



Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement

Distr.
GENERALE

TD/B/COM.3/EM.1/2 and Add.1
5 mars 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement
Réunion d'experts sur l'utilisation de
l'informatique pour accroître l'efficacité
des systèmes de transit
Genève, 5 mai 1997
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

UTILISATION DE L'INFORMATIQUE POUR ACCROITRE
L'EFFICACITE DES SYSTEMES DE TRANSIT

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Introduction	1 - 4
<u>Chapitre</u>	
I. Utilisation des technologies de l'information dans les opérations de transport en transit	5 - 27
1. Contexte général	5 - 7
2. Problèmes liés au transit	8 - 11
3. Utilisation des technologies de l'information en vue de faciliter le transit douanier	12 - 24
4. Télécommunications	25 - 27

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
II. Evolution future	28 - 58
1. Systèmes d'information sur le transit douanier	28 - 46
2. Echange de données entre les systèmes douaniers et les systèmes d'information sur les transports	47 - 51
3. Collaboration entre le secteur public et le secteur privé	52 - 54
4. Mise en valeur des ressources humaines	55 - 58
Conclusions et recommandations	59 - 64

Annexe

- I. Le programme SYDONIA de réforme, de modernisation et d'automatisation des douanes
- II. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)

Introduction

1. La Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement a décidé, à sa première session tenue en janvier 1997, de convoquer une réunion d'experts sur l'"utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit". Elle a également décidé que "les questions concernant la facilitation du transit et des transports devraient être examinées d'un point de vue technique, dans le contexte général du commerce et du développement, l'accent étant mis tout spécialement sur les problèmes particuliers des pays sans littoral et des pays de transit".

2. Avec l'essor du commerce régional dans le tiers monde, la question du transit est devenue importante pour de nombreux pays. Il est donc dans l'intérêt de tous d'améliorer le fonctionnement des systèmes de transit. Le principal souci des négociants est de veiller à ce que leurs marchandises soient acheminées rapidement et en toute sécurité, à un prix équitable. Pour les services douaniers, il s'agit de faire en sorte que les marchandises en transit sortent du pays qu'elles viennent de traverser, ou que les droits de douane soient acquittés.

3. Au cours des 30 dernières années, un certain nombre d'études, de rapports et autres publications ont fait ressortir l'importance que revêtent des systèmes de transit efficaces, en particulier - mais pas seulement - pour les pays sans littoral. On s'accorde à reconnaître qu'en dépit de ce qui a déjà été réalisé pour faciliter le transit, des efforts doivent encore être déployés aux niveaux national et international pour éliminer les goulets d'étranglement actuels (déficiences des installations portuaires et des infrastructures ferroviaires ou routières, piètre état du matériel de transport, insuffisances des moyens de télécommunication, etc.) et les obstacles autres que physiques à l'acheminement régulier des marchandises en transit.

4. Compte tenu de ce qui précède, les experts étudieront plus particulièrement la question des systèmes et techniques d'information, qui sont d'une importance capitale pour accroître l'efficacité du transit. L'exploitation de techniques de pointe devrait renforcer la fiabilité et la crédibilité des systèmes de transit existants et favoriser la conclusion de nouveaux arrangements dans ce domaine. Le présent rapport vise à aider les experts à définir des modalités permettant de tirer parti des technologies de l'information dans ce domaine. Les recommandations faites par les experts pourraient être mises en application sur une large échelle et à bref délai, les programmes SYDONIA (système douanier automatisé) et SIAM (système d'informations anticipées sur les marchandises) de la CNUCED étant en cours d'exécution dans plus de 70 pays.

Chapitre I

UTILISATION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION DANS LES OPERATIONS DE TRANSPORT EN TRANSIT

1. Contexte général

5. Les travaux de la CNUCED sur le transport en transit se fondent sur l'expérience pratique qu'elle a acquise dans le monde entier. Elle a, par exemple, encouragé la conclusion de conventions internationales visant à établir des règles ou des normes à l'échelle mondiale, comme la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982. Cependant, il faut souvent du temps aux gouvernements, en général, et à ceux des pays en développement, en particulier, pour ratifier des conventions internationales ou y adhérer : aussi la CNUCED s'est-elle efforcée de réduire le nombre des instruments juridiques à prendre en compte, dans le cadre de ses travaux sur la facilitation du transport en transit. Cette stratégie a consisté à se concentrer sur les questions les plus cruciales en matière de transit et à les regrouper dans des accords-cadres sur le transport en transit, portant sur de multiples aspects.

6. La portée et le contenu d'un accord de transit sont fonction des besoins du commerce extérieur de chaque région ou sous-région et de la mesure dans laquelle les pays concernés sont disposés à renforcer leur coopération dans le domaine du transport en transit. La CNUCED encourage les pays à élargir et à approfondir cette coopération en adoptant des accords détaillés. On trouvera dans l'encadré 1, sous une forme schématique, les éléments d'un accord-cadre de base sur le transport en transit, élaboré et présenté par la CNUCED.

7. Des programmes concrets faisant appel aux technologies de l'information devraient être mis au point pour tirer le meilleur parti possible des infrastructures physiques existantes et réduire les obstacles autres que matériels qui entravent le mouvement effectif des marchandises à destination et en provenance des marchés régionaux et internationaux. Cependant, une mise en oeuvre efficace de ces technologies visant à améliorer le transport en transit et les opérations douanières nécessite à la fois des mesures gouvernementales et des efforts concertés de la part des Etats voisins concernés et l'appui des milieux commerciaux internationaux.

Encadre 1 : Eléments d'un accord-cadre sur le transport en transit

- A. Liberté de transit**
- B. Désignation des itinéraires de transit**
 - 1. Désignation des itinéraires de transit
 - 2. Adoption de normes techniques relatives aux itinéraires
- C. Ports maritimes et installations aux frontières**
 - 1. Installations portuaires et frontalières
 - 2. Autres mesures visant à accélérer le dédouanement des marchandises en transit
- D. Conditions générales applicables au transport par la route**
 - 1. Harmonisation des règlements relatifs à la circulation
 - 2. Caractéristiques techniques des véhicules
 - 3. Inspection obligatoire du véhicule, reconnaissance mutuelle des permis de conduire et assurance responsabilité civile
 - 4. Harmonisation des redevances routières et autres obligations financières
 - 5. Libéralisation des services de transit routier
- E. Conditions générales applicables au transit ferroviaire**
- F. Conditions générales applicables au transport par voies navigables intérieures**
- G. Technologie de l'information**
- H. Contrôle douanier**
 - 1. Régime de transit douanier international
 - 2. Documentation et procédures
 - 3. Sécurité des marchandises en transit
 - 4. Admission temporaire des moyens de transport
- I. Conclusion et exécution du contrat de transport**
 - 1. Prescriptions légales minimales applicables au contrat de transport
 - 2. Précisions devant figurer sur une lettre de voiture
 - 3. Responsabilité du transporteur et indemnisation
- J. Règles particulières applicables au transport des marchandises dangereuses et des denrées périssables**
- K. Arrangements institutionnels**

2. Problèmes liés au transit

8. Les coûts des transports routiers ou ferroviaires sont nettement plus élevés que ceux des transports maritimes. Les entreprises de transport ont à la fois pour tâche de réduire au minimum les délais d'acheminement, de veiller à l'entretien de l'infrastructure et de tirer parti au maximum du matériel. Du fait de l'absence de moyens de contrôle et des risques élevés de fraude, les autorités douanières des pays de transit exigent à titre de garantie une caution correspondant au montant du droit applicable, ce qui immobilise des fonds et accroît le coût des opérations commerciales. Il arrive également que la garantie ne soit rendue que longtemps après que les marchandises sont sorties du pays de transit.

