de participer aux chaînes de valeur mondiales. Ces avantages sont très similaires à ceux offerts par la facilitation des échanges, qui ont eu des effets très positifs sur les PDSL. Mais la concrétisation de ces possibilités n'est pas automatique.

La fracture numérique continue d'entraver considérablement la capacité des PDSL à participer au commerce électronique. Ces difficultés doivent être surmontées pour permettre au commerce électronique d'être une véritable force d'inclusion. Si aucune mesure n'est prise pour s'attaquer à ces goulets d'étranglement commerciaux, les écarts risquent de se creuser et de constituer un obstacle encore plus grand pour les PDSL dans la poursuite de leurs objectifs de croissance et de développement.

Par exemple, 27,4% de la population dans les PDSL utilisaient l'Internet en 2019. Bien que ce chiffre soit quatre fois plus élevé qu'il y a dix ans, il est bien inférieur à la part dans les pays en développement (44,4%) ou dans le monde (51,4%).

Des tendances similaires sont observées dans le taux de pénétration des réseaux mobiles: 74,9% de la population dans les PDSL étaient couverts par au moins un réseau 3G en 2020 (contre 49,8% en 2015). À titre de comparaison, cette part était de 92,2% dans les pays en développement, de 93,1% dans le monde, de 76,2% dans les PMA et de 85,7% dans les PIED (UIT, 2020). Les écarts dans la connectivité numérique dans les PDSL sont davantage prononcés dans les zones rurales, avec 63,7% de la population couverte par un réseau 3G. Dans les pays en développement, le taux de pénétration des réseaux mobiles dans les zones rurales est de 84,5%. Dans les PDSL, 16,3% des ménages avaient accès à Internet en 2019, contre 28,8% dans les pays en développement. La disparité hommes-femmes dans l'utilisation d'Internet est également plus importante dans les PDSL que dans les pays en développement. En 2019, le proportion de la population masculine utilisant Internet était de 33%, contre seulement 21% pour la population féminine.

Malgré la disponibilité accrue d'Internet et la couverture mobile étendue, des milliards de personnes dans les PDSL n'ont pas de connexion. L'accès à des TIC abordables, ainsi que les problèmes de connectivité, constituent un défi majeur pour le développement du commerce électronique dans les



PDSL. Les ODD reconnaissent par ailleurs le rôle important que les TIC peuvent jouer dans le développement économique. En particulier, l'ODD 9.c appelle la communauté internationale à travailler pour accroître nettement l'accès aux TIC et faire en sorte que tous les habitants des PMA aient accès à Internet.

Afin de garantir un accès à Internet abordable et de qualité, des efforts de promotion de la concurrence et des investissements sont nécessaires, en particulier dans les zones rurales des PDSL. Les politiques commerciales jouent un rôle important dans la création d'un cadre propice à l'essor du commerce électronique dans les PDSL.

La réduction des obstacles aux services et le renforcement de l'ouverture à l'investissement étranger direct, dans le cadre d'un régime réglementaire adapté, peuvent contribuer à

créer des marchés de services compétitifs, y compris des éléments essentiels tels que les services financiers, les transports, les services professionnels et informatiques, et les services postaux et de distribution.

La connectivité et l'accès aux TIC sont des conditions nécessaires, mais non suffisantes, pour permettre aux populations des PDSL de tirer parti des possibilités accrues offertes par le commerce électronique. Des goulets d'étranglement économiques et réglementaires peuvent encore entraver l'adoption par ces populations du commerce électronique. Le sous-développement des systèmes financiers et des systèmes de paiement en ligne constitue un obstacle évident aux transactions en ligne. Il importe de développer les compétences informatiques pour permettre aux entreprises d'utiliser le commerce électronique pour améliorer et élargir leurs activités. Dans des domaines complexes et sensibles tels que la protection des consommateurs, la confidentialité, la neutralité d'Internet et les flux de données, l'absence de cadres juridiques et réglementaires clairs est susceptible de saper la confiance dans le commerce en ligne et de miner la confiance des consommateurs.

La fracture numérique peut être considérée comme une fracture dans l'accès aux marchés, le coût des connexions numériques remplaçant le coût du commerce. Les entreprises et les consommateurs qui ne disposent pas d'une connexion sont exclus des possibilités offertes par le marché en expansion rapide des biens et services achetés ou fournis en

ligne. Si les grandes entreprises sont généralement en mesure de surmonter la plupart de ces obstacles, les petites entreprises dans les PDSL ne disposent pas forcément des ressources ou des compétences suffisantes pour ce faire, notamment dans le cas du commerce transfrontières. Il est important d'examiner la façon dont les nouvelles technologies et la formation à ces technologies peuvent faciliter la participation des MPME à l'économie mondiale.

