

Comité des engagements spécifiques

RAPPORT DE LA RÉUNION TENUE LE 15 JUIN 2023

NOTE DU SECRÉTARIAT¹

Le Comité des engagements spécifiques s'est réuni le 15 juin 2023, sous la présidence de M. Danang Prasta (Indonésie) (Président sortant) et de M. Parasram Gopaul (Maurice) (Président entrant). Le Président a ajouté que, au titre du point de l'ordre du jour "Autres questions", son successeur dirait quelques mots au sujet de l'ouverture, à la réunion suivante, d'une discussion sur le fonctionnement du Comité dans le contexte de la réforme de l'OMC.

L'ordre du jour de la réunion, reproduit dans l'aérogamme [WTO/AIR/CSC/21](#), a été adopté tel que modifié.

Avant de passer aux questions de fond, le Président a appelé l'attention des délégations sur la forme hybride de la réunion, en demandant à ceux qui y assistaient en ligne d'attendre quelques secondes avant de parler, afin que leur déclaration puisse être entendue dans son intégralité. Afin de faciliter le travail des interprètes, il a en outre demandé aux délégués de parler à un rythme raisonnable et modéré, et de fournir une copie de leur déclaration écrite pour que les interventions puissent être correctement traduites et comprises dans les trois langues.

1 POINT A - DÉSIGNATION DU PRÉSIDENT DU COMITÉ

1.1. Le Président a rappelé que la Présidente du Conseil du commerce des services avait récemment achevé ses consultations sur la liste de noms pour la présidence des organes subsidiaires. En conséquence, il a proposé que le Comité élise M. Parasram Gopaul (Maurice) comme nouveau Président, par acclamation.

1.2. Il en a été ainsi convenu.

1.3. Le Président a remercié les Membres pour leur confiance et leur soutien durant sa brève présidence, ainsi que le Secrétariat pour son aide précieuse.

1.4. Le Comité a ensuite élu Président, par acclamation, M. Parasram Gopaul (Maurice). La réunion a été ensuite présidée par M. Gopaul, qui a commencé par remercier son prédécesseur d'avoir veillé à la poursuite des travaux du Comité, malgré la difficulté de la tâche. Il le félicitait pour tout le travail qu'il avait accompli avec le soutien des délégations. Il remerciait également tous les Membres pour la confiance qu'ils avaient placée en Maurice. Il attendait avec intérêt de travailler avec eux, individuellement et collectivement, afin d'avancer sur les questions inscrites à l'ordre du jour et de donner un nouvel élan aux travaux du Comité.

2 POINT B - MISE EN ŒUVRE DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES

2.1. Le Président a rappelé qu'aux réunions précédentes, le Comité avait poursuivi son examen de la proposition ([S/CSC/W/73](#)) présentée par la délégation de la Türkiye, au sujet de la mise en œuvre des engagements spécifiques et de l'article II (NPF) en ce qui concernait la fourniture transfrontière de services de transport routier au titre de l'AGCS. Cette proposition avait soulevé trois questions principales à examiner: 1) la compatibilité de l'imposition de contingents pour les camions avec des engagements sans limitation en matière d'accès aux marchés pour le mode 1 concernant les services

¹ Le présent document a été établi par le Secrétariat sous sa propre responsabilité et est sans préjudice des positions des Membres ni de leurs droits et obligations dans le cadre de l'OMC.

de transport routier; 2) la signification de la mention "Non consolidé" dans la colonne "Accès aux marchés" et de la mention "Néant" dans la colonne "Traitement national" en ce qui concernait la fourniture transfrontières de services de transport routier; et 3) l'obligation NPF concernant toutes les mesures visant le transport routier international, y compris les contingents pour les camions, les droits de passage, les mesures douanières, etc. Le Président rappelait que la délégation turque avait présenté en outre un exposé détaillé qui avait apporté des éclaircissements sur sa proposition et avait aidé les Membres à mieux comprendre les questions soulevées. Il relevait que les délégations avaient accueilli avec satisfaction la proposition de la Türkiye, qui constituait une contribution importante aux travaux du Comité. Néanmoins, les discussions en étaient restées à un stade préliminaire sans que le fond des questions ait été abordé. Cela pouvait être dû à la complexité du transport routier transfrontières.

2.2. Le Président a rappelé qu'à la réunion précédente, sur demande, le Secrétariat avait donné au Comité des renseignements sur les études pertinentes concernant le transport routier qui avaient été entreprises par d'autres organisations internationales. Il avait été convenu que ces études seraient présentées à la réunion en cours afin de faciliter la poursuite des discussions sur la proposition de la Türkiye. Comme convenu, les représentants de la CESAP, de la Banque mondiale et du Forum international des transports de l'OCDE avaient été invités à présenter leurs travaux sur le transport routier transfrontières en mettant l'accent sur le système de contingents, la question fondamentale soulevée dans la proposition de la Türkiye. Le Président espérait que ces exposés aideraient les Membres à mieux comprendre le transport routier transfrontières et le système de contingents y afférent, de manière que le Comité puisse engager un débat de fond sur la proposition de la Türkiye.

2.3. Le Président a d'abord invité le représentant de la CESAP, M. Fedor Kormilitsyn, à faire son exposé.

2.4. Le représentant de la CESAP a dit que son institution, à savoir la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique, située à Bangkok, couvrait une immense région comprenant plus de 50 pays. Le transport routier présentait certaines particularités en Asie par rapport à d'autres parties du monde, l'Europe par exemple, parce qu'il était moins libéralisé et avait été soumis, de tout temps, à davantage de restrictions. Les études de la CESAP sur le transport routier avaient été menées entre 2011 et 2016. La situation n'avait pas beaucoup changé depuis. L'intervenant a donné des renseignements au Comité sur quatre produits élaborés par la CESAP: 1) le rapport d'étude intitulé "Monograph Series on Facilitation of International Road Transport in Asia and the Pacific" (Série de monographies sur la facilitation du transport routier international en Asie et dans le Pacifique), publié en 2011; 2) le cadre régional pour la facilitation des transports routiers internationaux en Asie et dans le Pacifique, fondé sur les recommandations du rapport d'étude et adopté par la Conférence ministérielle sur les transports en 2012; 3) l'Accord bilatéral type sur le transport international routier, publié en 2016, qui visait à aider les pays à tendre vers l'harmonisation des dispositions des accords sur le transport international routier; 4) la base de données concernant les accords, créée en 2016, qui constituait un outil de référence rassemblant la plupart des accords bilatéraux sur le transport routier, mais aussi certains accords multilatéraux.

2.5. La série de monographies sur la facilitation du transport routier international en Asie et dans le Pacifique était disponible à l'adresse suivante: <https://www.unescap.org/resources/monograph-series-facilitation-international-road-transport-asia-and-pacific>. Ce rapport d'étude décrivait les arrangements les plus courants dans le domaine du transport routier international, fondés sur le système d'autorisations prévu dans les accords bilatéraux et multilatéraux existant entre les pays d'Asie et du Pacifique, fournissait des explications sur les types d'autorisations de transport routier, et contenait une série de recommandations sur les travaux à mener pour libéraliser davantage les régimes applicables au transport routier international. Les principaux types d'autorisations de transport routier, recensés dans l'étude, étaient les suivants: autorisations assorties ou non de contingents; autorisations bilatérales ou autorisations multilatérales; autorisations valables pour tous les itinéraires ou un itinéraire déterminé; autorisations valables pour des entrées multiples ou une entrée unique; autorisations identiques ou différentes pour le transport de passagers et pour le transport de marchandises; autorisations délivrées pour un véhicule unique ou échangeables entre les véhicules de la flotte d'un transporteur. En ce qui concernait les recommandations, l'étude concluait que le libre accès aux marchés sans autorisations, ni contingents, était l'arrangement idéal pour le transport routier international. Ce régime avait été partiellement mis en œuvre entre plusieurs pays. Toutefois, il exigeait l'existence d'une relation étroite entre les pays concernés. La plupart des pays membres continueraient d'utiliser

des autorisations de transport assorties de contingents, à court et moyen terme. Les pays étaient invités à s'efforcer d'adopter un régime plus libéral pour le transport routier international lorsque c'était possible, en supprimant les autorisations ou, lorsqu'il y avait des contingents, en éliminant ceux-ci.