9. Faute d'accord permettant le passage des camions ou des wagons au-delà des frontières nationales, les entreprises de transport peuvent être contraintes de transférer les marchandises en transit d'un véhicule à un autre. Les formalités douanières peuvent aussi nécessiter le déchargement des marchandises en transit lors du franchissement d'une frontière aux fins d'une inspection. Cette double manutention des chargements augmente les coûts et le temps de transit des expéditions.

10. L'absence de contrôle efficace sur le matériel de transport et les marchandises en transit se traduit par d'importantes garanties douanières, de fortes primes d'assurance, l'incapacité des exploitants de lignes de chemin de fer de conclure des accords d'échange de matériel, une piètre utilisation des équipements de transport et des retards dans l'acheminement des marchandises. Les délais nécessaires pour que la documentation parvienne au port et aux postes frontière ralentissent les formalités, retardent les dispositions à prendre pour le reste du voyage et, partant, allongent le temps de transit des marchandises. L'examen des documents aux fins du calcul des droits de douane et des tarifs portuaires prend beaucoup de temps lorsqu'il est effectué par des procédés manuels et qu'il manque des informations, ce qui contribue à ralentir le transport et à le renchérir. A cause de tous ces problèmes, les frais de transit des marchandises à destination des pays en développement sans littoral sont très élevés (voir encadré 2). L'utilisation des technologies de l'information peut aider les entreprises de transit à améliorer leurs opérations et abaisser ainsi les coûts qui sont à la charge des négociants.

**Encadré 2 : Les pays africains sans littoral touchés
par des frais élevés de transport en transit**

Les pays africains sans littoral continuent de pâtir de coûts de transport excessifs. Comme le montre une comparaison avec la situation des pays côtiers voisins, le niveau élevé des coûts liés au fret est dû principalement à l'importance des frais de transit. Ce problème est analysé dans l' Etude sur les transports maritimes, 1995 de la CNUCED, selon laquelle les coûts mondiaux de transport en 1993, dernière année pour laquelle des chiffres sont disponibles, sont entrés pour 5,6 % dans le commerce mondial. Par comparaison avec ces chiffres moyens, le poids des coûts du fret est nettement plus important dans les pays africains sans littoral. Au Burkina Faso, par exemple, la part du fret dans la valeur des importations c.a.f. a été de 21,7 % et au Mali de 29,6 %. De même, au Tchad et au Rwanda, le coût du fret a été de 25,5 % et 30 % respectivement. La situation est relativement moins grave en Afrique australe, la Zambie et le Zimbabwe payant 15 % environ de fret. Même si ce chiffre semble avantageux par rapport aux prix du fret applicables aux pays sans littoral d'autres sous-régions de l'Afrique, il reste très élevé en comparaison avec des pays côtiers de transit.

Ces observations générales sur le niveau des coûts relatifs du fret sont confirmées par des données relatives au fret effectif payé dans les échanges commerciaux avec des pays africains sans littoral. Le tableau ci-après donne des exemples des montants approximatifs versés en 1995 au titre des transports intérieurs et des transports maritimes pour des exportations conteneurisées. Ces données font clairement apparaître l'importance des coûts de transport terrestre en transit par rapport au fret maritime. Si l'on veut accroître la compétitivité des produits d'exportation sur les marchés étrangers en réduisant les coûts de transport, il faudrait donc s'efforcer principalement d'agir sur le niveau et la structure des coûts correspondant aux opérations de transit.

Comparaison des frais de transit et du coût du transport maritime à destination de l'Europe
du Nord-Ouest dans le trafic d'exportation de certains pays africains sans littoral en 1995
(tarifs en dollars E.-U. par équivalent vingt pieds)

	Tarif approximatif pour le transit terrestre		Tarif approximatif pour le fret maritime		Coefficient de fret terrestre
	Mode de transport	Tarif	Port	Tarif	
Mali (Bamako)	Rail	800	Dakar	1 100	0,73
République centrafricaine (Bangui)	Route	2 560	Douala	1 500	1,71
Rwanda (Kigali)	Route	2 500	Dar es-Salaam	1 300	1,92
Burundi (Bujumbura)	Route	3 100	Dar es-Salaam	1 300	2,38
Zambie (Lusaka)	Route	1 900	Dar es-Salaam	1 300	1,46
Malawi (Lilongwe)	Route	1 600	Dar es-Salaam	1 300	1,23
Malawi (Lilongwe)	Route	1 600	Durban	1 000	1,60
Malawi (Lilongwe)	Route	1 050	Nacala	1 100	0,95

Sources : CNUCED, Etude sur les transports maritimes, 1995 (UNCTAD/RMT(95)/1); et données communiquées au secrétariat de la CNUCED.

11. Ces dernières années, les mécanismes internationaux visant à faciliter le trafic de transit international des marchandises ont été soumis à des contraintes en raison du volume accru des fraudes et de la contrebande¹. Il s'agit désormais d'un problème majeur en matière de transit douanier. Pour y remédier, il serait utile de mettre en place des systèmes de contrôle permettant aux entreprises de transport de suivre les marchandises en transit, ainsi que des systèmes qui puissent aider les autorités douanières à détecter aussi rapidement que possible des activités frauduleuses. Un dispositif s'avère nécessaire pour alerter les autorités douanières en cas de non-exportation des marchandises en transit dans les heures qui suivent leur date de départ prévu.

3. Utilisation des technologies de l'information en vue de faciliter le transit douanier

12. Dans le cadre d'accords de transit, la technologie de l'information peut être utilisée en vue d'aider les autorités douanières à contrôler le transit des marchandises et de rendre les entreprises de transport plus efficaces, ce qui sert les intérêts des négociants. Les flux d'informations, consignées en grande partie sous une forme codée dans des documents sur papier, sont rapidement remplacés par la télématique. De nouvelles techniques d'information peuvent être mises à profit, premièrement, pour informatiser les tâches de manipulation des données effectuées par les divers fournisseurs de services de transit (entreprises de transport, transitaires, banques, sociétés d'assurance, exploitants d'entrepôts, services des douanes, fournisseurs d'informations commerciales, etc.) et, deuxièmement, pour informatiser l'échange de données entre fournisseurs de services de transit (par exemple entre les autorités portuaires et les autorités chargées du système ferroviaire), ou avec les administrations douanières nationales.