Les disciplines de l'OMC, telles que celles prévues dans l'AGCS, jouent déjà un rôle important pour soutenir l'amélioration de l'accès à Internet en favorisant la concurrence sur les marchés des TIC. Alors que le commerce électronique devient de plus en plus important pour les activités commerciales, prêter davantage attention à ces disciplines, tant au niveau national qu'à celui de l'OMC, peut contribuer à créer un environnement propice à la croissance durable du commerce électronique. La jurisprudence de l'OMC a également précisé que les engagements pris au titre de l'AGCS et du GATT étaient neutres du point de vue technologique, ce qui signifie que les obligations dans le cadre de l'OMC englobent aussi la livraison par voie électronique.

S'agissant des produits électroniques en eux-mêmes, les Membres de l'OMC ont instauré un moratoire concernant les droits de douane sur les transmissions électroniques. Toutefois, ce moratoire n'est pas permanent et est actuellement en cours de réexamen. L'Accord sur les ADPIC de l'OMC offre également une protection internationale des biens créatifs échangés en ligne et favorise l'innovation.

“ Le commerce électronique permet aux grandes et petites entreprises de toucher un réseau plus large, de faire appel aux fournisseurs les plus compétitifs, d'accéder aux marchés mondiaux et de participer aux chaînes de valeur mondiales.

Les participants à l'Accord de l'OMC sur les technologies de l'information (ATI) s'engagent à éliminer les droits appliqués à divers produits des TIC, apportant ainsi une contribution importante au commerce en facilitant la diffusion des technologies dans le monde entier. Son élargissement en 2015 élimine les droits d'importation pour 201 produits supplémentaires des TIC de nouvelle génération, y compris les circuits intégrés multicomposants, les écrans tactiles, les équipements de navigation par GPS, les satellites de télécommunication, les dispositifs éducatifs électroniques interactifs portatifs et le matériel médical. L'élimination totale de 95,4% des droits d'importation visant ces produits par 82 participants fin 2019 contribuera à rendre les produits des TIC plus abordables et à les diffuser plus largement dans le monde. Toutefois, les seuls PDSL actuellement parties à l'ATI sont l'Afghanistan, le Kazakhstan, la République kirghize, la République de Moldova et le Tadjikistan.

À l'OMC, on observe également un intérêt croissant pour l'examen plus approfondi des questions relatives au commerce électronique, y compris pour les travaux dans le cadre du Programme de travail sur le commerce électronique ainsi que pour l'Initiative relative à la déclaration conjointe sur le commerce électronique, lancée lors de la onzième Conférence ministérielle de l'OMC. Cette initiative, qui est ouverte à tous les Membres de l'OMC, regroupe désormais 86 participants, dont 7 PDSL, qui représentent 90% du commerce mondial. Dans les négociations sur le commerce et le commerce électronique, le groupe a examiné les difficultés uniques auxquelles sont confrontés les

PDSL et l'assistance dont ils ont besoin. La participation accrue des PDSL au Programme de travail sur le commerce électronique et à l'Initiative relative à la déclaration conjointe permet à ces derniers de faire entendre leurs points de vue et d'indiquer clairement leurs priorités en matière d'aide au développement en vue de réduire la fracture numérique.

La communauté internationale a une occasion unique de faire en sorte que la révolution numérique, qui a été accélérée par la pandémie de COVID-19, soit réellement inclusive. Le commerce numérique transfrontières ne peut tenir ses promesses en matière de développement que si des réponses concertées sont apportées aux difficultés qu'il pose et si ses avantages sont répartis de manière plus équitable. En réduisant la fracture numérique dans les PDSL et en ouvrant de nouvelles possibilités commerciales pour tous, le commerce électronique est susceptible de réduire les goulets

d'étranglement commerciaux et de contribuer à rendre le commerce plus inclusif. Les efforts de l'OMC contribuent à la création d'un système commercial multilatéral plus universel, réglementé, ouvert, non discriminatoire et équitable, qui favorise la croissance économique inclusive, la transformation économique structurelle et le développement durable.

“ Les coûts du commerce auxquels sont confrontés les PDSL correspondent à un droit de 557%.

↓ Port maritime d'Aktau (Kazakhstan).