2.6. Sur la base des recommandations de l'étude susmentionnée, il avait été adopté en 2012 une directive régionale, intitulée "Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux", disponible à l'adresse suivante: <https://www.unescap.org/resources/regional-strategic-framework-facilitation-international-road-transport>. La description du problème était la suivante: Dans toute l'Asie, le trafic routier international était le plus souvent limité aux zones frontalières et à un nombre réduit de routes. La plupart des autorisations de transport n'étaient délivrées que pour un voyage unique fait par un véhicule donné selon un itinéraire spécifique. L'autre contrainte imposée aux transports routiers internationaux était la limitation des opérations de transit, laquelle signifiait que les marchandises transportées par route devaient souvent être transbordées en zone frontalière ou à des points de chargement sur un trajet déterminé, avec pour corollaire une augmentation des coûts et des délais de transport. L'objectif fixé était le suivant: la généralisation des autorisations de transport à entrée multiple pour une année et des itinéraires ou réseaux routiers multiples, délivrées à un transporteur pour tout véhicule conforme de sa flotte, lesquelles pourraient être utilisées pour les opérations de transport interétatiques et en transit. Il s'agirait de favoriser également les autorisations de transport multilatérales, en vue de leur généralisation, parallèlement aux autorisations bilatérales. La marche à suivre proposée était la suivante: lorsque les pays membres élaboreraient ou renouvelleraient leurs accords bilatéraux ou multilatéraux sur le transport international routier ou tiendraient des consultations sur la mise en œuvre de ces accords, ils pourraient envisager d'adopter des autorisations de transport à entrée multiple d'une validité d'un an et/ou sur des itinéraires ou réseaux routiers multiples, et conférer à leurs autorités compétentes le pouvoir de délivrer ces autorisations à leurs transporteurs au lieu de le faire à des véhicules en particulier. Parmi les systèmes multilatéraux d'autorisations de transport routier figuraient le système de la CEMT dans le cadre du FIT de l'OCDE et le système d'autorisations de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.

2.7. Le Secrétariat de la CESAP avait mené une étude comparative concernant les accords bilatéraux sur le transport international routier dans la région, afin de faciliter l'élaboration de nouveaux accords bilatéraux et l'harmonisation de leurs dispositions. L'Accord bilatéral type sur le transport international routier était disponible à l'adresse suivante: <https://www.unescap.org/resources/model-bilateral-agreement-international-road-transport>. Il prévoyait trois options pour les dispositions relatives aux autorisations de transport routier (compte tenu des conditions pratiques dans la région de l'Asie et du Pacifique). La première option de l'accord type concernait les pays qui n'étaient pas actuellement disposés à accorder un accès général à leur territoire pour les opérations de transport international routier et qui préféraient encore limiter le champ d'application de telles opérations à des itinéraires et à des postes-frontières qu'ils auraient désignés. Cette option de l'accord type prévoyait également les autorisations nécessaires pour la plupart des types d'opérations de transport. La deuxième option de l'accord type ne faisait aucune référence à des itinéraires et postes-frontières désignés, mais prévoyait des autorisations assorties de contingents concernant la plupart des types d'opérations de transport international. Cette approche était par ailleurs très courante dans la région. La troisième option de l'accord type prévoyait un régime juridique sans autorisation pour le transport occasionnel de passagers et pour le transport bilatéral et en transit de marchandises. Les autorisations n'étaient nécessaires que pour le transport régulier de passagers et pour le transport de marchandises effectué par un pays tiers. Plusieurs pays de la région suivaient actuellement une approche analogue dans leurs accords bilatéraux sur le transport international routier.

2.8. En outre, le Secrétariat de la CESAP avait élaboré un outil de référence qui consistait en une base de données en ligne concernant les accords bilatéraux et multilatéraux, disponible à l'adresse suivante: <https://tadb.unescap.org/>. Cette base de données en ligne, d'accès facile, qui rassemblait plus de 200 accords bilatéraux et multilatéraux sur le transport routier, avait été conçue en vue de l'évaluation du cadre juridique en vigueur dans les États membres de la CESAP, dans le domaine du transport international routier. Elle servait d'outil d'information pour l'établissement de rapports sur les avancées juridiques vers une harmonisation des cadres réglementaires, et pour le renforcement des capacités des États membres de la CESAP en vue de l'application effective de la législation nationale en matière de transport routier. Elle servait également de source d'information pour la recherche, étant donné qu'elle indiquait les sites Web officiels d'organismes publics (Ministères des

transports, chambres de commerce, etc.), les bases de données juridiques des États membres et des États non membres, et le répertoire d'accords établi par la CESAP.

2.9. Le Président a remercié le représentant de la CESAP pour son exposé instructif. Il a ensuite invité le représentant de la Banque mondiale, M. Charles Kunaka, à faire son exposé.

2.10. Le représentant de la Banque mondiale a dit que son exposé s'articulait autour de quatre messages principaux: les accords bilatéraux étaient l'instrument de choix pour la réglementation des services de transport international routier – à quelques exceptions près; ces accords étaient difficiles à administrer d'une manière transparente et compliquaient les conditions de l'activité des organismes de réglementation et des exploitants; les limitations quantitatives faussaient l'offre de services et favorisaient les pratiques inefficaces; dans les régions où les limitations quantitatives avaient été supprimées, les avantages obtenus avaient été importants.

2.11. L'intervenant a indiqué que la Banque mondiale investissait, chaque année, des milliards de dollars dans l'amélioration des infrastructures de transport routier des pays. La logique qui sous-tendait cet investissement était simple: l'amélioration des conditions routières permettait de diminuer les coûts d'utilisation des véhicules, d'abaisser les prix du transport et de favoriser la croissance, le commerce et la réduction de la pauvreté. Toutefois, des inefficacités avaient été observées dans ce mécanisme de transmission entre investissements dans les infrastructures et baisse des prix. L'explication résidait en partie – et c'était la raison pour laquelle la Banque mondiale finançait des travaux d'analyse dans ce domaine – dans la manière dont les services de transport étaient réglementés. Les données disponibles laissaient penser que, dans les régions où il y avait des contrôles réglementaires stricts, les prix pour la fourniture de services avaient tendance à être plus élevés. Par conséquent, l'ampleur des retombées des investissements réalisés dans les infrastructures s'en trouvait réduite. Il existait de nombreux accords bilatéraux sur le transport routier. En 2002, la CEMT (Conférence européenne des Ministres des transports) avait recensé 1 400 de ces accords simplement, par exemple, entre les pays européens et des pays voisins. Pour les exploitants, le suivi de tous ces accords pouvait représenter une lourde charge réglementaire et avait également tendance à perturber le déroulement des activités.

2.12. C'est essentiellement après la Seconde Guerre mondiale que l'accord bilatéral sur le transport routier était devenu l'instrument de contrôle réglementaire privilégié et, à l'origine, il était destiné à protéger le trafic ferroviaire et les opérateurs historiques. Il répondait à quelques grands objectifs, dont certains étaient tout à fait valables, à savoir: faciliter les échanges commerciaux de services de transport permettant les mouvements transfrontières de marchandises et de personnes, promouvoir la croissance économique, renforcer l'intégration régionale, améliorer l'efficacité des transports, assurer la sûreté et la sécurité, et gérer les incidences environnementales. Toutefois, à la base de ce contrôle réglementaire, il y avait aussi des objectifs propres aux transports, par exemple, garantir l'équité entre les partenaires reliés par le transport routier, envoyer des signaux au marché et justifier la présence des infrastructures. En revanche, certains accords étaient conclus pour des raisons purement politiques, soit comme amorce d'une amélioration des relations entre des pays, soit comme solution économique à des problèmes politiques. L'ironie, c'était que les accords entre des pays ayant de très petits volumes d'échanges avaient tendance à être beaucoup plus ouverts que ceux qui étaient conclus entre des pays dont les volumes d'échanges étaient bien plus importants.