13. Dans les opérations de transit douanier, l'informatisation et les télécommunications permettraient :

- de simplifier la saisie des données pour le déclarant et pour l'entreprise de transport, et de réduire au minimum les travaux d'écriture;
- d'accélérer la circulation de l'information et de réduire les obstacles administratifs au mouvement physique des marchandises;
- de localiser les envois selon les besoins;
- de suivre les interventions des services des douanes aux diverses étapes du transport en transit et d'améliorer l'efficacité des contrôles douaniers.

¹Selon le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, relevant de la Commission économique pour l'Europe, la procédure d'arbitrage en cours entre l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'ancien groupement international d'assurance impliquait, à la fin de 1996, une somme de 250 millions de francs suisses (200 millions de dollars des Etats-Unis) (TRANS/WP.30/168, par. 29).

14. Les diverses initiatives lancées dans le cadre de la CNUCED montrent à la fois les possibilités qu'offre l'introduction de nouvelles techniques d'information visant à améliorer les opérations de transit, et les problèmes rencontrés à cet égard. Les principales de ces initiatives sont le programme SYDONIA de réforme, de modernisation et d'automatisation des douanes et le système SIAM d'informations anticipées sur les marchandises ².

Systèmes d'information sur le transit douanier

15. Des systèmes efficaces de traitement et de transfert de l'information peuvent sensiblement contribuer à faciliter les procédures de transit douanier. Ces systèmes ne sont pas destinés à remplacer les mesures de sécurité et les dispositifs de garantie : ils visent plutôt à les compléter et à améliorer leur efficacité tout en simplifiant la tâche des entreprises de transit et du personnel des douanes. Les résultats à en attendre sont une diminution des temps d'attente des camions, un volume de documentation sur papier réduit au minimum et le remboursement sans délai des garanties.

16. La première tentative ayant pour objet d'étudier l'application de méthodes modernes au traitement des informations accompagnant le transport de marchandises date du milieu des années 80 : elle émanait du Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports, organe subsidiaire du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. L'étude en question portait sur les possibilités d'introduire un support de données sous la forme d'une carte en plastique à microcircuit (carte "intelligente").

17. En gros, l'idée était de remplacer le système actuel du carnet TIR en papier par un système fondé sur la carte à mémoire comme moyen d'accès à un réseau spécialisé aux fins du transit douanier ³. Cette carte devait fonctionner comme un fichier portatif qui se substituerait au carnet TIR tout en donnant accès à des services liés aux transports routiers internationaux (bases de données pertinentes, par exemple) et en permettant d'effectuer divers paiements (taxes, péages, carburant, frais de voyage, etc.).

18. Pour des raisons pratiques, et aussi parce que les avantages à attendre de l'emploi d'une carte à mémoire dans le cadre des opérations de transit douanier routier n'apparaissaient pas clairement, ce projet n'a pas été poussé plus avant au sein du Groupe d'experts de la CEE/ONU. Le développement de systèmes douaniers informatisés et de liaisons efficaces en matière de communications le rend à présent moins attrayant du point de vue du contrôle douanier.

²Pour une description de ces programmes, voir les annexes I et II.

³Voir "Introduction d'une carte spéciale à microcircuit ("intelligente") pour le transport international de marchandises par route (TRANS/GE.30/R.183), 6 août 1985.

19. L'informatisation peut s'avérer fort utile dans la gestion du transit douanier ⁴. Les douanes peuvent tirer profit d'un système informatisé de gestion et de contrôle de la procédure de transit, qui permet d'échanger rapidement et en toute sécurité des informations. Vu que, par définition, les marchandises visées par la procédure de transit douanier ne cessent de se déplacer, le système doit pouvoir les contrôler à différents points et être installé aux divers endroits où les marchandises sont présentées en douane. L'efficacité du système réside dans le transfert immédiat des informations d'un bureau de douane à un autre.

Système d'information sur le transport en transit

20. Outre les aspects du transport de marchandises qui touchent aux douanes, l'acheminement physique des chargements doit également faire l'objet d'une surveillance. Les entreprises de transport ont installé des systèmes fonctionnant à l'aide d'ordinateurs pour suivre le matériel de transport et les envois tout au long du parcours en transit et aux points de transfert. L'un de ces systèmes est le SIAM (système d'informations anticipées sur les marchandises), élaboré par la CNUCED qui, en faisant appel aux dispositifs de communication existants, sert de réseau d'information en reliant des points physiques situés le long des divers itinéraires de transport de surface. Il importe que tout système de ce type dispose d'une base de données contenant des informations sur les transports, grâce à laquelle les utilisateurs agréés peuvent accéder de manière confidentielle aux données sur la situation de tel ou tel envoi.

21. Le principal objectif des systèmes électroniques d'information sur la logistique des transports est d'aider les entreprises de transport en transit à abaisser les coûts et à tirer efficacement parti des investissements dans des installations de transit, en leur fournissant les renseignements essentiels voulus pour déceler des problèmes et y remédier. Un tel système semble présenter divers avantages, parmi lesquels :

- une amélioration de l'information permettant aux différentes entreprises de transport de contrôler leurs opérations;
- des informations anticipées sur les mouvements des différents envois, ce qui offre la possibilité de prévoir une utilisation optimale des réseaux, du matériel et des installations de transport, d'où une amélioration du temps de transit pour les marchandises;
- une base de données grâce à laquelle les entreprises de transport peuvent procéder à une planification interne rationnelle;

⁴L'attention est appelée sur le projet d'informatisation du transit de la Commission des Communautés européennes, visant à créer un nouveau système informatisé de transit. Voir le document de travail DGXXI/2128/95/Rev.2 de la Commission des Communautés européennes.

- l'archivage, sur une longue période, des données relatives aux opérations de transport en vue de mettre en place, s'il y a lieu, des bases de données nationales et sous-régionales et de permettre aux gouvernements et aux institutions d'analyser les problèmes, de façon à étudier différentes possibilités d'investissement dans des installations de transport en transit.

22. Les ports sont des entités complexes, réunissant des intérêts apparentés, mais aussi opposés ou concurrents, tant privés que publics : chargeurs et armateurs, manutentionnaires et assureurs, entrepreneurs de transport de surface, service des douanes, banque centrale et services gouvernementaux. Un système de traitement électronique des données portuaires offre les avantages suivants :

- les données ne doivent être saisies qu'une seule fois et elles sont validées par les différents exploitants, ce qui évite les saisies multiples et les erreurs connexes, réduit les travaux d'écriture et les risques de falsification, etc.;
- chaque étape du traitement confère une valeur ajoutée aux données à mesure que le fichier relatif à l'envoi devient plus détaillé, le maillon suivant de la chaîne recevant ainsi des informations plus précises et plus complètes;
- tous les utilisateurs agréés disposent immédiatement des renseignements pertinents, ce qui réduit les retards liés aux formalités administratives;
- par un système intégré de messagerie électronique, les utilisateurs peuvent communiquer directement entre eux, ce qui évite les transferts inutiles de documents physiques et les contretemps connexes.

