



8

Recommendations

Les PDSL forment un groupe de pays très spécifiques, soumis à des contraintes très atypiques. Pour remédier à leurs difficultés, des mesures spéciales devront être adoptées afin d'intégrer davantage ces pays dans le système commercial multilatéral. Le présent rapport a identifié certains des domaines et certaines des questions vis à vis desquels des mesures ciblées doivent être prises pour atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial – pas uniquement par les PDSL eux mêmes, mais aussi par les pays de transit et les organisations concernées. Il est difficile de rendre compte, de manière exhaustive et précise, de tous les facteurs, en raison du manque de données à jour et de la difficulté de les recueillir dans certaines des régions les plus isolées au monde.

1 Les PDSL devraient être les protagonistes du discours sur la transparence, grâce à des notifications détaillées et présentées en temps voulu, voire des contre notifications lorsque cela s'impose.

En ce qui concerne les goulets d'étranglement d'ordre commercial, rien ne peut remplacer l'exactitude et la ponctualité de l'information. À cet égard, les pays de transit devraient également redoubler d'efforts pour communiquer en temps utile des renseignements par le biais de notifications sur les mesures susceptibles d'avoir une incidence sur le transport des marchandises à travers leur territoire. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence l'importance de la notification et de la communication de renseignements aux exportateurs. Dans ce contexte, l'information est capitale pour les exportateurs et les transporteurs, pour contribuer au maintien des flux commerciaux.

2 En cas de pandémie future, une réponse plus coordonnée devra être apportée, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

S'il est vrai que la réponse à la pandémie de COVID-19 a permis de mieux se rendre compte du rôle des pays de transit dans l'accès des PDSL aux économies mondiales, cette pandémie a particulièrement durement touché les PDSL. Il est clair qu'une réponse plus coordonnée devra être apportée en cas de future pandémie. D'un point de vue commercial, cette réponse devrait principalement s'attacher à maintenir ouvertes les lignes d'approvisionnement des PDSL, et à réduire au minimum les conséquences des restrictions en matière de déplacement sur les personnes et les exportations des PDSL. La réponse à cette pandémie et à toute pandémie future devrait également prévoir l'accroissement des capacités de production de vaccins et de traitements dans les pays en développement, y compris les PDSL, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.



↑ **Laboratoire de dépistage de la COVID-19 de l'hôpital de Mpilo à Bulawayo (Zimbabwe).**

3 Afin d'observer une reprise économique résiliente, les PDSL doivent accroître leur connectivité grâce à la numérisation des procédures aux frontières, renforcer la mise en œuvre de l'AFE et obtenir un soutien ciblé au titre de l'Aide pour le commerce.

Les PDSL ont fait d'importantes avancées pour identifier les lignes d'action pouvant permettre de remédier aux difficultés additionnelles auxquelles ils font face, en particulier depuis la pandémie de COVID-19. Lors d'une session consacrée à l'Aide pour le Commerce de 2021, tenue sous forme virtuelle et coorganisée par le Kazakhstan et l'UN OHRLLS, les intervenants ont identifié l'accroissement de la connectivité grâce à la numérisation des procédures aux frontières, le renforcement de la mise en œuvre de l'AFE et l'obtention par les PDSL d'un soutien ciblé au titre de l'Aide pour le commerce comme des éléments clés en vue d'une reprise économique résiliente. Ont également été soulignées les lourdes conséquences qu'a eues la pandémie sur les petits commerçants, en particulier les femmes, qui sont dans une position plus faible.

4 La mise en œuvre de l'AFE est capitale pour garantir un commerce transparent et prévisible, et jouera un rôle majeur pour soutenir la reprise et la résilience des économies des PDSL.