2.13. Les accords bilatéraux sur le transport routier n'avaient pas permis d'assurer les capacités requises, à savoir qu'ils n'avaient pas tenu compte de la réponse potentielle du côté de l'offre. Ces accords n'avaient pas empêché l'érosion du transport ferroviaire. En outre, ils étaient mal appliqués, perpétuaient des pratiques non durables et invitaient à la fraude et au gaspillage. Ils entraînaient des distorsions du marché, à savoir l'inadéquation entre la demande et l'offre de services, la fragmentation des chaînes d'approvisionnement, l'augmentation des coûts, l'allongement des délais de transit, l'incertitude des flux de marchandises et la complexité des conditions d'activité. Cela signifiait que l'efficacité des opérations d'une entreprise dans un pays pouvait ne pas avoir de répercussions positives dans un autre pays.

2.14. En collaboration avec le Secrétariat de l'OMC et l'IRU, la Banque mondiale avait réalisé, quelques années auparavant, une analyse quantitative des accords bilatéraux de transport routier (QuARTA), en utilisant un cadre uniforme pour comparer les accords conclus dans différentes régions entre différents groupes de pays. Le Secrétariat de l'OMC avait utilisé avec succès cette évaluation quantitative aux fins de l'analyse des accords bilatéraux sur les services de transport aérien. Pour

l'examen des accords bilatéraux de transport routier de marchandises, il avait été adopté une approche en quatre étapes: 1) mise au point d'un modèle analytique permettant, le moment venu, de construire un indice d'ouverture des marchés du transport routier transfrontières; 2) évaluation comparative de l'ouverture relative de chaque accord; 3) choix des accords à examiner; 4) réalisation d'une analyse statistique. Finalement, 77 accords bilatéraux et sept accords multilatéraux avaient été retenus aux fins de l'étude. L'analyse était structurée selon 11 variables conformes au contenu de tous les accords, à savoir: limitations concernant la portée de l'accord, prescriptions relatives aux autorisations de transport, types de trafic exempté des prescriptions relatives aux autorisations, types de trafic exempté des prescriptions relatives aux contingents, limitations visant le trafic de cabotage, limitations concernant les contingents de transit, limitations visant le trafic de pays tiers, itinéraires prescrits, limitations en matière de taxation, mesures de facilitation en place et prescriptions en matière de transparence.

2.15. Parmi les principales conclusions de l'étude QuARTA, on pouvait citer les suivantes: Plus de 80% des accords contenaient des prescriptions relatives aux autorisations concernant le transport bilatéral et le transport en transit. Moins de la moitié des accords prévoyaient des prescriptions relatives aux autorisations concernant le trafic triangulaire. La plupart des accords interdisaient complètement le cabotage. Plus de la moitié des accords contenant des dispositions relatives au trafic en transit prévoyaient des limitations concernant les contingents. Environ deux tiers des accords établissaient les modalités d'accord concernant le nombre d'autorisations, lequel était le plus souvent déterminé sur une base annuelle. Certains accords contenaient des dispositions sur les modalités d'échange des autorisations (par courrier postal, par la voie diplomatique, etc.), ou sur les conditions de validité des autorisations (sur une base individuelle ou bilatérale). Pour ce qui était des dispositions finales, la plupart des accords ne prévoyaient pas de droit de recours contre les décisions de l'autorité compétente; la plupart des accords ne contenaient pas de dispositions en matière de transparence; moins de la moitié des accords prévoyaient des conditions d'exonération fiscale; la plupart des accords ne comportaient pas de dispositions relatives à la non-discrimination.

2.16. Sur un score maximal de 100 dans l'étude QuARTA, certains des accords les plus récents avaient tendance à être relativement plus ouverts que les plus anciens. Toutefois, bon nombre d'anciens accords étaient encore appliqués dans le monde entier. En ce qui concernait les liens géographiques, les accords conclus en Amérique du Sud tendaient à être beaucoup plus ouverts que ceux qui étaient signés dans d'autres régions du monde, par exemple, les accords entre les pays d'Afrique, entre l'Afrique et l'Europe, ou entre l'Asie et l'Europe. L'une des méthodes adoptées dans le monde entier était le recours à des accords types comme base de négociation pour des accords bilatéraux, l'objectif étant de tendre vers une convergence des dispositions au fil du temps. Toutefois, certains des accords types pouvaient en soi ne pas être la solution idéale, étant donné qu'ils pouvaient être encore plus restrictifs que les accords bilatéraux qui avaient été négociés par les pays eux-mêmes. Selon certaines indications, lorsque les contingents ou les restrictions quantitatives appliqués à la fourniture de services de transport routier étaient supprimés, le volume du trafic augmentait, les réseaux s'étendaient et gagnaient fortement en complexité, et les coûts du transport baissaient de 12 à 35%, soit une réduction pouvant dépasser un tiers de ces coûts. La fiabilité et la qualité des services, ainsi que la productivité, avaient en outre tendance à s'améliorer avec la suppression des limitations quantitatives. En conclusion, les éléments dont on disposait donnaient à penser que les pays qui avaient supprimé les limitations quantitatives avaient obtenu des avantages considérables. La pénurie d'autorisations bilatérales au niveau national entraînait une distorsion de la concurrence et invitait même à la fraude. Les questions fondamentales étaient donc de savoir si les accords bilatéraux protégeaient les transporteurs locaux, s'ils valaient la peine, s'ils pouvaient justifier les objectifs que chaque pays se proposait d'atteindre, s'il y avait une raison justifiant la complexité des conditions d'activité, et si les régimes étaient propices à la décarbonation des transports.

2.17. Le Président a remercié le représentant de la Banque mondiale pour son exposé instructif. Il a ensuite invité Mme Elene Shatberashvili, représentante du Forum international des transports (FIT), à faire son exposé.

2.18. La représentante du FIT a indiqué que, après la Seconde Guerre mondiale, la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) avait décidé d'établir un système multilatéral pour compléter, et essayer d'améliorer, la réglementation du transport routier qui était fondée sur des accords bilatéraux. Le 1^{er} janvier 1974, le Conseil des Ministres de la CEMT avait mis en place le système du contingent multilatéral CEMT. À l'époque, la CEMT comptait 17 pays membres; ils étaient actuellement au nombre de 43. À l'heure actuelle, dans le cadre du système du contingent

multilatéral CEMT, les autorisations de transport de marchandises permettaient un accès mutuel aux marchés de 43 pays européens membres. Le système visait la libéralisation progressive des transports routiers de marchandises, la rationalisation de l'usage des véhicules, la réduction des déplacements à vide, l'harmonisation des conditions de concurrence et la promotion de l'utilisation de véhicules sûrs et respectueux de l'environnement.

2.19. Le système du contingent CEMT revêtant un caractère multilatéral, cela ouvrait la possibilité d'utiliser l'autorisation pour la réalisation de transports entre pays membres. L'autorisation CEMT était un document justificatif valable pour un temps déterminé et pour un nombre illimité de voyages effectués entre pays membres (sous réserve de certaines limites à compter de 2005). Le contingent était le nombre d'autorisations mises à la disposition d'un pays membre de la CEMT, déterminé par le Conseil des Ministres de la CEMT/le Groupe sur les transports routiers du FIT. Selon les estimations, la part des autorisations CEMT dans le total du transport international routier de marchandises en Europe ne représentait que 4% (2017). Le système du contingent multilatéral CEMT avait évolué au cours des dernières décennies, par exemple, avec l'introduction des camions "verts" (EURO I) en 1991-1993, des camions "plus verts et plus sûrs" (EURO II) en 1995-1997, des camions "EURO III sûrs" en 2000-2002, des camions "EURO IV sûrs" en 2005-2007, des camions "EURO V sûrs" en 2007-2009, et des camions "EURO VI sûrs" en 2012-2014. Lorsqu'un pays membre appliquait la meilleure technologie, il obtenait un plus grand nombre d'autorisations. Le nombre d'autorisations CEMT augmentait à mesure que la qualité de la flotte s'améliorait. À titre d'exemple, en 2000, il y avait environ 20 000 autorisations, contre 70 075 à l'heure actuelle. Les anciennes catégories d'autorisations seraient abandonnées et, à compter de 2024, seules les autorisations "EURO V" et "EURO VI" subsisteraient dans le système.