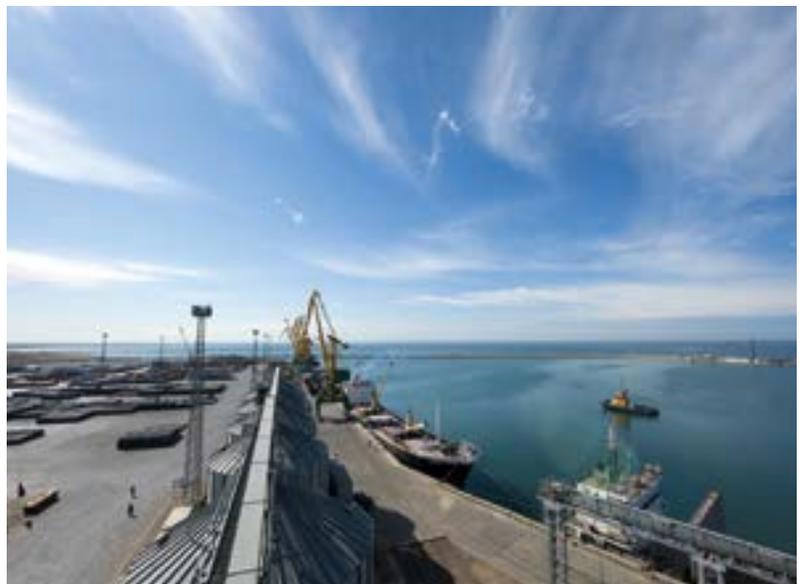
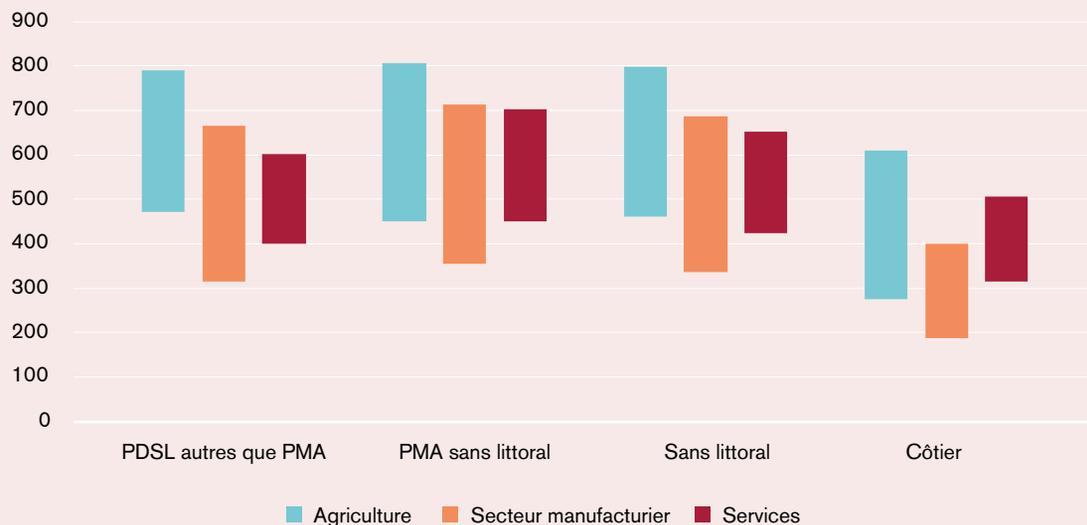


Figure 27 : Coûts du commerce par secteur, 2017

 (Équivalent *ad valorem*)


Source : Calculs de l'OMC sur la base des données provenant du Projet d'analyse des échanges mondiaux pour 122 économies.

Note : « Sans littoral » signifie qu'au moins un partenaire commercial est une économie sans littoral.

Coûts du commerce

Selon les estimations de l'OMC pour 2017, les coûts du commerce auxquels sont confrontés les PDSL dans le cas des produits manufacturés correspondent en moyenne à un droit de 540% et sont environ 1,4 fois supérieurs aux coûts du commerce des pays en développement côtiers (correspondant en moyenne à un droit de 386%). Comme le montre la figure 27, les coûts du commerce sont en moyenne plus élevés pour les PDSL que pour les pays sans littoral et plus faibles pour les pays côtiers.

Quels facteurs expliquent ces différences dans le coût total du commerce entre les pays? À partir d'un sous-échantillon d'économies

sans littoral à revenu élevé,⁹ l'OMC estime que les obstacles liés à la politique commerciale sont un facteur majeur expliquant les différences dans les coûts du commerce pour les pays sans littoral (que ces derniers commercent ou non avec une autre économie sans littoral). Comme le montre la figure 28, le poids de la politique commerciale est à peu près identique à celui des coûts de transport et de voyage.

Les mesures non tarifaires (MNT) semblent être le principal facteur expliquant les différences dans les coûts du commerce. À elles seules, elles représentent environ un quart des différences dans les coûts du commerce pour les économies sans littoral et 15% pour les économies côtières. L'importance des MNT