23. Les compagnies ferroviaires ont, de leur côté, introduit des systèmes d'information sur les aspects logistiques pour suivre le matériel et les marchandises le long de leur réseau. Ces systèmes fournissent des renseignements fiables et en temps réel qui contribuent à améliorer la qualité du service offert aux négociants et leur permettent de mieux organiser les étapes suivantes du parcours en transit. Ils entraînent des gains de productivité dans l'exploitation du matériel existant et, partant, un accroissement de bénéfices. Des résultats tangibles peuvent être rapidement obtenus grâce à l'introduction de systèmes informatiques sur les réseaux ferroviaires. Par exemple, l'application du système SIAM dans certaines compagnies ferroviaires d'Afrique a entraîné un accroissement effectif des capacités de transport de l'ordre de 30 % à 67 % et des taux d'utilisation de 20 % à 50 %. Pour obtenir des résultats comparables par des investissements en biens d'équipement, il faudrait engager des dépenses plusieurs fois supérieures au coût de l'élaboration et de la mise en oeuvre de systèmes d'aide à la gestion. Les systèmes de suivi sont également de nature à inspirer confiance aux chargeurs, car les marchandises peuvent être localisées rapidement et la qualité générale du service s'améliore.

En outre, ces systèmes facilitent les flux de trafic aux frontières et permettent d'organiser de manière optimale l'échange de matériel roulant entre les réseaux nationaux intervenant dans les opérations de transit. Autre élément important, ils permettent de simplifier les formalités de location de wagons et les paiements correspondants.

24. Une part importante du transport en transit est généralement effectuée par la route. Sur le plan des systèmes d'information, il en résulte des problèmes particuliers en raison de la nature de l'industrie des transports routiers dans la plupart des pays en développement. Un système de suivi routier doit comporter, au minimum, les trois sous-systèmes suivants : la saisie des données relatives au document d'expédition, pour enregistrer les documents en question dans un dispositif centralisé; une base de données sur les véhicules commerciaux; et des statistiques routières reposant sur les données des documents d'expédition. En outre, aux fins des opérations de transit, un module de passage des frontières permet de suivre la circulation routière aux principaux postes frontière. Cependant, ce type de suivi des marchandises est nettement plus difficile à assurer que dans le cas des autres modes de transport, car il doit s'appliquer à de nombreuses entreprises de transport routier, plus ou moins importantes, et utilisant des itinéraires différents : la portée du système est donc moins étendue sur le réseau routier.

4. Télécommunications

25. Dans les années 80, les grandes sociétés multinationales se sont empressées de recourir aux nouvelles techniques de télécommunication pour renforcer leur capacité concurrentielle en termes de coût, d'innovation et de différenciation des produits. A cette époque, les techniques en question n'étaient pas disponibles partout et il n'était pas possible d'envisager des solutions globales en matière de transit, faisant appel aux technologies de l'information. Aujourd'hui, les liaisons par satellite ont une portée mondiale et les coûts diminuent rapidement. Cette nouvelle situation offre des possibilités d'expansion grâce à une intégration accrue d'intervenants de taille plus modeste dans la société mondiale de l'information qui émerge progressivement.

26. Les organisations multinationales et les grandes organisations régionales recourent dans leur majorité à l'échange de données informatisé (EDI) et tous leurs partenaires commerciaux seront bientôt tenus d'intégrer ce système dans leurs procédures commerciales courantes. Il y a aussi une autre raison majeure incitant à utiliser l'EDI au niveau international. Les échanges internationaux font intervenir non seulement un acheteur et un vendeur, mais aussi des transporteurs, des transitaires, des courtiers, des banques, des assureurs, des administrations douanières et d'autres organismes gouvernementaux. Les données enregistrées par la partie qui est à l'origine de la transaction sont généralement demandées par toutes les autres parties concernées. L'EDI, qui utilise les messages normalisés EDIFACT/ONU, permet à tous les intervenants d'échanger ces données initiales sans avoir à les recopier à la main ou à procéder à une nouvelle opération de saisie, ce qui réduit les pertes de temps et les risques d'erreur.

27. Une utilisation efficace des technologies de l'information dans les opérations de transport en transit est largement tributaire de la fiabilité des systèmes de communication. Pour les pays en développement dont l'infrastructure laisse à désirer dans ce domaine, le recours aux communications par satellite peut être considéré comme une solution possible. Le poids et le prix des téléphones utilisant les liaisons assurées par des satellites INMARSAT ont beaucoup diminué depuis l'apparition de ces appareils en 1982. A l'heure actuelle, les combinés les plus légers pèsent nettement moins de cinq kilos. L'accès mondial au téléphone, permettant à chacun, où qu'il se trouve, de communiquer par la voix, par des données ou par la télécopie partout dans le monde, est devenu une réalité grâce à l'introduction d'un service convivial et d'un faible coût⁵.

⁵Pour les utilisateurs qui téléphonent plus de 200 minutes par mois, l'abonnement mensuel est de 100 dollars des Etats-Unis et le coût des communications de 2,40 dollars par minute : "World Ports", numéro spécial de Baltic Magazine, février 1997, p. 86.

Chapitre II

EVOLUTION FUTURE

1. Systèmes d'information sur le transit douanier

28. L'informatisation des douanes, le cas échéant, permettra de mettre en place des modalités de transit douanier plus efficaces. Les technologies de l'information peuvent aider à lutter contre la fraude et la contrebande. La conception d'un système permettant de transférer l'information du bureau d'entrée à un bureau central, puis au bureau de sortie devrait être une tâche prioritaire aux fins d'une plus grande efficacité du transit⁶. A cet égard, un "Centre de traitement des opérations de transit" (CTOT) devrait être créé, qui centraliserait et redistribuerait tous les renseignements concernant le transit des marchandises et des véhicules et s'occuperait du suivi des opérations de transit (décharge des garanties globales, contacts avec les services de contrôle extérieurs, procédures d'enquête, etc.). Ce centre serait également en liaison permanente avec les autres administrations douanières.

Renseignements requis pour une opération de transit

29. La Convention de Kyoto (note 1 du paragraphe 12 de l'annexe E.1) indique les éléments que le déclarant est normalement tenu de déclarer (voir l'encadré 3). Des éléments supplémentaires concernant le chauffeur, le transporteur ou le moyen de transport pourraient être utilisés par les douanes pour concevoir un module d'application.

⁶Conformément à la Convention de Kyoto et à la Convention TIR, l'expression "bureau de départ" s'entend de tout bureau de douane où commence une opération de transit douanier; l'expression "bureau de destination" s'entend de tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier; l'expression "bureau de passage" s'entend de tout bureau de douane par lequel les marchandises sont importées (bureau d'entrée) ou exportées (bureau de sortie) au cours d'une opération de transit douanier.

Encadré 3 : Éléments pouvant servir à l'établissement de messages de transit douanier

Toute procédure informatisée de transit douanier nécessitera un échange d'informations entre les différents bureaux douaniers. La première partie de la liste ci-dessous renvoie aux éléments indiqués dans la note 1 au paragraphe 12 de l'annexe E.1 de la Convention de Kyoto, tandis que la seconde partie concerne les éléments supplémentaires requis.