2.20. Les principaux éléments du système du contingent CEMT étaient les suivants: les résolutions et recommandations adoptées par les Ministres; le manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT 2022, qui énonçait les règles de fonctionnement du système (<https://www.itf-oecd.org/user-guide-certificates>); la Charte de qualité pour les transports internationaux par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral CEMT qui, avec son adoption par les Ministres des transports en mai 2015, avait introduit la meilleure qualité possible pour le transport international routier au niveau paneuropéen (<https://www.itf-oecd.org/quality-charter>, 42 pays membres avaient mis en œuvre la Charte de qualité dans leurs législations nationales); une plate-forme numérique pour la gestion des autorisations en place (EDI), visant la numérisation complète du système du contingent. De plus amples renseignements sur le système étaient disponibles à l'adresse suivante: <https://www.itf-oecd.org/ecmt-road-transport-platform>. La phase 1 de la mise en place de la plate-forme numérique de gestion des autorisations avait débuté le 1^{er} janvier 2019 avec le remplacement complet des procédures manuelles de rapport et de suivi sur l'utilisation des autorisations CEMT par un système d'échange de données informatisé (EDI) (<https://www.itf-oecd.org/country-licences>). La phase 2 consisterait en la numérisation complète du système du contingent CEMT: l'autorisation sur papier serait remplacée par une autorisation numérique, et tous les intervenants (autorités délivrant les autorisations, autorités de contrôle, transporteurs, chauffeurs) prendraient part, par voie numérique, à la procédure de délivrance, d'application et de vérification de l'autorisation.

2.21. Il y avait de nombreuses questions intéressantes à examiner. L'une d'elles était de savoir pourquoi la part de marché de l'autorisation CEMT ne représentait que 4%. En d'autres termes, pourquoi les pays préféraient-ils les accords bilatéraux? Quelles étaient la politique et les raisons politiques pour lesquelles les pays maintenaient leurs accords bilatéraux? Était-ce vraiment pour protéger leurs marchés et leurs propres transporteurs, ou était-ce pour être en mesure de mieux réglementer les marchés?

2.22. Le Président a remercié la représentante du FIT pour son exposé instructif. Il a dit que les trois exposés avaient éclairci quelque peu les questions soulevées au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.23. La représentante de la Türkiye a commencé par féliciter le nouveau Président et a souligné que sa délégation appréciait le travail accompli par le Comité et espérait collaborer plus étroitement avec le Président dans un avenir proche. Elle a remercié le Secrétariat pour les efforts qu'il avait déployés afin d'inviter les organisations internationales, ainsi que les représentants des organisations internationales pour leurs exposés très pertinents. Elle se rappelait que sa délégation avait énormément appris de l'étude QuARTA de la Banque mondiale. Il était utile de passer de

nouveau en revue les résultats de cette importante étude. L'exposé consacré au système du contingent multilatéral CEMT était riche d'enseignements. La CEMT constituait un bon cadre pour la libéralisation du transport international routier. Même si le système bien conçu du contingent multilatéral CEMT semblait être un moyen viable pour faciliter le transport routier, les 4% qu'il couvrait actuellement, sur l'ensemble des services de transport routier de marchandises entre les pays membres, représentaient un taux manifestement trop faible. Relevant que la CEMT avait des difficultés à obtenir des renseignements auprès de ses pays membres concernant leurs opérations de transport international routier, l'intervenante renvoyait à l'article III de l'AGCS qui exigeait des Membres (les pays membres de la CEMT étaient tous Membres de l'OMC) qu'ils publient les accords internationaux, y compris ceux qui portaient sur le transport routier. Elle appelait l'attention des Membres sur le fait que les services de transport aérien avaient été exclus du champ d'application de l'AGCS, alors que les services de transport routier en relevaient. Cela indiquait clairement l'intention des négociateurs de cet Accord de libéraliser progressivement les services de transport routier.

2.24. Faisant référence aux questions soulevées dans la proposition de la Türkiye ([S/CSC/W/73](#)), l'intervenante a relevé que plusieurs Membres (par exemple, le Canada, la Chine, la Géorgie, la République kirghize, Moldova, l'Ukraine et les États-Unis) avaient pris des engagements sans limitation dans le domaine des services de transport routier de marchandises. Pourtant, certains de ces Membres avaient appliqué des restrictions en ce qui concernait le nombre de services et de fournisseurs de services de transport routier de marchandises, sous la forme de contingents et d'autres formes. De l'avis de la Türkiye, si le Membre concerné avait pris un engagement sans limitation en matière d'accès aux marchés pour la fourniture transfrontières de services de transport routier, il n'allait pas appliquer de contingents dans ce secteur. Les accords bilatéraux assortis de contingents n'étaient pas compatibles avec des engagements sans limitation en matière d'accès aux marchés, pris au titre de l'AGCS. De nombreux Membres n'avaient pas d'exemptions NPF pour le transport international routier. Cela signifiait que, s'ils appliquaient des contingents, ils devaient les appliquer de la même manière à tous les Membres de l'OMC. Toutefois, dans la pratique, les Membres concernés (par exemple, les Émirats arabes unis, l'Argentine, la Chine, l'Inde, le Qatar et le Pakistan) avaient négocié différents accords bilatéraux avec différents Membres. Sur la base de sa proposition, la Türkiye souhaitait débattre de la question de savoir comment interpréter les engagements spécifiques en ce qui concernait le transport routier transfrontières. La Türkiye était d'avis que l'application de contingents et d'autres restrictions au transport routier transfrontières ne devrait pas compromettre les obligations des Membres en matière d'accès aux marchés et de traitement national au titre de l'AGCS, et que le système de contingents bilatéraux dans ce secteur pouvait parfois être incompatible avec les engagements pris dans le cadre de l'AGCS.

2.25. Le représentant de l'Inde a adressé ses compliments et ses félicitations aux deux Présidents entrant et sortant. Faisant référence à un point soulevé par l'Inde à la réunion précédente, l'intervenant a dit que l'OMC était une organisation multilatérale conduite par ses Membres. Les organisations internationales ayant le statut d'observateur pouvaient prendre la parole devant le Comité en cette qualité, mais ce n'était pas le cas des participants appartenant au secteur privé. L'intervenant a ensuite posé quelques questions au sujet des exposés.

2.26. En ce qui concernait l'exposé de la CESAP, le représentant de l'Inde a demandé combien de Membres avaient adopté l'accord bilatéral type élaboré par la Commission. Faisant référence à l'affirmation faite dans le cadre de l'exposé de la Banque mondiale selon laquelle les accords bilatéraux présentaient de nombreux problèmes, dont l'absence de mécanisme de recours, l'intervenant a demandé si l'accord type élaboré par la CESAP avait traité tout ou partie des problèmes mentionnés dans cet exposé. Concernant l'absence de mécanisme de recours, il se demandait si les accords multilatéraux prévoyaient un tel mécanisme. Il relevait, d'après l'exposé de la Banque mondiale, que les accords bilatéraux n'avaient pas instauré de conditions propices au transport routier et que la suppression des contingents dans ces accords réduirait efficacement les coûts du transport. Il constatait toutefois, d'après l'exposé du FIT, que des contingents existaient également dans les accords multilatéraux. La question était alors de savoir en quoi le fonctionnement des accords multilatéraux serait, d'une quelconque manière, meilleur que celui des accords bilatéraux si les contingents restaient en place. Faisant référence à l'affirmation faite dans le cadre de l'exposé de la Banque mondiale selon laquelle les accords bilatéraux sur le transport routier n'avaient pas empêché l'érosion du transport ferroviaire, l'intervenant a demandé ce qui avait érodé le transport ferroviaire.

