

UNE NOUVELLE ÉTUDE DE LA CNUCED MONTRE QUE LE DÉROUTAGE DU COMMERCE DE TRANSIT PALESTINIEN PERMETTRAIT DE RÉALISER DES ÉCONOMIES EN ABAISSANT LES COÛTS

Malgré la longue façade maritime de la bande de Gaza, le territoire palestinien occupé est en fait sans littoral, et son commerce international est presque totalement tributaire du réseau de transport israélien. Les bouclages à répétition, les mesures de sécurité et le contrôle des principales frontières et des principaux itinéraires de transport par les Israéliens assujettissent en outre totalement le commerce palestinien à la conjoncture politique et sécuritaire. Dans une [nouvelle étude](#), la CNUCED constate qu'il faut remédier à cette situation pour abaisser le coût extrêmement élevé du transport, qui grève le commerce palestinien.

La CNUCED souligne que la construction d'un port maritime à Gaza - que prévoient les accords israélo-palestiniens de 1993/1994 - constitue la seule option stratégique envisageable pour intégrer le commerce de marchandises palestinien à la région et au reste du monde. Ce port permettrait d'améliorer la compétitivité des exportations et d'accroître durablement les flux commerciaux. Cependant la poursuite du conflit et l'instabilité politique ont provoqué une succession de retards dans sa construction et c'est pourquoi la CNUCED, dans son étude, se penche sur les itinéraires maritimes et terrestres de remplacement potentiels, via l'Égypte et la Jordanie, afin de faciliter les flux commerciaux palestiniens jusqu'à l'entrée en service du port maritime de Gaza.

Fin 2003, la grève des travailleurs portuaires en Israël a amené des importateurs et exportateurs israéliens à utiliser les ports limitrophes de Port Said et d'Aqaba, démontrant ainsi la faisabilité technique, si ce n'est financière, de ces itinéraires de remplacement. L'étude souligne que les itinéraires de transport maritime de remplacement envisageables pour le commerce palestinien ne constituent néanmoins pas une option stratégique viable par rapport à la construction d'un port maritime palestinien à Gaza. L'utilisation de ces itinéraires de remplacement et l'exploitation du futur port maritime de Gaza constituent en fait les pièces complémentaires du raccordement du nouveau port au système régional de ports et de l'intégration de l'économie palestinienne au système commercial mondial. Structure géographique et volume du commerce palestinien

En 1999, Israël a compté pour près de 74 % dans la valeur totale des échanges commerciaux palestiniens, qui se sont chiffrés à 3 milliards de dollars. Les importations palestiniennes ont atteint 2,6 milliards de dollars, dont 71 % en provenance directe d'Israël ou indirecte (du reste du monde via Israël), tandis que 97 % des 372 millions de dollars d'exportations palestiniennes allaient en Israël. Dans l'étude, figurent les premières estimations relatives au volume, à la composition et à la structure géographique du commerce de marchandises palestinien; elles indiquent qu'en 1999 les échanges commerciaux palestiniens avec des partenaires non israéliens se sont montés à 787 millions de dollars, pour un volume de 3,2 millions de tonnes.

Quatre grandes catégories de marchandises sont transportées - marchandises diverses, marchandises conteneurisées, vrac sec, et vrac liquide -, la première étant la plus importante puisqu'en 1999 elle totalisait 67 % des échanges commerciaux palestiniens avec des partenaires non israéliens, quelque 80 % desdits échanges (soit 2,7 millions de tonnes) étant acheminés par des ports israéliens. Il s'agit là du tonnage susceptible d'être détourné vers d'autres ports et auquel pourraient s'ajouter 2,6 millions de tonnes correspondant aux importations palestiniennes indirectes (en provenance du reste du monde mais transitant par des importateurs israéliens).