Nom et adresse de l'expéditeur
Nom et adresse du déclarant
Mode de transport
Identification du moyen de transport
Indication des scellements, etc., apposés
Lieu de chargement
Bureau de destination
Unité de transport (type, numéro d'identification)
Marques, numéros, nombre et nature des colis
Désignation des marchandises a/
Poids brut par envoi, en kilos
Énumération des documents joints b/
Numéro de déclaration des marchandises
Date de présentation de la déclaration des marchandises
Date d'acceptation de la déclaration des marchandises
Type de transit
Itinéraire
Bureau douanier d'entrée
Bureau douanier de sortie
Pays de première destination
Délai de transit
Valeur c/
Garantie d/

a/ Une décision doit être prise concernant le niveau de détail à retenir pour la description et le code des marchandises - par exemple, position à quatre chiffres ou à six chiffres. Du fait que ces données devront le plus souvent être obtenues à partir de documents de transport ne donnant qu'une description générale des marchandises, des positions à quatre chiffres seraient préférables.

b/ Il pourrait s'agir du carnet TIR ou d'un autre document de transit international.

c/ En principe cette indication n'est pas nécessaire pour une opération de transit; toutefois, certains pays la demandent, par exemple pour calculer les droits et taxes auxquels les marchandises pourraient être assujetties et fixer le montant des garanties correspondantes. Le cas échéant, on pourrait utiliser la valeur déclarée pour l'ensemble de l'envoi.

d/ Il est nécessaire d'indiquer dans le détail la nature de l'engagement souscrit - espèces, acquit-à-caution, garantie écrite - pour s'assurer qu'une garantie pourra effectivement être mobilisée en cas de besoin.

Types et fonctions de messages de transit

30. Le système devrait permettre de transférer des messages d'information entre les différents bureaux mobilisés par une opération de transit, ainsi que vers d'autres systèmes tels qu'un autre système douanier informatisé, un système de localisation des marchandises, etc. La figure 1 indique les flux de messages d'information, dont les fonctions seraient les suivantes :

TAM - Message d'information préalable : communication à l'administration douanière de données générales permettant de commencer la saisie et le traitement des données sur le transit douanier.

TMM - Message sur le mouvement des marchandises en transit : transfert de données détaillées du bureau douanier d'entrée au CTOT concernant le début d'une opération de transit douanier. Le CTOT enregistre le TMM et le transmet au bureau de sortie/destination intéressé.

TMC - Message de rectification concernant le mouvement des marchandises en transit : rectification d'un TMM, par exemple lorsque des éléments essentiels de celui-ci (bureau douanier de sortie, délai imparti pour le transit) doivent être modifiés au cours du transport en transit.

TCM - Message de contrôle de l'opération de transit : transfert de données du bureau de sortie/destination au CTOT concernant la conclusion d'une opération de transit douanier.

TAA - Message de notification d'arrivée : message adressé au CTOT par le bureau de sortie/destination pour signaler l'arrivée d'un envoi en transit et indiquer que des contrôles supplémentaires doivent être effectués avant la décharge de la garantie.

TEM - Message de demande d'information : message adressé par le CTOT à un bureau de sortie/destination lorsqu'un TCM ou un TAA n'a pas été reçu après expiration du délai autorisé pour le transport en transit. Une réponse doit être fournie, qui déclenche, le cas échéant, une procédure de recherche.

TNR - Message de réponse négative : message par lequel un bureau de sortie/destination ou un système de localisation indique au CTOT, en réponse à un TEM, que l'envoi considéré n'a pu être localisé.

TDI - Message concernant la décharge du carnet TIR : transfert, d'un CTOT à un organisme de garantie, de données concernant la décharge des documents de transit, par exemple le carnet TIR.

Formalités au bureau de départ/entrée

Saisie des données

31. L'information relative à une opération de transit peut parvenir à un bureau d'entrée sous les formes suivantes : a) messages douaniers produits par un autre utilisateur du message d'information préalable (TAM) du système douanier; b) message TAM provenant du système de localisation; c) message provenant directement d'un opérateur/déclarant concernant un document de transit international (par exemple, carnet TIR) ou une déclaration de transit

national; d) données saisies par les services douaniers à partir d'un document de transit international (par exemple, carnet TIR) ou d'une déclaration de transit national.

Validation des données

32. Le système contrôle la saisie des données et, le cas échéant, indique les envois devant être soumis à un contrôle matériel, au bureau de départ comme au bureau de destination. Cela se fait automatiquement au moyen d'un système de sélection (sélection aléatoire et critères d'analyse des risques).

Validation de la garantie

33. La garantie repose sur un système international de garantie (par exemple, carnet TIR), conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents ou à la réglementation nationale. La forme et le montant de la garantie doivent être établis en fonction de la nature des marchandises (par exemple, marchandises passibles de droits élevés ou non) et du statut de l'opérateur/déclarant (par exemple, dépôt en espèces pour une opération occasionnelle, ou engagement général couvrant toutes les opérations réalisées au cours d'une période déterminée). Le système vérifie que la forme et le montant de la garantie sont en rapport avec l'opération de transit. Dans le cas d'un engagement général, il vérifie que la garantie reste suffisante.

Validation de la déclaration de transit

34. L'information fournie par le message TAM d'un système douanier du pays voisin ou du système national de localisation est nécessairement incomplète, puisqu'un certain nombre d'éléments d'information ne seront disponibles que lorsque les marchandises parviendront au bureau douanier d'entrée. Le TAM doit donc être complété par le déclarant/transporteur ou par les services douaniers. Ensuite, le système valide la déclaration de transit et lui affecte un numéro de transaction qui servira à l'identifier aux étapes suivantes du processus.

Impression du document de transit

35. En l'absence de document de transit international (par exemple, un carnet TIR), le système imprime un document de transit destiné à accompagner les marchandises. Ce document peut soit renfermer une information complète, soit être une simple sortie d'imprimante, certifiée conforme, ne comportant que le numéro de référence et des données essentielles. Dans le cas des carnets TIR ou d'autres documents de transit international, le numéro de transaction est indiqué dans la case "Réservé à l'administration" du bordereau utilisé pour le pays considéré.

Décharge du manifeste

36. Le connaissance est apuré conformément à la déclaration de transit.

Inspection matérielle : mesures de sécurité

37. Les marchandises sont matériellement inspectées à la discrétion des services douaniers, qui prennent les mesures de sécurité voulues (par exemple, apposition de scellements). Les résultats de l'inspection et un rapport sur les mesures de sécurité prises (par exemple, nombre et emplacement des scellements) figurent dans le document de transit.

Message d'information préalable (TAM)

38. Lorsque deux pays voisins sont concernés par une opération de transit, un message TAM peut être envoyé par le CTOT du pays A au CTOT du pays B.

Message concernant le mouvement des marchandises en transit (TMM)

39. Un message TMM est envoyé au CTOT, qui l'enregistre et le transmet au bureau de sortie/destination. Si un délai est fixé pour l'exécution du transit, un calendrier est établi en conséquence (auquel un délai moratoire peut être ajouté). Cela concerne les cas où le CTOT ne reçoit pas, dans les délais prévus augmentés du délai moratoire, un message de notification d'arrivée (TAA) ou un message de contrôle de l'opération de transit (TCM) du bureau de sortie ou de destination indiquant que l'opération de transit a été achevée. En pareil cas, une procédure d'enquête sera automatiquement déclenchée.