2.27. Dans sa réponse à la question de l'Inde sur le nombre de pays ayant repris l'accord bilatéral type, le représentant de la CESAP a dit qu'il n'était pas en mesure de fournir le chiffre exact. Il a indiqué que, au moment de l'élaboration du texte, son institution s'était essentiellement intéressée à la manière dont les pays formulaient leurs accords, du moins pour ce qui était de la terminologie et des régimes appliqués. Une approche progressive avait été proposée afin de permettre aux pays d'utiliser certaines dispositions de l'accord type, s'ils choisissaient de modifier des accords. Cela permettrait d'harmoniser les accords bilatéraux et de les rendre plus faciles à interpréter. Pour ce qui était des forces et des faiblesses des accords bilatéraux par rapport aux accords multilatéraux, l'intervenant a indiqué que ce n'était pas le thème principal de l'étude réalisée par la CESAP. Toutefois, d'après la pratique suivie dans la région, la Commission avait tenté de répondre à la question de savoir pourquoi les accords bilatéraux étaient encore privilégiés par les pays. Ce qu'elle avait compris, c'était que les accords bilatéraux étaient plus faciles à gérer pour eux. Même s'il existait un certain nombre d'accords multilatéraux ambitieux sur les transports, leur mise en œuvre allait très lentement. C'était le cas de l'accord multilatéral sur le transport routier qui avait été conclu dans le cadre de l'ASEAN, plus de 15 ans auparavant. Les gouvernements voulaient des instruments qui fonctionnaient tout de suite. C'était ce que les accords bilatéraux pouvaient leur offrir. Comme autre exemple, l'Accord des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) sur la facilitation du transport international routier, qui constituait une tentative pour établir un système d'autorisations multilatérales, avait été signé en 2014 et était entré en vigueur en 2017. Néanmoins, il n'avait guère été mis en œuvre dans la pratique et les autorisations multilatérales n'étaient pas en place. Le système d'autorisations multilatérales était un système élaboré, et le système du contingent multilatéral CEMT représentait une bonne illustration de la façon dont un système multilatéral pouvait fonctionner pour un grand nombre de pays. Toutefois, en Asie, il n'y avait pas beaucoup de pays qui étaient prêts pour un tel système.

2.28. Le représentant de la Banque mondiale a accueilli avec satisfaction les retours d'information de la Türkiye et l'Inde. Il reconnaissait que, si les accords bilatéraux entraînaient des inefficacités, ils étaient en même temps importants pour la réglementation appropriée des services de transport routier. Faisant référence à la question posée par l'Inde, il a indiqué que certains des accords multilatéraux tendaient à la recherche des plus petits dénominateurs communs et que, de ce fait, leur but n'était peut-être pas de changer la donne de manière fondamentale. Il a souligné le fait que, dans l'étude QuARTA, certains accords multilatéraux avaient obtenu des scores plus faibles que les accords bilatéraux. Il avait trouvé pertinente la question suivante de l'Inde: comment le système multilatéral fonctionnerait-il si les restrictions quantitatives étaient maintenues? Il relevait que les accords multilatéraux introduisaient une certaine flexibilité dans l'application de façon à remédier aux contraintes en matière de capacités au niveau bilatéral, en particulier au moyen de contingents triangulaires qui permettaient à des exploitants situés dans d'autres pays de combler les lacunes dans la fourniture des services. À cet égard, c'était une initiative progressiste. En ce qui concernait la question posée sur l'érosion du trafic ferroviaire, l'intervenant a dit que celle-ci n'était pas uniquement due aux défaillances ou au manque d'effet des accords bilatéraux sur le transport routier, mais aussi aux inefficacités dans la manière dont les systèmes de transport ferroviaire avaient évolué dans certaines parties du monde. Le système de transport ferroviaire n'avait pas été bien adapté aux chaînes d'approvisionnement modernes. Toutefois, la situation était en train de changer: de nombreux investissements étaient consacrés aux systèmes ferroviaires et ceux-ci devenaient une partie importante de la réponse au besoin urgent de décarboner le transport de marchandises et la logistique.

2.29. La représentante du FIT s'est félicitée de cet échange intéressant. Elle partageait certains points de vue, mais ne souscrivait pas à certains autres. Faisant référence à la question de l'Inde sur la raison pour laquelle il existait encore des contingents dans le cadre des systèmes multilatéraux, elle a indiqué que l'idée sous-tendant la mise en place du système du contingent multilatéral était que le système devait, le moment venu, se supprimer lui-même. Le système multilatéral devait s'étendre de manière à couvrir l'ensemble du marché, obtenir la meilleure qualité et les meilleurs résultats du point de vue environnemental, et ensuite tout libéraliser. C'était l'idée fondamentale à la base de ce système au moment où les ministres l'avaient établi en 1974. Le contingent avait été le terrain d'essai aux fins de l'établissement du marché commun de l'Union européenne qui était, à l'heure actuelle, complètement libéralisé. Lorsque les pays avaient des niveaux de développement similaires, le système fonctionnait. L'intervenante a rappelé que, lors de l'établissement du marché commun de l'Union européenne, il avait fallu une décision de justice à La Haye pour obliger les États membres à libéraliser leurs marchés du transport routier. Il y avait différentes raisons et explications sous-tendant le fait que les pays préféraient toujours les accords bilatéraux sur le transport routier. Selon l'intervenante, les accords bilatéraux n'étaient pas

nécessairement plus faciles à gérer. Il n'était pas aisé d'avoir de multiples autorisations bilatérales pour qu'un camion puisse traverser des pays. Il serait plus facile de disposer d'une autorisation annuelle permettant d'effectuer le transport librement et sans interruption. La principale raison pour laquelle les pays préféraient les accords bilatéraux était que, dans le cadre de ces accords, ils se sentaient plus en confiance et avaient l'impression de mieux contrôler la situation sur le marché. En revanche, les systèmes multilatéraux étaient soumis à des règles et non pas gérés par les pays à leur guise. Il s'agissait plus d'une question politique, ayant davantage trait aux politiques, sans forcément d'aspect quantitatif, et cela méritait réflexion. Pour ce qui était de la question posée sur l'accord bilatéral type, l'intervenante a rappelé que celui-ci avait d'abord été établi dans le cadre de la CEMT. À partir de 2002, bon nombre de pays membres de la CEMT avaient utilisé cet accord type pour les nouveaux accords.

2.30. Le Président a posé une question au représentant de la Banque mondiale. Il a relevé que les pays africains avaient récemment mis en œuvre la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF). Il y avait moins d'échanges commerciaux intrarégionaux en Afrique que dans d'autres régions. L'une des contraintes avait trait à la connectivité, qu'elle soit aérienne ou routière, laquelle devait être quantifiée. Le Président a demandé si la Banque mondiale avait réalisé des travaux analytiques sur la manière dont la tendance du transport routier transfrontières en Afrique avait évolué, avec des améliorations visant à contribuer à la libéralisation des échanges et à l'augmentation du trafic dans le cadre de la ZLECAF.

2.31. Le représentant de la Banque mondiale a dit que la Banque avait participé à l'évaluation des avantages de la ZLECAF. D'après l'analyse rigoureuse qui avait été effectuée à ce jour, les avantages les plus nombreux présentés par la zone étaient en rapport avec la facilitation des échanges et la connectivité. On pouvait observer certains signes encourageants dans le secteur du transport routier en Afrique. Par exemple, en Afrique orientale, une région qui affichait plus de dynamisme dans le secteur des transports, les prix du transport avaient nettement chuté, en particulier depuis les ports de la Tanzanie et du Kenya vers les pays sans littoral situés au milieu du continent. Il avait été observé des tendances assez similaires en Afrique australe. Toutefois, en Afrique occidentale, il avait été constaté que certaines pratiques avaient favorisé une hausse des prix du transport et des inefficacités généralisées. La situation en Afrique était en évolution. On assistait à une augmentation de l'utilisation du transport ferroviaire et certains pays avaient fait, ces dernières années, des investissements importants dans les systèmes ferroviaires; par ailleurs, la concurrence s'était intensifiée dans le transport de marchandises et la logistique. Les écarts de prix et de productivité dans le secteur du transport routier semblaient être principalement influencés par l'accès aux marchés, la question fondamentale qui était à l'examen ici. En Afrique, la majeure partie des services de transport tendaient à être fournis par les segments informels du marché, bien que des activités formelles soient menées dans certaines parties de l'Afrique orientale et de l'Afrique australe et commencent à voir le jour dans certaines parties de l'Afrique occidentale. Globalement, le transport routier sur ce continent présentait un tableau complexe qui se prêtait difficilement à la généralisation.