Coût d'un déroulage du commerce

Un déroulage suppose trois types de dépenses: en transport maritime, en services portuaires et en transport terrestre. Dans l'étude, on calcule d'abord à des fins analytiques le coût d'un déroulage depuis les ports israéliens vers Port Said en Égypte, pour les biens à destination ou en provenance de Gaza, et vers le port d'Aqaba en Jordanie, pour les biens à destination ou en provenance de Cisjordanie (avec transbordement par le canal de Suez). Des calculs ont été effectués sur la base d'une autre hypothèse: à savoir le déroulage vers Port Said de tous les flux commerciaux avec l'Occident (à destination ou en provenance de l'Europe et de l'Amérique du Nord), même ceux à destination ou en provenance de Cisjordanie. Cette option permettrait certes d'éliminer le coût du transbordement par le canal de Suez vers la Cisjordanie, mais se solderait par des coûts de transport terrestre additionnels de Port Said vers la Cisjordanie, via Gaza et Israël en transit.

L'étude indique que dérouter vers l'Égypte ou la Jordanie le commerce palestinien de l'itinéraire existant via Israël occasionnerait un surcoût annuel de l'ordre de 59 millions de dollars, soit 18,60 dollars par tonne. Le déroulage sans transbordement pourrait quant à lui ramener ce surcoût annuel à moins de 35 millions, soit 10,80 dollars par tonne. Tous ces surcoûts sont afférents au transport terrestre et imputables, à hauteur de plus de 50

%, aux mesures de bouclage et de sécurité israéliennes.

Une analyse plus détaillée fait ressortir qu'avec une réduction de 15 % du coût du transport terrestre en Égypte et en Jordanie (grâce à de nouveaux arrangements et investissements en matière de transport) un détournement permettrait aux entreprises palestiniennes de réaliser annuellement des économies de l'ordre de 19 millions de dollars, soit 5,80 dollars par tonne de marchandises. Des économies annuelles supplémentaires de l'ordre de 3 millions de dollars pourraient être réalisées en utilisant la ligne de chemin de fer du nord du Sinaï, en Égypte, et le futur terminal à conteneurs Est de Port Said. Dans cette éventualité, il serait judicieux d'envisager un détournement supplémentaire des importations palestiniennes indirectes en provenance d'Israël, ce qui permettrait de doubler le montant estimatif des économies envisageables.

Cadre sous-régional pour le transport en transit

Des économies sont, selon les estimations, envisageables et réalisables, mais elles nécessitent un cadre permettant à toutes les parties concernées de coordonner leurs interventions dans le domaine du transport de transit et de la facilitation commerciale. Dans l'étude de la CNUCED, il est indiqué qu'un tel cadre pourrait prendre la forme d'un accord sous-régional du transport en transit, qui permettrait de guider les efforts tendant à développer les installations portuaires et de transport terrestre dans la région, ainsi que les procédures en rapport avec l'infrastructure matérielle et institutionnelle du transport et les dispositions en matière de sécurité.

Soutien des donateurs

L'étude fait valoir que, même dans les conditions actuelles, un certain nombre de mesures pourraient déjà être mises en œuvre, mais qu'elles requièrent un soutien continu de la part de la communauté internationale. Outre la situation politique, le peu de ressources financières disponibles constitue un obstacle majeur à la mise en œuvre par l'Autorité palestinienne de grands projets dans le domaine du transport. Là encore, le soutien des donateurs est crucial. Un secteur efficace du transport en transit est non seulement un préalable à l'expansion du commerce interrégional et international, mais aussi un élément essentiel du bien-être économique et du développement de tous les pays de la région.

Les activités et l'assistance technique de la CNUCED en faveur du peuple palestinien portent sur un certain nombre de domaines. Trois missions de membres du personnel de la CNUCED sont prévues pour ce mois: une mission de soutien à la facilitation du commerce, une mission consultative sur la rétention et la promotion de l'investissement, et la participation à un forum de la société civile et du secteur public palestiniens visant à dégager les perspectives du développement palestinien.

Accès direct: [nouvelle étude](#) Transit Trade and Maritime Transport Facilitation for the Rehabilitation and Development of the Palestinian Economy (UNCTAD/GDS/APP/2003/1)

Pour plus de renseignements contactez :

Service de presse de la CNUCED

T: +41 22 907 5828

E: press@unctad.org

ou

R. Khalidi

T: +41 22 917 5857

E: app@unctad.org