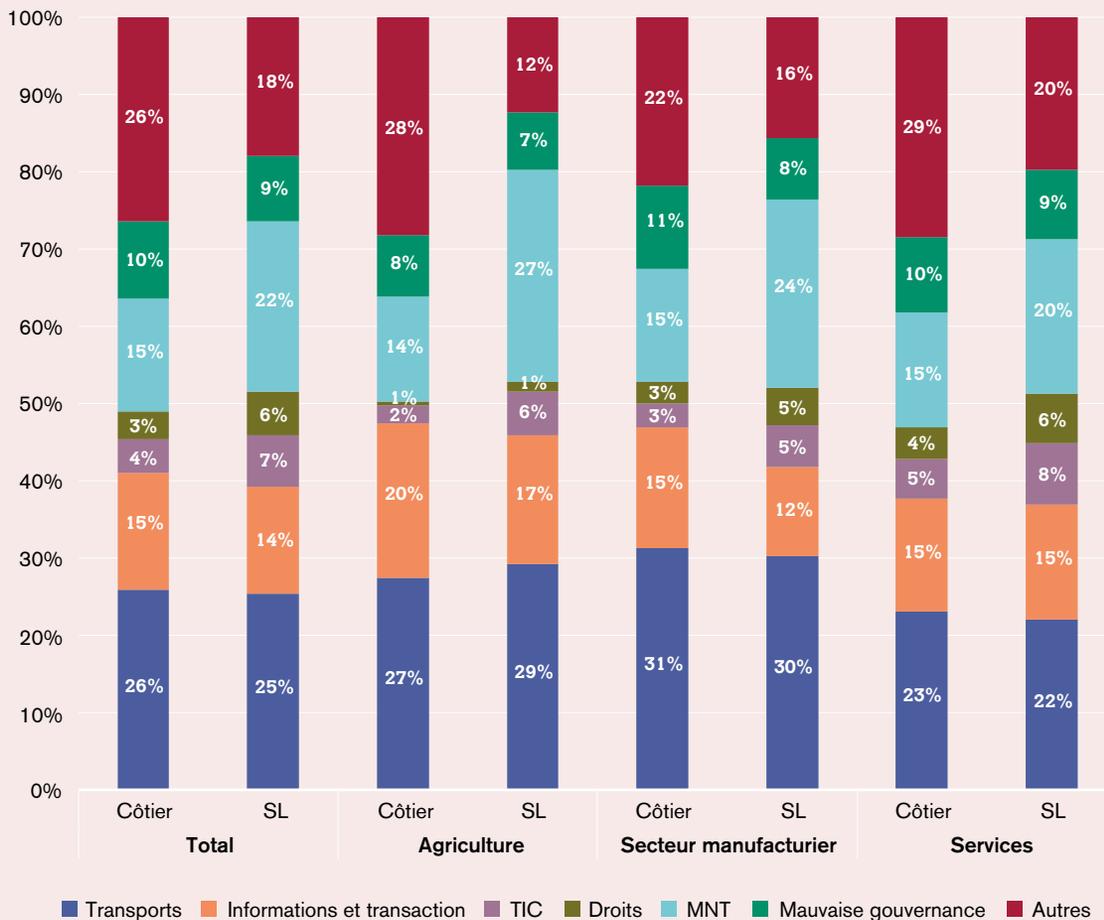
pour les économies sans littoral est particulièrement élevée dans l'agriculture, où elles représentent 27% des différences dans le coût du commerce. Cela témoigne de l'importance de répondre aux préoccupations SPS en tant que source des coûts du commerce.¹⁰

Goulets d'étranglement commerciaux dans les PDSL en raison des perturbations du transport maritime

Les chocs de l'offre et de la demande provoqués par la COVID ont créé des goulets d'étranglement commerciaux dans la chaîne d'approvisionnement en conteneurs, qui a entraîné une pénurie de conteneurs vides dans les PDSL.

Figure 28 : Facteurs expliquant les différences dans les coûts du commerce, pays côtiers par rapport aux pays sans littoral

(Décomposition de Shapley des coûts du commerce par source principale des coûts du commerce)



Source : Secretaria de la OMC.

Note : Les coûts du commerce directionnel bilatéral au niveau sectoriel en 2016 sont répartis en six catégories (plus une catégorie résiduelle, « Autres »). Voir Rubinova et Sebt (2021) pour de plus amples détails sur les variables et les sources respectives.

Transports: distance, frontière commune, infrastructures de l'exportateur/importateur pondérées par la distance. Informations et transaction: langue commune, relation coloniale, religion commune, anciennement même pays, origine juridique commune, migrants du pays exportateur vers le pays importateur et inversement.

TIC : couverture des services mobiles et des services à large bande.

Droits : droits imposés par l'importateur.

MNT : accord commercial régional, Union européenne, monnaie unique, hétérogénéité (moyenne) de l'indice de restrictivité des échanges de services, SPS (moyenne) (uniquement dans le secteur agricole), OTC (moyenne).

Mauvaise gouvernance : corruption de l'exportateur/importateur pondérée par la distance et différences dans la corruption.

