

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

S/CSS/W/78

4 mai 2001

(01-2365) #267340

Conseil du commerce des services
Session extraordinaire

Original: français

COMMUNICATION DE LA SUISSE

AGCS 2000: Services auxiliaires à tous les modes de transport

La délégation de la Suisse a fait parvenir au Secrétariat le document ci-après en demandant qu'il soit distribué aux membres du Conseil du commerce des services.

I. IMPORTANCE DU SECTEUR

1. Selon la définition contenue dans la principale liste de référence utilisée par les pays membres (MTN.GNS/W/120, sous-secteur H), les services auxiliaires à tous les modes de transport comprennent les activités suivantes: services de manutention de fret, services de stockage et d'entreposage, services d'agences de transport de marchandises y compris autres services auxiliaires des transports, autres services annexes et auxiliaires des transports (cf. Annexe).

2. Avec la croissance du flux mondial de marchandises, les services auxiliaires à tous les modes de transport prennent de plus en plus d'importance. La concurrence entre les fournisseurs de marchandises exige que les marchandises traversent souvent plusieurs pays (par route, rail, air ou voie maritime) le plus rapidement possible afin de répondre "just-in-time" à la demande des clients. Il ne s'agit pas seulement du transport physique d'une marchandise d'un point à un autre sur la base d'une combinaison optimale des différents modes de transport disponibles, mais aussi d'une maîtrise efficace de toutes les questions administratives, douanières et relatives aux assurances.

3. Face à la globalisation et une concurrence toujours plus serrée, de nombreuses firmes choisissent de sous-traiter les activités liées à l'approvisionnement ou à la distribution des produits finaux en faisant appel à des entreprises qui leur fournissent des services intégrés ("one-stop logistics") couvrant complètement tous les aspects du transport. Selon certaines sources, ce marché des services intégrés devrait connaître un véritable "boom" ces prochaines années. On s'attend à une hausse annuelle du chiffre d'affaires des services de logistique de l'ordre de 10 à 15% en Europe et aux Etats-Unis.

4. Des études récentes soulignent que la gestion de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique joue aujourd'hui un rôle clé pour les échanges internationaux, compte tenu du fait que les coûts de transports représentent une part toujours plus élevée du prix final du produit. Les nouvelles stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement comme la réaction rapide aux besoins du consommateur ont redéfini la demande de services de transport du fait du raccourcissement des cycles de réapprovisionnement et de la diminution des stocks. Cela se traduit par la réduction des quantités commandées et par l'augmentation de la fréquence des commandes, ce qui a pour conséquence un accroissement significatif du nombre de livraisons effectuées au profit de l'utilisateur final. Selon certaines études, le transport (mesuré en tonnes-kilomètres) a ainsi augmenté de plus de 200% dans la

zone européenne de 1970 à 1997. Cet accroissement rend plus nécessaire encore l'organisation des transports de manière intégrée et efficace par des entreprises spécialisées.

5. Il convient aussi de relever que le principe du "just-in-time" génère un nombre élevé de déplacements à vide. La mise en place et le développement de bourses de fret constitue un moyen de freiner cette tendance. Encore faut-il que l'accès à ces bourses de fret soit ouvert sans discrimination à l'ensemble des transporteurs et pas uniquement à quelques grandes entreprises qui par ce moyen peuvent augmenter leur compétitivité

6. Le secteur des services auxiliaires à tous les modes de transport a une grande importance d'une part pour les pays exportateurs, car ils sont incontournables pour atteindre de manière optimale des clients qui sont parfois situés à plusieurs milliers de kilomètres. D'autre part, ces services sont tout aussi utiles aux pays importateurs, puisqu'ils garantissent que ces pays aient accès dans les meilleures conditions aux marchandises de haute qualité disponibles sur le marché mondial, indépendamment de la proximité des exportateurs.