2.32. Le Président a répété que les trois exposés étaient excellents et très instructifs. Complétés par les échanges qui avaient suivi leur présentation, ils permettaient aux Membres de mieux comprendre les complexités du transport routier transfrontières. Au nom de l'ensemble du Comité, le Président a remercié les trois intervenants et leur a exprimé sa gratitude pour le temps consacré et pour les échanges tenus avec eux. Il a également remercié la délégation de la Türkiye pour son importante contribution aux travaux du Comité, et toutes les délégations pour le débat qu'elles avaient tenu sur cette question.

2.33. Il a dit que, compte tenu des discussions qui avaient eu lieu à la réunion en cours, il tiendrait des consultations sur la manière de poursuivre le débat au titre de ce point de l'ordre du jour. Il a ensuite proposé que le Comité prenne note des déclarations et revienne sur ce point à la réunion suivante.

2.34. Il en a été ainsi convenu.

3 POINT C – QUESTIONS DE CLASSIFICATION

3.1. Le Président a rappelé que le Secrétariat de l'OMC présenterait la deuxième édition du Manuel sur la mesure du commerce numérique, en faisant état des dernières nouveautés concernant la

mesure du commerce numérique par la communauté statistique internationale, en ce qui concernait en particulier le cadre conceptuel, le commerce des services et les difficultés de classification connexes.

3.2. Une représentante du Secrétariat a présenté la nouvelle version du Manuel sur la mesure du commerce numérique. Elle a commencé son exposé en rappelant qu'il s'agissait d'un manuel statistique, élaboré à l'origine par le FMI, l'OCDE et le Secrétariat de l'OMC, auxquels s'était jointe la CNUCED pour cette deuxième édition. Ce manuel était le fruit des efforts déployés pour mieux définir et mesurer, d'un point de vue statistique, le commerce numérique. Il faisait fond sur les consultations approfondies menées avec un vaste ensemble de statisticiens nationaux et d'autres parties prenantes dans le domaine des statistiques commerciales et de l'analyse des politiques. Il serait publié en juillet 2023 par les quatre organisations partenaires, conjointement titulaires du droit d'auteur. Le Secrétariat était en outre responsable de l'édition et de la conception de la publication (Division de l'information et des relations extérieures). L'intervenante a expliqué que le manuel contenait une définition statistique du commerce numérique et de ses composantes; un cadre conceptuel établissant la manière de mesurer le commerce numérique; un modèle de présentation pour l'enregistrement des transactions commerciales numériques; des indications spécifiques et détaillées pour la compilation; ainsi que des meilleures pratiques et des études de cas.

3.3. L'intervenante a souligné la nécessité de définitions bien conçues et précises permettant de déterminer ce qui devait être mesuré. Dans le manuel, le commerce numérique était défini comme l'ensemble des échanges commerciaux internationaux donnant lieu à une commande par voie numérique et/ou à une fourniture par voie numérique. La définition se fondait sur la nature de la transaction – le "comment" – et non sur la nature des produits échangés. En d'autres termes, la question ne portait pas sur des produits numériques ou des services numériques, mais sur la manière dont les transactions étaient réalisées. Les paiements pouvaient être effectués en ligne ou hors ligne; un paiement hors ligne n'excluait pas qu'il s'agisse d'échanges commerciaux numériques. L'intervenante a présenté le cadre conceptuel, qui définissait la façon dont les transactions étaient menées (c'est-à-dire, commande par voie numérique, commande et fourniture par voie numérique, ou fourniture par voie numérique), quels produits pouvaient faire l'objet d'échanges commerciaux et qui réalisait ces échanges. Les transactions commerciales numériques étaient considérées comme un sous-ensemble des transactions commerciales existantes, bien qu'il soit difficile de les définir séparément. Celles-ci entraient dans les statistiques du commerce international des marchandises (fondées sur les données douanières) et dans les statistiques du commerce international des services (fondées sur les données de la balance des paiements). Le commerce numérique pouvait également être réalisé via des plate-formes d'intermédiation numérique.

3.4. En ce qui concernait les produits qui étaient commercialisés par voie numérique, le cadre visait les produits et services échangés au niveau international. Par convention, le manuel partait du principe que seuls les services pouvaient être fournis par voie numérique, ce qui était pleinement conforme aux concepts statistiques relatifs au commerce dans le cadre de la balance des paiements. Tous les acteurs économiques, c'est-à-dire les entreprises, les ménages, les gouvernements, et les institutions sans but lucratif au service des ménages, pouvaient mener des activités de commerce numérique en qualité d'importateurs ou d'exportateurs. Parmi les entreprises, certains acteurs spécifiques étaient tout particulièrement évoqués, comme:

- a. Les plate-formes d'intermédiation numérique, définies comme des interfaces en ligne qui facilitaient, contre paiement d'une redevance, l'interaction directe entre de multiples acheteurs et de multiples vendeurs, sans acquérir la propriété économique des produits, ni fournir les services, qui étaient vendus (faisaient l'objet de l'intermédiation). Leurs recettes provenaient des services d'intermédiation qu'elles fournissaient;
- b. Les détaillants en ligne qui pouvaient être décrits comme les entreprises de vente au détail et de gros, achetant et revendant des marchandises, qui recevaient la majeure partie de leurs commandes par voie numérique. Les détaillants en ligne possédaient les marchandises qui étaient vendues, par conséquent, ils fournissaient des services de distribution rémunérés sur la base des marges réalisées, au contraire des services d'intermédiation numérique, définis plus haut. Il convenait de noter que ces plate-formes et les modèles d'activité des détaillants en ligne pouvaient coexister au sein de la même entreprise; et

- c. D'autres producteurs exerçant leurs activités uniquement par voie numérique, qui fournissaient essentiellement des services par voie numérique sur abonnement, comme les plate-formes de diffusion en continu, la télévision par câble ou les services de radiodiffusion par abonnement. Ces producteurs étaient réputés détenir la propriété économique des produits de la propriété intellectuelle qu'ils distribuaient. Les transactions réalisées par ces entreprises donnaient lieu à une commande par voie numérique et à une fourniture par voie numérique, mais ne supposaient pas la fourniture de services d'intermédiation numérique. Là encore, la distinction entre les plate-formes d'intermédiation numérique et ces producteurs pouvait présenter des difficultés, étant donné que la même entreprise pouvait fournir du contenu électronique selon les deux modèles d'activité.

3.5. La représentante du Secrétariat a précisé que, dans le cadre conceptuel, les flux numériques qui n'engendraient pas de transaction monétaire directe, mais en accompagnaient une (par exemple, les services payés par les publicitaires), ne relevaient pas du commerce numérique. Il s'agissait, par exemple, des flux de données dans le cadre de l'Internet des objets (voitures, etc.) ou des informations personnelles partagées par l'intermédiaire des réseaux sociaux ou des moteurs de recherche. Dans les statistiques économiques, ces flux numériques non monétaires n'étaient pas considérés comme le résultat d'un processus de production et n'entraient donc pas dans le domaine de la production, et ils n'étaient pas mesurés dans les comptes nationaux, ni dans les statistiques du commerce international de marchandises et de services.