La stabilité et la prospérité économiques des PDSL dépendent du commerce et de la rapide et libre circulation des marchandises. La mise en œuvre de l'AFE, qui nécessite de réduire au minimum les obstacles administratifs et procéduraux, est capitale pour garantir un commerce transparent et prévisible avec les principaux partenaires commerciaux des PDSL et elle jouera un rôle majeur pour soutenir la reprise et la résilience de ces économies. Les PDSL ont fortement argumenté en faveur d'un examen de la mise en œuvre de l'AFE, et se sont

concentrés, à juste titre, sur le renforcement des règles de l'article 11 sur la liberté de transit. Bien que développant les règles prévues à l'article V du GATT et représentant à cet égard un progrès notable, ces dispositions doivent encore être éclaircies et renforcées. Les PDSL, en particulier, se heurtent encore à des pratiques discriminatoires dans le cadre de leur commerce extérieur, par rapport aux conditions appliquées aux marchandises nationales transportées dans les pays de transit.

5 La création de couloirs de transit a produit des effets notables pour les PDSL, en particulier en Afrique, et devrait être encouragée et davantage soutenue par les donateurs bilatéraux et les banques de développement régionales.

Le Corridor Nord, situé en Afrique et reliant le Burundi, le Rwanda, l'Ouganda et les régions orientales de la République démocratique du Congo au port de Mombasa (Kenya), en est un exemple. Depuis sa création en 2014, le Corridor Nord a permis de réduire les délais de transit pour un camion allant du port de Mombasa à Busia, à la frontière avec l'Ouganda, de 284 heures en janvier 2015 à 90 heures en janvier 2019. Les donateurs devraient continuer de soutenir de telles initiatives, afin que les résultats repartent à la hausse après la pandémie. Les PDSL devraient tenir compte du fait qu'ils sont enclavés, car ils peuvent aussi être des pays de transit et exploiter le potentiel de développement que représente le transit pour leur économie.

6 Il est important, pour les PDSL et les pays de transit, d'adopter des systèmes numériques interconnectés et interopérables, afin d'accélérer la circulation des marchandises aux frontières et pendant le transport.

Outre le manque de normalisation et d'harmonisation, les PDSL peuvent se heurter à une coopération insuffisante entre les douanes et les autres organismes présents aux frontières et les négociants. Il est donc important que les PDSL et les pays de transit accélèrent l'adoption des outils conçus par les organisations internationales pour accélérer la circulation des marchandises aux frontières et pendant le transport, comme le système informatisé de gestion douanière SYDONIA, élaboré par la CNUCED, et le système international eTIR, administré par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Ce qui pourrait faire progresser encore ces systèmes du point de vue de leur capacité à faciliter les flux commerciaux et le transit à destination et au départ des PDSL et aux frontières, c'est de les interconnecter et de les rendre interopérables, afin qu'ils puissent gérer l'opération de transit du début à la fin.

7 Les PDSL ont besoin de soutien pour s'attaquer aux problèmes du manque de ressources humaines et financières, comme l'insuffisance des capacités ou la pénurie de personnel professionnel qualifié, pour favoriser une meilleure compréhension de l'AFE et pour renforcer sa mise en œuvre.

Les PDSL ayant répondu à une enquête du TFAF sur les restrictions au commerce transfrontières résultant de la COVID-19 ont identifié les prescriptions en matière de documents requis pour l'importation/l'exportation et la coopération entre les organismes présents aux frontières comme étant les domaines dans lesquels l'application de mesures de facilitation des échanges pouvait avoir la plus grande incidence. Ces réponses permettent d'identifier des domaines d'action prioritaires pour les interventions nationales, des domaines prioritaires pour la mise en œuvre de l'AFE ainsi que des orientations possibles pour les projets financés par l'Aide pour le commerce.

8 L'amélioration de l'infrastructure liée au commerce devrait être l'une des priorités des projets de l'Aide pour le commerce.

Certains des PDSL ont aussi associé les difficultés qu'ils rencontrent à l'insuffisance de l'infrastructure liée au commerce, y compris du point de vue technologique, aux frontières comme au delà des frontières. On peut notamment citer les exemples suivants: le manque de coordination du développement et de l'entretien des infrastructures de transport en transit; le manque de coordination et d'harmonisation aux frontières; l'insuffisance des équipements et des infrastructures (TIC et équipements numériques pour la mise en œuvre de l'AFE); le grand nombre de prescriptions en matière de documents requis; et le traitement manuel des documents.



↑ Agent douanier de l'Administration fiscale du Lesotho utilisant le système SYDONIA.