II. QUESTIONS DE CLASSIFICATION

7. Le sous-secteur H de la liste MTN.GNS/W/120 couvre des services qui sont auxiliaires à *tous* les modes de transport, sur la base de la "Classification centrale des produits" de l'ONU. La présente proposition couvre donc les activités suivantes (cf. **Annexe** pour les définitions précises):

- ?? Services de manutention de fret (CPC 741);
- ?? Services de stockage et d'entreposage (CPC 742);
- ?? Services d'agences de transport de marchandises y compris autres services auxiliaires des transports (CPC 748);
- ?? Autres services annexes et auxiliaires des transports (CPC 749)

III. PROPOSITION QUANT AUX ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES

(i) *Engagements existants*

8. Une analyse rapide des engagements d'une quarantaine de pays membres¹ montre tout d'abord que, si le sous-secteur H "services auxiliaires à tous les modes de transport" est déjà en lui-même très hétérogène, les quelques engagements pris le sont encore davantage. De manière générale, il n'y a que peu d'engagements des pays dans ce sous-secteur. Près de deux tiers des membres pris en considération ici n'y ont aucun engagement. Parmi les pays qui ont pris des engagements (surtout des pays industrialisés ou en transition), la moitié d'entre eux ne touchent que la moitié ou moins des catégories CPC qui font partie du sous-secteur. Le plus souvent, les engagements existants ne sont donc que partiels. Quelquefois, ils sont également assortis de certaines exceptions, par exemple concernant le domaine maritime. Pour des entreprises qui travaillent sur une base transnationale, cette absence ou hétérogénéité des engagements est très gênante.

(ii) *Obstacles à la libéralisation*

9. Les services auxiliaires à tous les modes de transport constituent en quelque sorte l'huile dans les rouages parfois ardu du transport d'une marchandise depuis le lieu de production jusqu'au client. Le peu d'engagements pris jusqu'ici par les pays membres dans ce sous-secteur témoigne des

¹ Afrique du Sud, Argentine, Australie, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Corée, Egypte, Etats-Unis, Guatemala, Hong Kong Chine, Hongrie, Inde, Indonésie, Israël, Japon, Malaisie, Maroc, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Pérou, Philippines, Pologne, Rép. slovaque, Rép. tchèque, Roumanie, Sénégal, Singapour, Slovénie, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Union européenne, Uruguay.

difficultés que doivent affronter les fournisseurs de ce type de services dans beaucoup de pays. Il ne suffit pas d'éliminer les barrières aux services qui ont trait isolément aux différents modes de transport. Les transports sont de plus en plus organisés de manière intégrée et complète, ce qui facilite la tâche des producteurs et des consommateurs. Des prestations de transport toujours plus rapides et efficaces constituent une des clés de voûte de la croissance des échanges internationaux. L'élimination des barrières aux services auxiliaires à tous les modes de transport aura un effet bénéfique sur le commerce mondial.

10. Les transitaires sont souvent confrontés à des obstacles techniques à l'accès au marché de pays étranger. Ainsi, beaucoup de pays exigent des transitaires qu'ils obtiennent une licence pour opérer sur leur territoire. Ces licences peuvent être très difficile voire impossible à obtenir, ce qui oblige les transitaires à devoir passer par des intermédiaires ou à mettre en place des co-entreprises. Cela restreint fortement leur marge de manœuvre et l'efficacité du processus. En outre, certains pays imposent aux transitaires étrangers le versement de garanties nettement plus élevées que celles qui sont exigées des transitaires locaux, introduisant ainsi une discrimination particulièrement douloureuse pour les petites et moyennes entreprises.

11. La tarification préférentielle de certains types de services auxiliaires peut aussi constituer un obstacle. Plus concrètement, les propriétaires de certains terminaux de transport combiné, en particulier lorsqu'ils ont été financés par des capitaux privés, exigent des redevances d'accès élevées de la part des entreprises utilisatrices non actionnaires. Bien qu'il soit en général impossible de déterminer s'il s'agit là de pratiques discriminatoires allant au-delà d'un rendement normal pour les capitaux investis, elles ont pour conséquence dans les faits de limiter l'accès au marché.