L'engorgement des ports a perturbé la chaîne d'approvisionnement des PDSL, lesquels dépendent des ports comme passerelles vers les marchés mondiaux. Depuis avril 2021, près de 5 000 conteneurs d'expédition mongols sont bloqués dans certains ports chinois, perturbant non seulement le commerce entre la Chine et la Mongolie, mais également le commerce entre la Mongolie et les pays tiers. Effet ironique de l'engorgement des ports chinois, certaines entreprises ont été forcées d'envoyer des conteneurs vides par voie routière et ferroviaire à destination des ports européens en passant par des PDSL d'Asie centrale. Cela signifie que des conteneurs dont ont tant besoin

les exportateurs de la Mongolie, du Kazakhstan et de la République kirghize sont susceptibles de transiter à vide par ces pays. Cet engorgement a encore plus affaibli l'offre en conteneurs déjà fragile dans les PDSL, les compagnies maritimes et les propriétaires de conteneurs ne permettant généralement pas aux conteneurs de se rendre à destination en raison du risque de retard dans le retour ou de perte totale du conteneur. Par conséquent, les marchandises des PDSL sont généralement déchargées et rechargées dans les ports ou le long des frontières, entraînant des retards, une augmentation des coûts et un risque de détérioration des marchandises.

“ Près de 5 000 conteneurs d'expédition mongols sont bloqués dans certains ports chinois.

Les tarifs de fret élevés ont assurément une incidence sur le prix d'importation des marchandises, forçant de nombreux expéditeurs, en particulier ceux dont les marchandises ont une valeur relativement faible ou dont les réserves financières sont

La COVID-19 et la hausse des tarifs de transport : facteurs qui entrent en jeu et mesures envisageables

Compte tenu des énormes difficultés en matière d'importation et d'exportation auxquelles sont confrontés les pays en développement, l'OMC a organisé une séance d'information le 10 novembre 2021. Au nombre des participants figuraient des Membres de l'OMC et des observateurs, ainsi que des représentants du secteur du transport maritime. Les intervenants ont souligné les mesures politiques à court et long termes qu'il serait possible de prendre en vue de réduire les goulets d'étranglement commerciaux auxquels font face les pays en développement, y compris les PDSL :

- l'amélioration de la collaboration et de la coopération entre les partenaires commerciaux, y compris avec les compagnies maritimes;
- une assistance technique de l'OMC pour la mise en œuvre de mesures de facilitation des échanges;
- un renforcement de la facilitation des échanges, y compris la numérisation des procédures douanières;
- une infrastructure numérique à tous les niveaux des opérations de transport, du financement et de la compatibilité au suivi des conteneurs;
- l'ouverture du marché des services de transport et de logistique;
- le renforcement des liaisons interrégionales;
- la possibilité d'adopter des mesures d'urgence concernant les redevances et impositions douanières;
- une importance renouvelée accordée à l'amélioration des chaînes d'approvisionnement.

Les intervenants ont souligné l'incidence du changement climatique sur les coûts futurs du transport maritime et, notamment, la nécessité de moderniser les flottes et de les rendre respectueuses de l'environnement. De fortes pressions sont également exercées en vue de la réduction des émissions du transport maritime et de l'élimination des subventions aux carburants. Toutefois, l'accès aux carburants de remplacement, notamment ceux d'origine verte, est difficile. Les intervenants ont évoqué la nécessité d'une coopération entre les principaux acteurs, car les solutions improvisées conduiront à une adoption lente. En outre, des mécanismes commerciaux intégrant le financement et les nouveaux modèles économiques sont nécessaires afin de rendre cette transition durable.

Baltic Dry Index

Le Baltic Dry Index prend en considération 23 routes maritimes différentes pour le transport de produits de base, y compris de charbon, de minerai de fer et de céréales, et est considéré comme une référence pour le prix du transport maritime des principales matières premières.

Il a atteint son niveau le plus élevé depuis 2009, indiquant que les coûts de transport ont augmenté de manière générale, plus de 80% du commerce mondial étant réalisé par voie maritime.

Les frais de transport ont ainsi été multiplié par 7 pour la Mongolie et par 10 pour la Zambie.

limitées, à se retirer des marchés étrangers. Les MPME ont été très affectées, avec des répercussions notamment dans les PDSL, où ces entreprises sont prédominantes. Les PDSL s'acquittent déjà de frais de transport maritime plus élevés en raison de la petite taille de leurs marchés, des déséquilibres commerciaux, du faible rendement des ports dans les pays de transit et du plus grand éloignement des marchés étrangers. Ils doivent désormais faire face à des coûts du transport international plus élevés.

Règles d'origine et utilisation des préférences

Les difficultés spécifiques en matière de connectivité auxquelles sont confrontés les PDSL, en raison de leur situation géographique, de leur éloignement des marchés internationaux et de coûts de transit relativement élevés, influent sur leur capacité à tirer pleinement parti des préférences commerciales, que celles-ci soient réciproques (accords commerciaux bilatéraux ou régionaux) ou non réciproques (régimes préférentiels unilatéraux). En effet, pour bénéficier d'une préférence commerciale, les entreprises doivent en pratique se conformer à trois prescriptions en matière d'origine :

- le respect des critères définissant l'origine générale ou par produit;
- une preuve de l'origine (c'est-à-dire un certificat);
- l'expédition directe des marchandises destinées au pays accordant la préférence.