9 Les examens de politique commerciale des PDSL et des pays de transit devraient s'intéresser davantage aux politiques relatives aux infrastructures de transit et de transport.

Dans la mesure où les PDSL dépendent des pays de transit, il est clair qu'ils ne pourront prospérer que lorsque leurs voisins pourront également accélérer leur développement et améliorer leur infrastructure. Par exemple, pour améliorer les perspectives de croissance des exportations du Zimbabwe, les politiques économiques et les infrastructures du Mozambique et de l'Afrique du Sud doivent également être améliorées. Les pays de transit tirent aussi parti du commerce de transit, dans la mesure où celui-ci accroît le trafic dans leurs ports, créant ainsi des emplois et les rendant plus attractifs pour les compagnies maritimes, ce qui contribue à réduire le coût du transport.

10 Pour éviter que les exportations de marchandises ne soient perturbées, il est essentiel que les PDSL soient informés des prescriptions visant le commerce international établies par les pays de transit.

Chose importante, l'Accord SPS de l'OMC contient des dispositions visant à garantir la transparence des prescriptions SPS. Même si la majorité des mesures SPS notifiées à l'OMC concernent tous les partenaires commerciaux, les PDSL peuvent se heurter à des difficultés plus grandes au vu des infrastructures, de l'expertise et des ressources que leur mise en œuvre requiert. Ces questions de transparence et de notification vont au-delà des questions SPS.

11 Les PDSL devraient participer activement aux processus d'élaboration des normes dans le cadre du CODEX, de l'OIE et de la CIPV, afin que les normes SPS élaborées répondent à leurs besoins et qu'elles ne soient appliquées aux marchandises en transit que si ces dernières présentent des risques.

Certaines interventions peuvent aussi être nécessaires dans le domaine des mesures SPS. L'Accord SPS de l'OMC impose que les procédures de contrôle, d'inspection et d'homologation n'impliquent pas de coûts injustifiés, afin de veiller à ce que celles-ci ne fassent pas obstacle au commerce, et que les mesures aient une justification scientifique et correspondent à des mesures reconnues sur le plan international. Une plus grande utilisation des normes internationales relatives au traitement des produits agricoles, y compris en transit, pourrait permettre de réduire les coûts de transaction du commerce



↑ Petit matin au port de Durban (Afrique du Sud).

et donc faciliter les échanges. Les PDSL devraient aussi envisager la possibilité de recourir davantage à certaines normes liées à la facilitation des échanges.

12 La création d'un mécanisme à l'image du STDF pourrait aider les PDSL à mettre en place l'infrastructure qualité nécessaire au respect des normes internationales.

Dans le domaine des OTC, il est spécifiquement recommandé d'examiner l'infrastructure qualité – qui est le système qui favorise et améliore la qualité, la sûreté et la rationalité écologique des marchandises, des services et des procédés, et qui comprend les organisations, les politiques, les pratiques, et le cadre juridique et réglementaire requis. L'infrastructure qualité a été identifiée comme un problème clé, empêchant les PMA et les pays en développement Membres de diversifier leur commerce avec de nouveaux marchés. Compte tenu du manque de données, cependant, de nouvelles études et recherches doivent être menées pour déterminer dans quelle mesure l'absence d'infrastructure qualité fait entrave à la compétitivité des PDSL, et ce qui peut être entrepris pour y remédier.

13 Pour encourager les entreprises des PDSL à utiliser davantage les préférences accordées au titre des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux, les règles de transport direct doivent être plus flexibles et doivent mieux tenir compte des problèmes de connectivité auxquels font face les PDSL.

Un aspect réglementaire devrait peut-être davantage retenir l'attention de la communauté internationale, à savoir l'interaction entre les règles d'origine et les échanges commerciaux des PDSL. Actuellement, dans la plupart des cas, pour que les produits exportés répondent aux exigences en matière d'origine et bénéficient de préférences tarifaires, ils doivent être expédiés directement du PDSL vers le pays importateur, ce qui n'est pas toujours possible pour certains envois au départ des PDSL.

14 Les PDSL devraient privilégier l'investissement dans les industries et les services qui sont moins défavorisés par l'absence d'accès à la mer et l'éloignement des marchés.