Formalités au cours du transit

40. Les formalités au cours du transit seront limitées aux cas d'urgence, par exemple lorsque les conditions de circulation ou les conditions climatiques font qu'il est impossible de respecter l'itinéraire prévu ou les délais fixés, lorsque le véhicule est tombé en panne ou qu'il a été impliqué dans un accident, ou lorsqu'un contrôle de police ou un contrôle douanier ont révélé une infraction aux règles de transit. Les autorités compétentes (police ou douane) alerteront alors le bureau douanier d'entrée (par exemple, par téléphone, en indiquant le numéro de référence de la transaction figurant sur le document de transit).

41. Le bureau d'entrée enverra un message de rectification provisoire (TMC) au CTOT, en lui suggérant, par exemple, un nouveau délai; le CTOT modifiera ses fichiers et transmettra le message au bureau de sortie/destination. La même procédure est appliquée lorsqu'il faut, pour une raison quelconque, modifier l'itinéraire et diriger le transport en transit vers un bureau de sortie/destination autre que celui qui avait initialement été prévu.

42. Le transporteur doit demander une autorisation au bureau douanier d'entrée, qui enverra un message TMC au CTOT. Celui-ci le transmettra au bureau initial de sortie/destination afin de clore la procédure en ce qui concerne ce bureau, et communiquera un TMM au nouveau bureau de sortie/destination, afin d'ouvrir une procédure de contrôle. Le nouveau TMM portera le même numéro de référence de la transaction que le message initial.

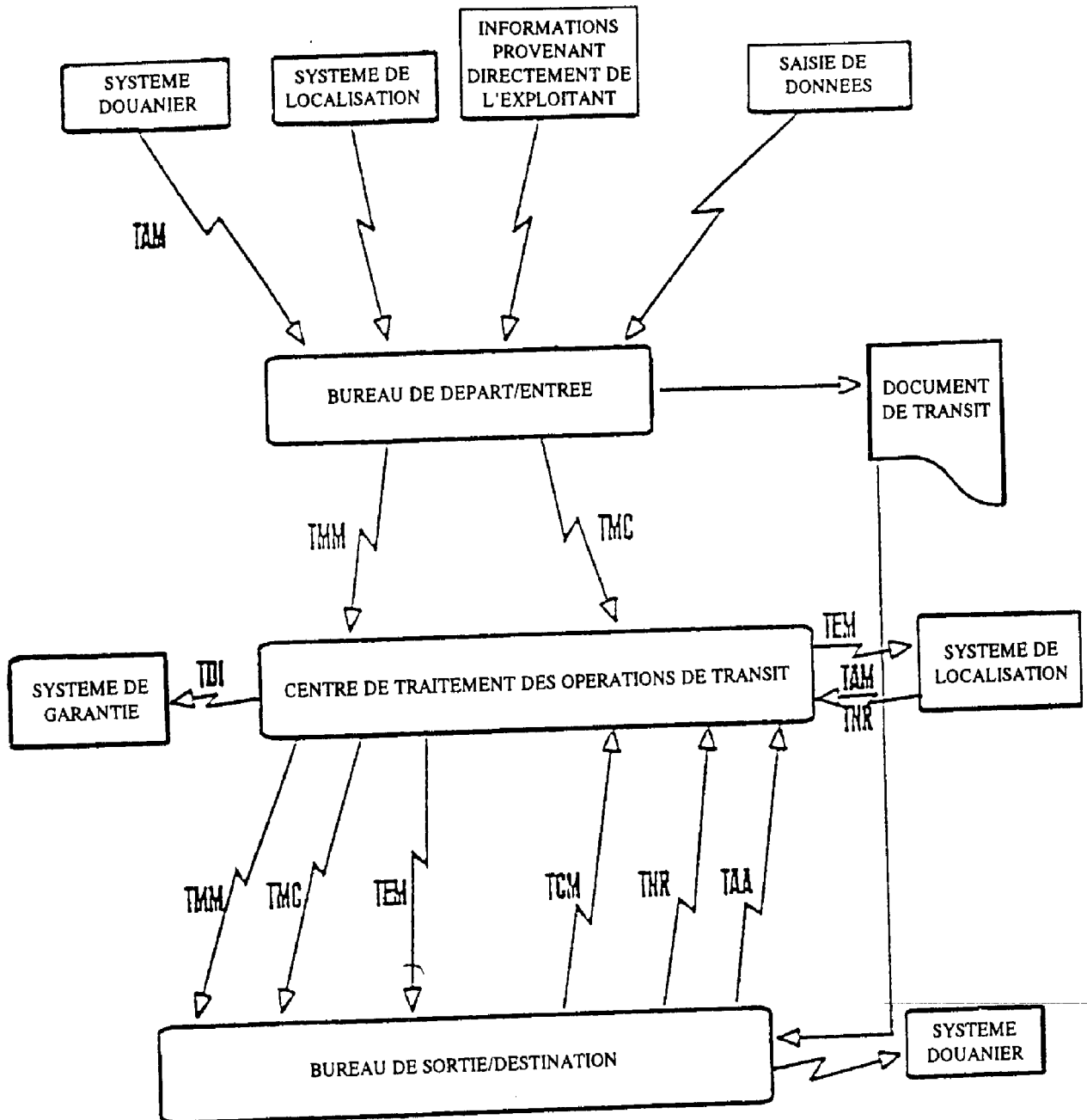
Formalités au bureau de sortie/destination

43. Après réception d'un TMM, une procédure préliminaire d'analyse de risque peut être appliquée pour la sélection d'envois susceptibles d'être soumis à un contrôle matériel. Lorsque les marchandises en transit parviennent au bureau de sortie/destination, celui-ci reprend l'information pertinente du TMM, ainsi que le numéro de référence figurant dans le document de transit ou sur le carnet TIR.

44. Le cas échéant, il est procédé à un contrôle matériel et à la vérification des scellements. Une fois l'opération de transit achevée à la satisfaction des services douaniers, un message TCM est envoyé au CTOT. Si toutefois les services douaniers souhaitent procéder à des vérifications supplémentaires, un message TAA est envoyé au CTOT, indiquant que les marchandises sont arrivées au bureau de sortie, mais que la garantie ne peut être déchargée tant que les opérations de contrôle n'ont pas été achevées. En cas de défaut de garantie de la part du déclarant ou du transporteur, les services de douane engagent une procédure de recours contre le garant local ou l'association garante.

45. Si la garantie se présente sous la forme d'un dépôt en espèces et que l'opération de transit a été correctement exécutée, le bureau de sortie/destination restitue ce dépôt au déclarant/transporteur. La restitution est mentionnée dans le TCM. Le cas échéant, le bureau de sortie/destination indiquera dans le TCM que le dépôt n'a pas été restitué et doit être remboursé par le bureau d'entrée. Dans le cas d'une opération TIR, la procédure "manuelle" normale est réalisée par le bureau de sortie/destination. Lorsque le transport sous couvert de carnets TIR a été réalisé à la satisfaction des services douaniers, le carnet est déchargé et l'association garante est informée en conséquence. A cet effet, le TCM indiquera que le carnet TIR a été déchargé. Le CTOT adressera alors un message concernant la décharge du carnet TIR (TDI) à l'organisation internationale compétente.