Cette dernière prescription pose particulièrement problème aux entreprises des PDSL. Elle les empêche de tirer pleinement parti des préférences commerciales auxquelles elles peuvent prétendre et accentue les goulets d'étranglement dans les PDSL. Les taux d'utilisation (ou l'inverse des taux de « sous-utilisation ») constituent donc un outil utile pour examiner la capacité des entreprises à bénéficier d'un accès préférentiel aux marchés.

Des taux élevés d'utilisation des préférences indiquent que les exportateurs satisfont aux critères

d'origine et peuvent utiliser les préférences commerciales pour bénéficier de droits d'importation inférieurs ou nuls. En revanche, des taux d'utilisation faibles indiquent que les exportateurs doivent s'acquitter du taux de la nation la plus favorisée (NPF) alors qu'ils pourraient bénéficier de préférences. Cela peut s'expliquer par le fait que les entreprises ne sont pas en mesure de satisfaire aux prescriptions minimales en matière d'origine prévues par les accords commerciaux préférentiels (ACPr). Il est possible que les coûts pour se conformer aux critères d'origine soient trop élevés ou qu'il soit trop cher d'obtenir des certificats d'origine, ce qui peut poser particulièrement problème aux entreprises des PDSL.

Les données notifiées à l'OMC¹¹ ne permettent pas d'établir une distinction entre les importations

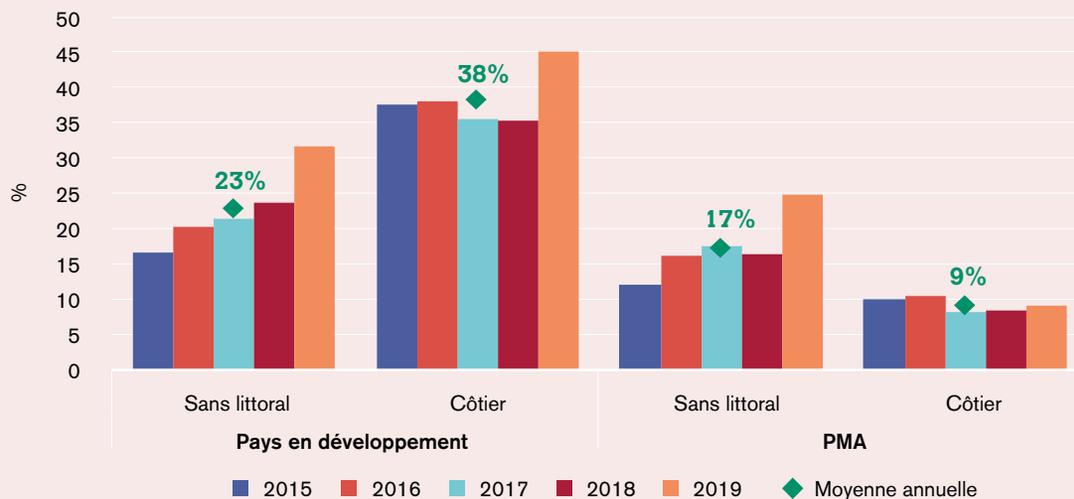
Taux de sous-utilisation

Il s'agit du pourcentage des échanges commerciaux qui sont soumis à des droits NPF alors qu'ils pourraient bénéficier de préférences pour tous les régimes.

Il exprime une occasion manquée d'économiser des droits d'importation puisque plusieurs préférences étaient disponibles.

Voir les documents de l'OMC G/RO/W/179 et G/RO/W/204.

Figure 29 : Taux de sous-utilisation des pays en développement et des PMA, pays sans littoral par rapport aux pays côtiers



Source : Base de données intégrée de l'OMC.

Notes : Les taux de sous-utilisation sont calculés sur la base des valeurs d'importation. Toutes les préférences commerciales non réciproques et réciproques pour lesquelles le Secrétariat de l'OMC dispose de données sont examinées (c'est-à-dire les préférences commerciales accordées par l'Australie, le Canada, le Chili, l'Union européenne, le Japon, la République du Corée, la Norvège, la Suisse, le Taipei chinois, la Thaïlande, la Turquie et les États-Unis). L'analyse pourrait gagner en précision si davantage de pays communiquaient des statistiques d'importation détaillées à l'OMC (voir le document de l'OMC G/RO/W/163/Rev.9 pour de plus amples renseignements).

qui ont été expédiées directement et celles qui l'ont été indirectement. Il n'est ainsi pas possible de vérifier directement l'hypothèse selon laquelle les entreprises des pays sans littoral sont confrontés à des difficultés plus grandes pour respecter les obligations relatives à l'expédition directe. Une approche indirecte consisterait à vérifier la présence de différences dans le taux d'utilisation des préférences entre les pays sans littoral bénéficiaires de préférences et les pays côtiers bénéficiaires de préférences (voir la figure 29).