(iii) *Objectifs*

12. Il convient de souligner que, si les services auxiliaires impliquant un seul mode de transport sont aujourd'hui bien développés, il n'en va pas de même de la logistique pour les transports multimodaux. En effet, il est souvent difficile pour une entreprise de transport routier de faible taille de trouver une entreprise partenaire prête à acheminer ses marchandises sur la partie terminale routière dans le cadre d'un transport combiné non accompagné. En mettant en place des conditions-cadres favorisant le développement de services de conseil et de mise en relation des transporteurs dans les terminaux de transbordement, une impulsion supplémentaire serait donnée au transport combiné. Cette technique de transport constitue un instrument important pour réaliser le transfert du trafic marchandises de la route au rail voulu par la Suisse.

13. Tous les pays profiteraient de l'élimination des obstacles au titre de l'accès au marché et du traitement national auxquels sont confrontés aujourd'hui les fournisseurs de services auxiliaires à tous les modes de transport. Les producteurs des pays exportateurs perdraient moins de ressources pour régler des questions administratives, alors que les consommateurs des pays importateurs auraient un accès plus rapide à davantage de produits. L'efficacité de tout le système de transport serait améliorée. La Suisse propose une amélioration substantielle des engagements au titre de l'accès au marché et du traitement national pour le sous-secteur des services auxiliaires à tous les modes de transport, et ce pour tous les modes de fourniture.

Annexe

Définition des services auxiliaires à tous les modes de transport selon la liste MTN.GNS/W/120 de l'OMC, sur la base de la "Classification Centrale de Produits" (CPC) provisoire de l'ONU:

11. SERVICES DE TRANSPORTS

H. Services annexes et auxiliaires de tous les modes de transport

a. Services de manutention des marchandises (CPC 741)

741 Services de manutention

7411 Services de manutention de conteneurs

Services de manutention de marchandises transportées dans des conteneurs spéciaux. Entrent dans la présente classe les services fournis à forfait ou sous contrat par les terminaux de marchandises (quel que soit le mode de transport), y compris les services d'arrimage et de débardage (c'est-à-dire le chargement et le déchargement, dans les ports, des cargaisons conteneurisées transportées par les navires).

7419 Autres services de manutention

Services de manutention de cargaisons non conteneurisées ou de bagages. Entrent dans la présente classe les services fournis à forfait ou sous contrat par les terminaux de marchandises quel que soit le mode de transport, y compris les services d'arrimage et de débardage (c'est-à-dire le chargement ou le déchargement, dans les ports, des cargaisons non conteneurisées transportées par les navires), ainsi que les services de manutention annexes au transport de marchandises non classées ailleurs. Sont également rangés dans la présente classe les services de manutention des bagages dans les aéroports ainsi que dans les gares routières et ferroviaires.

Exclusions: Les autres services annexes et auxiliaires des transports se rapportant spécifiquement à un mode de transport déterminé sont rangés respectivement dans les sous-classes 74300 pour les transports ferroviaires, 74490 pour les transports routiers, 74590 pour les transports par eau et 74690 pour les transports aériens.

b. Services d'entreposage et de magasinage (CPC 742)

742 Services d'entreposage

7421 Services d'entreposage de marchandises congelées ou réfrigérées

Services d'entreposage de marchandises congelées ou réfrigérées, y compris les denrées alimentaires périssables.

7422 Services d'entreposage en vrac de liquide ou de gaz

Services d'entreposage en vrac de liquide ou de gaz

7429 Autres services d'entreposage

Services d'entreposage d'autres marchandises, y compris le coton, les céréales, la laine, les tabacs et autres produits agricoles ainsi que les autres biens ménagers.

c. Services des agences de transports de marchandises (CPC 748)

748 Services d'agences de transports de marchandises
Services de courtage en marchandises, services d'expédition de marchandises (principalement les services d'organisation de leur acheminement pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire), services de courtage maritime aérien, et services de groupage et de dégroupage de marchandises.

d. Autres services (CPC 749)

749 Autres services annexes et auxiliaires des transports
Services de courtage en marchandises; services de vérification des factures et d'information sur les tarifs; services d'établissement de documents de transport; services d'emballage et de déballage; services d'inspection, de pesage et de prise d'échantillons; services de réception et d'acceptation des marchandises (y compris l'enlèvement et la livraison sur place).