3.6. Le commerce donnant lieu à une commande par voie numérique était défini comme la vente ou l'achat au niveau international d'un produit ou d'un service, effectué sur des réseaux informatiques par des méthodes spécifiquement conçues pour recevoir ou passer des commandes. Les produits comme les services pouvaient être commandés par voie numérique, mais ce qui importait, c'était la méthode de commande. On entendait par réseaux informatiques l'Internet ou d'autres réseaux, qu'ils soient accessibles au moyen d'ordinateurs, de téléphones portables, de tablettes ou d'autres dispositifs. Les méthodes de commande comprenaient les systèmes d'échange électronique de données (EDI), les sites Web ou applications de l'entreprise, les sites Web ou applications de tiers, les plate-formes d'enchères en ligne et les plate-formes d'intermédiation numérique. Les commandes passées par téléphone, par télécopie ou par courriel tapé manuellement, ainsi que les transactions hors ligne légalisées par des signatures numériques, étaient exclues. Les services pouvaient être commandés par voie numérique, mais pas nécessairement fournis par voie numérique.

3.7. Les échanges commerciaux effectués par voie numérique étaient caractérisés par une nouvelle définition harmonisée: toutes les transactions commerciales internationales qui étaient menées à distance par l'intermédiaire des réseaux informatiques. Le manuel suivait la convention statistique selon laquelle seuls les services pouvaient être fournis par voie numérique. Cela était comparable à la définition utilisée par la CNUCED pour le commerce des services fondés sur les TIC et, dans la pratique, cela équivalait à la fourniture transfrontières, ou mode 1, pour tous les services pouvant être fournis par voie numérique (c'est-à-dire à l'exclusion des services de transport ou des services postaux et de courrier). Les services pouvaient également être fournis par voie numérique lors d'un voyage à l'étranger, c'est-à-dire dans le cadre de la consommation à l'étranger, ou mode 2 (par exemple, cartes SIM numériques, guides touristiques en ligne). Toutefois, cela était considéré comme négligeable par rapport à la fourniture transfrontières. Les services fournis par téléphone, télécopie, appel vidéo ou courriel étaient inclus. Le commerce donnant lieu à une fourniture par voie numérique constituait un concept plus large que le commerce donnant lieu à une commande par voie numérique. La liste des services pouvant être fournis par voie numérique figurait dans le manuel ((annexe C) et se fondait sur la version de 2010 de la Classification élargie des services de la balance des paiements, mais il faudrait exclure des services fournis par voie numérique les transactions de services qui étaient effectivement effectuées numériquement.

3.8. La représentante du Secrétariat a rappelé les estimations qui avaient été publiées par le Secrétariat en avril 2023. Elle a souligné que, dans l'ensemble, les exportations de services numériques avaient connu, entre 2005 et 2022, une croissance rapide d'un taux de 8,1 %, et avaient dépassé les exportations de marchandises (5,6 %) et d'autres services non fournis par voie numérique (4,2 %). En 2022, l'essentiel de ces exportations concernait les services aux entreprises, les services professionnels et les services techniques, qui représentaient 40 % du total des services fournis par voie numérique, suivis par les services informatiques, les services financiers et les services liés à la propriété intellectuelle. L'intervenante a ajouté que chaque pays ou région

présentait des ventilations différentes des échanges commerciaux de services fournis par voie numérique, et que les taux de croissance dépendaient de la composition sectorielle, certains secteurs étant plus dynamiques que d'autres.

3.9. La représentante du Secrétariat a souligné que la définition du commerce numérique, utilisée dans le manuel, était pleinement compatible avec celle de l'OMC dans le cadre du Programme de travail sur le commerce électronique. Le manuel comportait un diagramme illustrant la relation entre ces définitions et celles qui étaient utilisées ailleurs, comme à l'OCDE, à la CNUCED ou au FMI.

3.10. L'intervenante a évoqué l'attention particulière qui était consacrée aux plate-formes d'intermédiation numérique dans le manuel. Ces plate-formes avaient été les principaux moteurs de la transformation numérique et elles avaient un impact majeur sur l'économie. Elles facilitaient l'accès de nombreux producteurs, en particulier les micro, petites et moyennes entreprises (MPME), au marché mondial et elles apportaient aux acheteurs de nombreux avantages, y compris l'accès à une plus vaste gamme de produits et la capacité de comparer plus facilement les prix. Les plate-formes d'intermédiation numérique permettaient de nouvelles activités et de nouveaux modèles d'entreprise, comme les transactions de pair à pair et le partage de ressources entre ménages. Elles comprenaient les plate-formes de marché, les plate-formes facilitant l'offre d'un hébergement de courte durée, de services de VTC ou d'un partage d'actifs, et celles qui assuraient l'intermédiation concernant du contenu électronique, sans acquérir la propriété économique des produits de la propriété intellectuelle qu'elles distribuaient (par exemple, les boutiques d'applications). Elles posaient des difficultés spécifiques aux statisticiens, car elles étaient difficiles à repérer, en particulier du point de vue des importateurs de ces services d'intermédiation, et encore plus lorsque les ménages prenaient part aux transactions. L'analyse d'une transaction effectuée via une plate-forme d'intermédiation numérique était difficile lorsque les protagonistes résidaient dans des pays différents et compte tenu du fait qu'il était possible que la redevance d'intermédiation ne puisse pas être directement déterminée par le producteur ou le consommateur du service (ou du produit) faisant l'objet de l'intermédiation. L'intervenante a ajouté que, par ailleurs, le classement des plate-formes d'intermédiation numérique avait été examiné dans le cadre des révisions de la Classification internationale type par industrie de toutes les branches d'activité économique (CITI), de la Classification centrale de produits ou du Manuel de la balance des paiements. Dans le cadre de la cinquième révision de la CITI, ces plate-formes seraient traitées de la même façon que les entreprises fournissant des services d'intermédiation similaires par d'autres moyens, et plus de 20 catégories avaient été ajoutées pour les activités d'intermédiation, mais sans qu'il soit fait de distinction avec l'intermédiation numérique. La définition et la classification des services d'intermédiation numérique étaient à l'étude dans le cadre de la révision de la Classification centrale de produits, mais n'étaient pas aussi avancées que dans le cadre de la cinquième révision de la CITI.

3.11. La représentante du Secrétariat a conclu son exposé en disant que le manuel fournissait les bases d'un programme d'assistance technique et d'activités de renforcement des capacités statistiques, assurés par les quatre organisations partenaires afin d'aider les statisticiens du monde entier à élaborer des statistiques du commerce numérique. La première activité conjointe se tiendrait à Abou Dhabi à la fin de 2023, en coopération avec la CESAO et la DSNU, à l'intention des pays arabes, et serait financée par l'OMC et le Fonds monétaire arabe. Un cours de l'OMC, organisé à Genève, sur la mesure du commerce numérique était prévu pour 2024. L'intervenante a invité les délégués à prendre contact avec le Secrétariat s'ils avaient besoin de plus amples renseignements ou s'ils étaient intéressés par des activités nationales d'assistance technique sur ce thème.

3.12. Le Président a remercié la représentante du Secrétariat pour son exposé instructif, qui soulignait la manière dont les technologies numériques avaient transformé le commerce, et il a félicité tous les collègues concernés. Il a salué les efforts déployés pour élaborer ce manuel consacré à un thème relativement nouveau et en évolution. Il a réitéré la proposition figurant dans l'ordre du jour annoté, à savoir que les délégations pourraient examiner des questions de classification concernant les services numériques.

3.13. Le représentant de la Chine a remercié le Secrétariat pour son exposé qui incitait à la réflexion. Il a demandé si le manuel traitait de la mesure des flux numériques non monétaires et, dans ce cas, s'il était possible de donner une indication de l'importance de ces flux. Il a également demandé des précisions sur le type d'échanges effectués numériquement qui ne donnaient pas lieu à une commande par voie numérique, étant donné qu'il était probable que la plupart de ces échanges faisaient en fait l'objet d'une commande effectuée par des moyens électroniques.

3.14. Le représentant de la Fédération de Russie a demandé des éclaircissements au sujet de l'affirmation selon laquelle les échanges commerciaux réalisés par voie numérique ne portaient que sur les services. Comment les transmissions électroniques seraient-elles classées dans ce cas, s'agissant par exemple du contenu électronique fourni par voie numérique, dans les listes tarifaires?