Les entreprises exportant dans ces deux groupes devraient être tout autant en mesure d'utiliser les préférences commerciales si les

obligations relatives à l'expédition directe n'avaient aucune incidence. Ainsi, des taux de sous-utilisation plus élevés pour les pays sans littoral pourraient indiquer que les obligations relatives à l'expédition directe (et, ce faisant, les difficultés liées à la connectivité) influent sur la capacité des exportateurs à utiliser les préférences.

La figure 29 compare les taux de sous-utilisation pour les pays sans littoral et les autres pays bénéficiaires de préférences. Des taux de sous-utilisation faibles indiquent que la plupart des échanges commerciaux bénéficient effectivement des préférences. Inversement, des taux de sous-utilisation plus élevés indiquent

que la plupart des échanges commerciaux n'utilisent pas les préférences commerciales disponibles. Les PMA sans littoral ont clairement des difficultés plus grandes à utiliser les préférences commerciales. En 2019, le taux de sous-utilisation moyen des PMA sans littoral était environ trois fois supérieur (25%) à celui des PMA côtiers (9%). Cette tendance pourrait indiquer que les entreprises situées dans des PMA sans littoral ont plus de difficultés à respecter les obligations relatives à l'expédition directe (voir le document de l'OMC G/RO/W/187).

Toutefois, l'observation inverse peut être faite si l'on prend en compte l'ensemble des pays en

développement bénéficiaires de préférences: il semble que les exportations expliquent les différences dans la meilleure utilisation des préférences commerciales par les PDSL bénéficiaires par rapport aux pays en développement côtiers bénéficiaires (23% contre 38%). La capacité des PDSL à utiliser les préférences commerciales s'est cependant détériorée ces dernières années (c'est-à-dire que les taux de sous-utilisation ont augmenté) alors que la capacité à utiliser les préférences commerciales des autres pays bénéficiaires est restée stable. Cela pourrait indiquer que les obligations relatives à l'expédition directe (les difficultés liées à la connectivité) jouent un rôle

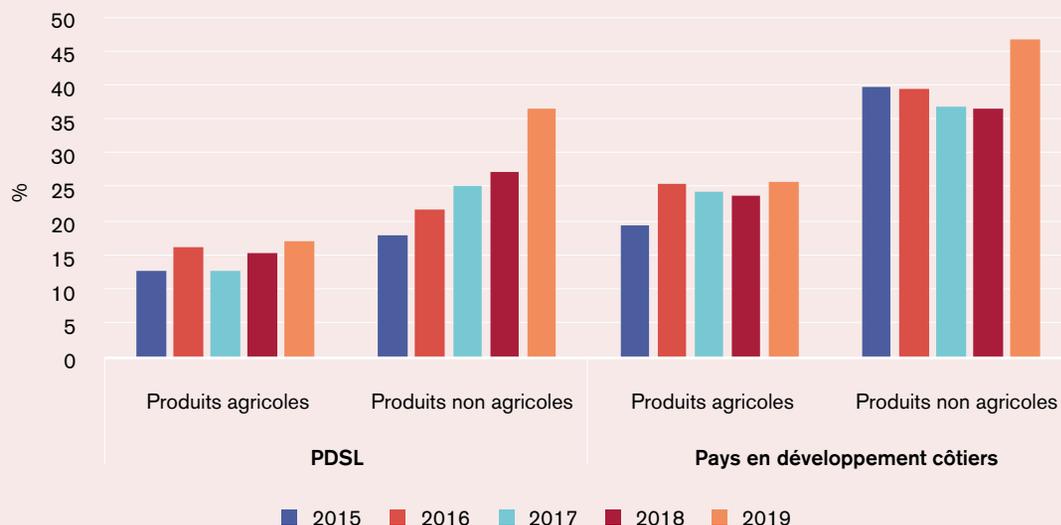
plus modéré pour les entreprises des pays en développement; cela pourrait également indiquer que des facteurs tels que la rigueur des règles d'origine, les marges préférentielles ou la plus grande variété et complexité des exportations expliquent les différences dans l'utilisation des préférences commerciales.

Afin de restreindre l'analyse, les taux de sous-utilisation peuvent être calculés pour deux sous-groupes de produits: les produits agricoles et les produits non agricoles (voir la figure 30). Tous les pays bénéficiaires sont mieux à même d'utiliser les préférences commerciales pour les produits agricoles (qu'ils aient accès ou non à la mer).