Plusieurs PDSL africains sont sur les mêmes fuseaux horaires que l'Europe et ont aussi en commun les langues anglaise et française. Cela en fait des emplacements idéaux pour l'établissement de centres d'appel et de plates formes de traitement de données s'ils sont en mesure d'améliorer leur connectivité fondée sur les TIC. L'établissement de conditions propices à l'activité des entreprises est également essentiel si les PDSL veulent encourager le type d'investissements qui leur donneront accès aux technologies et aux savoir faire. Les PDSL pourraient aussi adopter des politiques relatives à la participation de la diaspora, afin d'attirer les investissements et les savoir faire de leurs nombreux ressortissants vivant dans des pays plus riches.

15 Les PDSL doivent classer la connectivité et les technologies numériques parmi les priorités de leur politique.

Il est essentiel que les gouvernements réforment la législation, les politiques et les cadres afin d'améliorer le débit, le caractère abordable et l'accessibilité d'Internet, pour créer un environnement numérique propice à l'activité des entreprises. Les PDSL devraient s'employer à mettre en place l'infrastructure numérique nécessaire, en accordant une attention particulière aux régions rurales.

16 Il est capital que les PDSL continuent de participer aux discussions qui ont actuellement lieu à l'OMC dans le domaine du commerce électronique, afin de réduire la fracture numérique.

La pandémie de COVID-19 a accéléré le développement du commerce électronique dans le monde entier. En raison de l'insuffisance de l'infrastructure des TIC dans les PDSL, ces pays risquent d'être laissés de côté dans le cadre de la quatrième révolution industrielle. Toutefois,



←
Port de Mombasa au Kenya, un pays de transit important.

la communauté internationale a aussi un rôle important à jouer, en reconnaissant les contraintes auxquelles ils font face et en proposant des solutions pour les aider.

17 Il est nécessaire que les organisations et les fédérations de logistique internationales soient mieux coordonnées et collectent davantage de renseignements, en coopération avec les organisations multilatérales, pour que les PDSL puissent participer au commerce.

Les tarifs conteneurs et les tarifs de transport ont connu une augmentation considérable pendant la pandémie de COVID-19, d'autant plus pour les PDSL car les conteneurs et les navires ont été réquisitionnés pour desservir les liaisons très rentables entre l'Asie de l'Est et l'Amérique du Nord, ce qui a diminué la capacité disponible pour toutes les autres liaisons, en particulier celles qui desservent les PDSL, sur lesquelles le trafic est moindre. Les interventions au niveau international devraient comprendre l'établissement de mécanismes pour le suivi et le traçage des conteneurs et la surveillance des escales dans les ports, de la planification des lignes régulières, de l'utilisation des ports secs et de la circulation des trains et des camions – le recours à des technologies numériques améliorées pouvant dans tous ces cas s'avérer utile. Il est également important de s'intéresser à l'existence de pratiques discriminatoires et anticoncurrentielles ayant une incidence sur les services de transitaire dans les PDSL.

18 Les PDSL peuvent bénéficier d'une coopération étroite avec les organisations non gouvernementales et les organismes et organisations internationaux – et de leur soutien – qui, eux, bénéficient d'une plus grande coopération interinstitutionnelle.

L'établissement du Groupe de réflexion international sur les PDSL à Oulan Bator (Mongolie) en 2009 a constitué un événement très positif pour les PDSL. Ce groupe de réflexion a pour objectif de faire un travail d'analyse de qualité concernant les difficultés auxquelles font face les PDSL pour mettre en œuvre le Programme d'action de Vienne et réaliser les ODD, et il est en meilleure position pour mener des recherches – en particulier dans les domaines où l'accès aux données sur les PDSL est très limité, comme le financement du commerce. L'UN OHRLLS est un autre exemple: il est parvenu à surveiller la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, à coordonner les positions des PDSL et à réaliser ou commander des travaux de recherche sur les problèmes de développement des PDSL et les mesures nécessaires pour les aider. L'OMC travaille en étroite coordination avec l'UN OHRLLS et il faudrait que ce partenariat se développe à l'avenir.