FIGURE 1 : Circulation de l'information concernant le transit douanier



Procédure d'enquête

46. Les enquêtes et les procédures de suivi concernant les opérations de transit relèvent du CTOT. Un message de demande d'enquête (TEM) sera automatiquement envoyé au bureau de sortie/destination si un TCM ou un TAA n'a pas été reçu par le CTOT à l'expiration du délai autorisé pour le transport. Le bureau de sortie/destination réalisera les investigations nécessaires. Il répondra ensuite soit par un TCM, soit par un message indiquant que l'envoi n'a pu être localisé (message de réponse négative-TNR). Dès réception d'un TNR, le CTOT enverra une demande TEM au système de localisation, qui fournira des renseignements sur la dernière localisation signalée des marchandises ou indiquera si celles-ci ont en fait été déclarées en tant que marchandises exportées. Seront alors envoyés un message TAM ou, si les marchandises ne peuvent être localisées, un message TNR.

2. Echange de données entre les systèmes douaniers et les systèmes d'information sur les transports

47. Les systèmes douaniers et les systèmes d'information sur les transports sont généralement mis en place indépendamment les uns des autres, les services douaniers et les transporteurs n'ayant pas les mêmes besoins. Dans le cas du transport en transit, toutefois, les services douaniers et les entrepreneurs de transports participent à des opérations intégrées qui nécessitent un échange de données.

48. Dans ce contexte, la mise en place de systèmes d'information portuaire est particulièrement importante. Les sous-systèmes concernant les manifestes et les autorisations de sortie pourraient être utilisés pour saisir les données relatives au transit douanier dans le sous-système de manifestes de douane; ils pourraient aussi servir à vérifier si les marchandises en transit ont effectivement quitté le pays : cela pourrait être fait systématiquement pour chaque opération de transit, donnant ainsi confirmation de l'exportation effective. En cas d'incompatibilité des systèmes douaniers et des systèmes d'information sur les transports, il serait probablement préférable de limiter les interactions à cette seule confirmation, dans les cas où le système douanier n'a pas enregistré la sortie des marchandises dans les délais prescrits.

49. Le système d'information ferroviaire peut être consulté pour localiser les marchandises en transit qui ne sont pas arrivées au bureau douanier de sortie ou au bureau intérieur dans les délais prévus pour l'achèvement de l'opération de transit. La base de données sur le trafic ferroviaire donnera des renseignements sur le dernier endroit où les marchandises ou les véhicules ferroviaires considérés ont été signalés et l'historique complet de chaque acheminement.

50. Le système d'information du transporteur servirait ainsi à la fois d'accès au système d'information douanière, dans le cas d'opérations de transit commençant ou finissant dans un port, et de procédure de recours pour les enquêtes sur un transit douanier n'ayant pas été réalisé dans les conditions prévues. La complémentarité des systèmes sera d'autant plus aisée que ceux-ci auront été conçus pour accepter les messages EDIFACT/ONU pour le manifeste de chargement.

51. De par sa nature même, le transport routier ne se prête pas facilement à une localisation en cours de trajet. Outre l'obligation pour les véhicules routiers de suivre des itinéraires déterminés, cette localisation imposerait l'installation de postes pour la saisie des données (par exemple péages, postes de police, etc.) au moyen de transpondeurs ou de dispositifs de localisation, placés à bord des véhicules, de lecteurs de "cartes à mémoire", ou d'appareils de télédétection par satellites et systèmes de positionnement universel (GPS). Le coût de ces moyens de contrôle pourrait être supérieur aux intérêts en jeu. Une approche réaliste consisterait à encourager les transporteurs routiers à utiliser des systèmes de localisation : seules les entreprises équipées de tels systèmes pourraient bénéficier de procédures simplifiées de contrôle douanier - par exemple, ne pas être obligées de déposer un acquit-à-caution.

3. Collaboration entre le secteur public et le secteur privé

52. De cette collaboration dépend le succès des programmes de transport en transit, y compris l'exploitation des technologies de l'information. Même si beaucoup de gouvernements se désengagent des activités de transport commercial, ils conservent néanmoins un rôle essentiel dans le financement, l'entretien et la gestion des infrastructures matérielles de transport, ainsi que dans l'élaboration et l'application des lois et règlements nécessaires. Le secteur privé, en tant que principal fournisseur de services de transport, a quant à lui une connaissance approfondie des goulets d'étranglement et des obstacles rencontrés au quotidien et est donc le mieux placé pour proposer des améliorations viables et pratiques. Il a en outre beaucoup à gagner au succès des mesures visant à faciliter le transport en transit et l'utilisation des technologies de l'information, car il bénéficiera directement de l'harmonisation des réglementations entre les Etats et de la simplification des procédures administratives et douanières. Sa participation à l'élaboration des politiques facilitera l'adoption de mesures appropriées et garantira de plus sa coopération dans l'application des nouvelles mesures.

53. Pour être efficaces, les consultations entre le secteur public et le secteur privé devraient être régulières et être institutionnalisées au sein de comités de facilitation qui réuniraient des représentants de toutes les entités publiques et privées concernées par le commerce international et la facilitation des transports dans un pays : entités gouvernementales, fournisseurs de services et utilisateurs des services de transport. La coopération entre le secteur public et le secteur privé devrait aller au-delà de l'élaboration des politiques et de la mise en place de nouveaux systèmes. Il faudrait définir des modalités permettant de garantir la viabilité des programmes techniques et des programmes d'investissement. Quelques initiatives ont déjà été prises par le secteur privé pour que les activités et les investissements dans certains couloirs de transit répondent globalement aux besoins des utilisateurs et soient financés et entretenus au niveau local.

54. Un important exemple en est la création du Groupe du couloir de Beira (GCB). Le GCB est une société à responsabilité limitée créée en 1986 par 240 actionnaires appartenant à la région de l'Afrique australe (essentiellement des sociétés zimbabwéennes), soucieux d'avoir accès au couloir de Beira. La modernisation de ce couloir a été confiée à l'Autorité du couloir de Beira (ACB), qui a aménagé le couloir conformément aux plans

définis dans le cadre de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Le GCB assure la liaison entre l'ACB et les utilisateurs : il tient l'Autorité informée des atouts et des faiblesses du couloir de façon que celle-ci puisse en optimiser le développement et l'exploitation, et il fournit aux utilisateurs des informations fiables sur les conditions d'exploitation commerciale pour le transport des marchandises. Le GCB se présente ainsi comme un groupe de pression défendant les intérêts des utilisateurs et comme un organisme fournissant une information commerciale sur le couloir de Beira.