3.15. Le représentant des États-Unis a félicité l'équipe pour l'ensemble des travaux accomplis. Il a demandé si, dans le manuel, il était considéré qu'il n'existait pas de commerce numérique effectué grâce à une présence commerciale et, dans l'affirmative, pourquoi.

3.16. La représentante du Secrétariat a indiqué que les statistiques du commerce international et des comptes nationaux ne couvraient pas les flux numériques non monétaires. Par conséquent, aucune estimation n'était disponible. L'intervenante a en outre précisé que, dans le cas où les collections de données étaient constituées à partir de données recueillies par des plate-formes ou des portails de recherche par exemple, puis vendues à des tiers, il y aurait une transaction qui relèverait du commerce numérique. Toutefois, les données proprement dites concernant les consommateurs, comme celles qui sous-tendaient la fourniture de services, recueillies par ces plate-formes ou portails, n'étaient pas le résultat d'un processus de production et ne pouvaient donc pas être intégrées dans les statistiques économiques. Elle a ajouté que, dans le cadre de la révision du Manuel sur le Système de comptabilité nationale, il se tenait des discussions sur la manière de traiter les bases de données, constituées à partir des données recueillies, en tant qu'actif économique. Elle a toutefois rappelé que, contrairement aux flux non monétaires, les flux monétaires numériques relevaient du commerce numérique.

3.17. En ce qui concernait la question relative aux échanges commerciaux réalisés par voie numérique qui ne donnaient pas lieu à une commande par voie numérique, l'intervenante a confirmé que cela existait: par exemple un cours de formation en entreprise, commandé à l'étranger par téléphone ou par courriel tapé manuellement (des méthodes qui n'étaient pas spécifiquement conçues pour passer des commandes) qui était ensuite fourni en ligne par le fournisseur de services étranger (c'est-à-dire fourni par voie numérique). Pour ce qui était de l'affirmation selon laquelle seuls les services pouvaient être fournis par voie numérique, la représentante du Secrétariat a précisé que la raison en était donnée dans la sixième édition du Manuel de la balance des paiements du FMI, qui indiquait que tout ce qui était transmis par des moyens numériques était considéré comme un service. Cette approche serait maintenue dans la septième édition de ce manuel qui devait bientôt paraître. Enfin, l'intervenante a précisé le champ du commerce numérique tel qu'il était défini dans la deuxième édition du Manuel sur la mesure du commerce numérique. Cela avait déjà été établi dans la première édition du manuel, conformément au concept statistique du commerce tel qu'il était défini dans la balance des paiements, qui ne faisait référence qu'aux transactions internationales visant des biens et des services, effectuées entre résidents et non-résidents, et non à la fourniture numérique de services grâce à une présence commerciale (c'est-à-dire les transactions entre résidents du même pays).

3.18. Le Président a remercié le Secrétariat. L'exposé démontrait de nouveau qu'avec l'évolution rapide du commerce des services, de nouvelles questions relatives à la classification se faisaient jour. Les Membres avaient besoin d'une classification actualisée afin de recueillir des données à l'appui de la prise de décisions éclairées sur le commerce des services. Outre les services numériques, les services liés au climat, y compris les services relatifs aux énergies renouvelables, constituaient un autre domaine méritant l'attention du Comité en ce qui concernait leur classement. Le Président a encouragé les Membres à envisager de faire des contributions au Comité dans les domaines présentant un intérêt. Par exemple, les Membres pourraient échanger des données d'expérience sur la manière dont les services numériques, les services liés au climat ou les services relatifs aux énergies renouvelables étaient traités au niveau national, pour ce qui était de la communication et de la collecte des données. Il a proposé de tenir des consultations sur la manière de faire avancer les travaux au titre de ce point de l'ordre du jour.

3.19. Le Président a ensuite proposé que le Comité prenne note des déclarations et revienne sur ce point de l'ordre du jour à sa réunion suivante.

3.20. Il en a été ainsi convenu.

4 POINT C – QUESTIONS SE RAPPORTANT À L'ÉTABLISSEMENT DES LISTES

4.1. Le Président a rappelé qu'il n'y avait pas eu de discussions au titre de ce point de l'ordre du jour depuis un certain temps, ce qui ne signifiait pas que les Membres ne s'intéressaient pas aux questions liées à l'établissement des listes. Récemment, le Groupe de l'APEC sur les services avait adopté un Modèle de liste d'engagements pour les services environnementaux et liés à l'environnement. Le modèle de liste avait pour objet d'aider les économies membres de l'APEC qui étaient également Membres de l'OMC, à établir une liste d'engagements concernant les services environnementaux et liés à l'environnement, d'après la Liste de référence des services environnementaux et liés à l'environnement de l'APEC, qui avait été adoptée en 2021. Il s'agissait d'une initiative importante pour actualiser les engagements concernant les services environnementaux, au moment où le monde entier s'engageait pour la cause de l'environnement et de la durabilité. Le Président a proposé que le Comité invite l'APEC à présenter son Modèle de liste d'engagements pour les services environnementaux et liés à l'environnement, à la réunion suivante.

4.2. Le représentant de l'Australie a dit que la proposition du Président était une idée intéressante. C'était sa première réaction avant l'examen de cette idée par sa capitale. Intégrer ces produits de l'APEC dans le cadre de l'OMC était l'objectif sous-tendant leur création. Outre la liste des services environnementaux de l'APEC, l'intervenant a fait référence à une autre liste récemment établie par l'Australie et Singapour, fondée sur l'approche de l'APEC. Inviter l'APEC à présenter un exposé pourrait être un moyen utile d'avancer sur les questions inscrites à l'ordre du jour.

4.3. Le représentant des États-Unis a remercié le Président pour sa proposition. Évoquant la nécessité de consulter sa capitale, il a suggéré que la proposition fasse l'objet des consultations du Président. Il a ajouté que le meilleur moyen serait probablement qu'un Membre intéressé présente la proposition, compte tenu de la pratique antérieure du CCS et de ses organes subsidiaires.

4.4. Le Président a dit qu'il était heureux de voir que sa proposition suscitait de l'intérêt, et qu'il tiendrait des consultations sur la manière de faire avancer les travaux au titre de ce point de l'ordre du jour. Il a ensuite proposé que le Comité prenne note des déclarations et revienne sur ce point à la réunion suivante.

4.5. Il en a été ainsi convenu.

5 POINT E - AUTRES QUESTIONS

5.1. Le Président a rappelé aux délégations que les Membres participaient au débat sur la réforme de l'OMC dans le cadre du Conseil général et de divers organes de l'OMC. Ce débat portait sur la manière dont l'Organisation pourrait être améliorée de façon à relever plus efficacement les défis auxquels faisait face le système commercial multilatéral. L'une des questions à l'examen, particulièrement pertinente pour le Comité, était de savoir comment renforcer les travaux des organes permanents de l'OMC, améliorer la transparence dans le cadre des accords existants et améliorer les fonctions de surveillance et de délibération de l'OMC. La fonction première du Comité était de "superviser la mise en œuvre des engagements spécifiques". Or cette fonction n'avait pas été aussi bien assurée qu'elle aurait dû l'être. En fait, ces dernières années, le Comité avait été moins actif et la participation des Membres avaient considérablement diminué. Le Président a par ailleurs rappelé qu'à la dernière réunion du CCS, les Membres avaient examiné les améliorations possibles dans le cadre du CCS et de ses organes subsidiaires, en particulier le Comité des engagements spécifiques. Convaincu que les Membres attachaient encore de la valeur à ce Comité, il avait l'intention de lancer un débat sur le fonctionnement de celui-ci dans le contexte de la réforme de l'OMC. À cet effet, il encourageait les Membres à apporter des contributions à la discussion. Il tiendrait des consultations avec eux peu après la réunion en cours. Il a informé les délégations que la réunion suivante du Comité était prévue pour octobre et que la date exacte serait communiquée en temps voulu.

5.2. La réunion a été déclarée close.