De fait, les PDSL bénéficient d'un léger avantage dans ce domaine, peut-être du fait que les produits agricoles ont tendance à être soumis à des règles plus simples que les produits non agricoles. Toutefois, il se peut également que cela reflète simplement la variété des produits, des exportateurs et des marchés préférentiels et dépende des données utilisées (la figure 30 n'incorpore pas les marchés préférentiels importants). Néanmoins, l'utilisation des préférences commerciales a diminué ces dernières années dans le cas des PDSL, notamment pour ce qui est des produits non agricoles.

Une analyse plus détaillée serait nécessaire pour identifier des

Figure 30 : Taux de sous-utilisation, produits agricoles par rapport aux produits non agricoles



Source : Secrétariat de l'OMC.

Notes : Les taux de sous-utilisation sont calculés sur la base des valeurs d'importation. Toutes les préférences commerciales non réciproques et réciproques pour lesquelles le Secrétariat de l'OMC dispose de données sont examinées (c'est-à-dire les préférences commerciales accordées par l'Australie, le Canada, le Chili, l'Union européenne, le Japon, la République du Corée, la Norvège, la Suisse, le Taipei chinois, la Thaïlande, la Turquie et les États-Unis). L'analyse pourrait gagner en précision si davantage de pays communiquaient des statistiques d'importation détaillées à l'OMC (voir le document de l'OMC G/RO/W/163/Rev.9 pour de plus amples renseignements).

tendances spécifiques dans l'utilisation des préférences commerciales par les PDSL. Les difficultés liées à la connectivité auxquelles ces pays sont confrontés semblent toutefois bel et bien affecter leur capacité à respecter les règles relatives à l'expédition directe et à utiliser pleinement les préférences commerciales. Cela est particulièrement vrai pour les PMA sans littoral. Afin d'améliorer la capacité des entreprises des PDSL à tirer pleinement parti des possibilités d'accès aux marchés préférentielles, il conviendrait d'améliorer leur capacité à se connecter aux marchés internationaux. Outre le renforcement des capacités des PDSL à se conformer aux règles d'origine et la diminution des coûts du transport ainsi que des règles plus souples en matière de transport pour tenir compte de leurs difficultés spécifiques, la réduction des goulets d'étranglement commerciaux permettrait aux entreprises des PDSL de tirer pleinement parti des possibilités d'accès aux marchés préférentielles en améliorant leur capacité à se connecter aux marchés internationaux.

Notes de fin

- 1 <https://www.un.org/ohrrls/events/impact-covid-19-landlocked-developingcountries-ldcs-and-implicationsresilient-recovery>.
- 2 Voir : <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploretopics/trading-acrossborders>.
- 3 Voir: <https://www.theigc.org/blog/assessing-economic-benefits-transitrade-tanzania>.
- 4 Voir : Mattoo *et al.* (2006), Eschenbach et Hoekman (2006), Balchin *et al.* (2016) et Nordås et Rouzet (2016).
- 5 Voir : <https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economicreports/air-passenger-monthly-analysis--july-2021>.
- 6 Voir: <https://www.iata.org/en/pressroom/2021-releases/2021-08-31-01>.
- 7 Voir : <https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economicreports/air-freight-monthly-analysis--july-2021>.
- 8 Voir : <https://www.statista.com/statistics/379046/worldwide-retail-e-commerce-sales>.
- 9 Voir : OMC (2021b) pour le détail de la méthode employée pour les estimations par l'OMC des coûts du commerce et Rubinova et Sebti (2021) pour leur répartition. L'échantillon des pays sans littoral comprenait l'Autriche, la République tchèque, la Hongrie, la Slovaquie et la Suisse. L'échantillon des pays côtiers comprenait l'Australie, la Belgique, le Brésil, la Bulgarie, le Canada, la Chine, la Croatie, Chypre, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Inde, l'Indonésie, l'Italie, le Japon, la République de Corée, la Lettonie, la Lituanie, Malte, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Fédération de Russie, la Slovénie, l'Espagne, la Suède, le Taipei chinois, la Turquie, le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique.
- 10 Voir : Egger *et al.* (2021), Huettner et Sunder (2012), Rubinova et Sebti (2021) et OMC (2021b).
- 11 La collecte de données sur l'utilisation des préférences découle du Mécanisme pour la transparence des ACP, adopté en 2010 (document de l'OMC WT/L/806). Les données sont stockées dans la Base de données intégrée de l'OMC; les documents pertinents, la liste des bénéficiaires et les statistiques essentielles proviennent du portail d'information sur les ACP (<http://ptadb.wto.org>).

↓ **Le pont de Maseru est la frontière principale entre le Lesotho et l'Afrique du Sud.**





Des agriculteurs du Burkina Faso vérifient la qualité du beurre de karité avant sa commercialisation.