4. Mise en valeur des ressources humaines

55. L'utilisation des technologies de l'information pour résoudre de nombreux problèmes de transport en transit rencontrés dans les pays en développement passe par une amélioration des connaissances et des compétences des personnels responsables de l'élaboration des politiques, de la gestion et de l'exploitation. Il est donc absolument indispensable d'associer des activités de formation à tout programme de facilitation du transport en transit.

56. L'introduction, l'adaptation, l'exploitation et l'entretien des systèmes dépendent des compétences humaines disponibles. Des ateliers devraient être mis au point pour présenter les problèmes, qui seraient organisés à chaque fois qu'il y a nécessité manifeste d'améliorer les arrangements en matière de transit. Du matériel pédagogique devrait être élaboré parallèlement à la conception de tout nouveau système, afin d'en accompagner la mise en place. Il faudrait en outre définir une stratégie de renforcement des capacités locales de formation, de façon que la formation puisse être dispensée dans les langues locales, le cas échéant, être adaptée au contexte local, s'enrichir d'une coopération régionale et être répétée autant que l'évolution des circonstances, y compris la rotation du personnel, l'exige.

57. Les autorités des pays en développement seraient davantage sensibles aux problèmes de transport en transit, et seraient sans doute davantage prêtes à élaborer et à appliquer une réglementation appropriée, si elles étaient précisément informées - au moyen de dossiers d'information, de séminaires et de conférences - de la nature des problèmes et des avantages offerts par des programmes faisant appel aux technologies de l'information.

58. La formation des gestionnaires et du personnel d'exploitation se ferait au moyen des modules adaptés à l'application de technologies nouvelles et en constante évolution. Etant donné les liens entre les technologies de l'information dans les domaines des douanes, du transit, des services bancaires et des services d'assurance, et les systèmes d'information sur les marchandises, il serait nécessaire de coordonner le contenu de la formation concernant ces différents domaines pour s'assurer de la qualité du programme de formation d'ensemble.

Conclusions et recommandations

59. Même si l'amélioration des systèmes de transit dans certains couloirs nécessite d'importants investissements nouveaux, une plus grande attention doit être accordée à une exploitation optimale des infrastructures existantes. Une meilleure gestion des infrastructures, des installations et des équipements, quels qu'ils soient, peut contribuer à un accroissement de

l'activité, avec une diminution parallèle des coûts. Les systèmes d'information et les technologies de l'information peuvent faciliter les opérations de transport en transit, renforcer le contrôle du transit douanier et simplifier les procédures de transit douanier. Toutefois, leur exploitation dans de bonnes conditions dans les pays en développement passe par une action coordonnée des pays voisins de transit et par le soutien de la communauté internationale. Dans un effort pour réduire le nombre d'instruments juridiques appliqués à la facilitation des opérations de transport en transit, la CNUCED a élaboré des accords-cadres sur le transport en transit qui traitent des principaux problèmes en la matière.

60. Les technologies de l'information joueront un rôle de plus en plus important dans l'amélioration du transport en transit. Il faut donc équiper chaque couloir de transit. S'il est nécessaire d'adapter les systèmes aux conditions locales, eu égard en particulier à la qualité des télécommunications disponibles, il n'en est pas moins impératif que les systèmes soient informatisés et permettent un échange de données non seulement entre exploitants et entrepreneurs de transports, mais aussi avec les administrations qui interviennent dans les opérations de transit, en particulier les douanes. Il est recommandé que les systèmes satisfassent aux conditions minimales suivantes :

- Permettre de localiser les marchandises en transit sur un nombre aussi grand que possible de modes de transport et de points de transfert et fournir des informations préalablement à l'arrivée des marchandises;
- Fournir des informations utiles aux systèmes de gestion en vue d'une meilleure exploitation des infrastructures et équipements existants. A cette fin, ils doivent contribuer à l'application des accords d'échange de matériels et à une gestion plus efficace des équipements et des opérations de transport;
- Servir à définir des indicateurs de résultat applicables aux modes de transport, aux points de transfert et aux couloirs de transit dans leur ensemble. Ces indicateurs, associés à des normes bien définies, permettraient d'évaluer l'efficacité des couloirs de transit.

61. Une étroite coopération entre les transporteurs du secteur privé et les entités du secteur public chargées de l'administration des opérations de transit est nécessaire à la mise en place de systèmes d'information sur les transports dans les couloirs de transit. En principe, cette coopération garantirait la viabilité des systèmes d'information, encouragerait les exploitants à utiliser ces systèmes et, dans les opérations courantes, encadrerait l'échange de données nécessaire à l'application des accords de transit. Une stratégie de mise en valeur des ressources humaines devrait compléter l'ensemble des mesures techniques prises pour concevoir et exploiter des systèmes d'information dans les couloirs de transport en transit.

62. Les systèmes d'information douanière devraient comprendre des modules relatifs au transit, pour le traitement et le contrôle des procédures de transit et une transmission immédiate de l'information. Plus spécifiquement,

ils devraient être informatisés et contribuer à définir le cadre juridique des accords de transit international. A cette fin, ils devraient prévoir :

- Des garanties communes, c'est-à-dire des garanties universelles couvrant l'ensemble du transport en transit et pouvant être mobilisées dans tous les pays parties à un accord de transit;
- Un document de transit unique valable dans tous les pays d'une même région économique (accord de transit);
- L'acceptation réciproque des documents et des contrôles effectués par l'administration douanière des pays voisins;
- L'harmonisation des procédures et des messages;
- Des normes concernant les équipements (certification des camions au moyen d'un contrôle technique; conteneurs).

63. La CNUCED a déjà beaucoup aidé les pays en développement à adopter des technologies modernes pour améliorer la gestion du transport en transit et les systèmes douaniers, et elle devrait poursuivre ses efforts dans ce sens. Les systèmes qu'elle a elle-même conçus - SYDONIA et SIAM - et qui sont déjà utilisés ou en cours d'installation dans de nombreux pays contribuent à accélérer le dédouanement et les contrôles douaniers et à les rendre plus efficaces, ainsi qu'à accroître l'efficacité du transport en transit grâce à la localisation du matériel roulant et des marchandises le long de l'ensemble de la chaîne de transport. Il est suggéré d'axer les activités futures de la CNUCED dans ce domaine sur la conception d'un module sur le transit qui serait intégré au programme SYDONIA. Quant au système SIAM, il devrait permettre d'envoyer des messages sur le mouvement des marchandises en transit en complément du module SYDONIA sur le transit. Des consultations devraient être organisées avec le secteur privé et les organisations internationales compétentes au cours de la phase de conception. A cet égard, il conviendrait de tenir compte des conditions particulières des pays les moins avancés et des pays sans littoral.

64. Une étroite collaboration entre le secteur privé et le secteur public aura une incidence positive sur le choix et l'exploitation de programmes utilisant les nouvelles technologies de l'information. Le secteur privé connaît bien les goulets d'étranglement et les obstacles et est généralement le mieux placé pour proposer des solutions viables et pratiques, tandis que les gouvernements conservent un rôle essentiel en matière de financement des infrastructures matérielles, ainsi que pour l'élaboration et l'application de la réglementation du commerce et des transports. Pour faciliter les consultations interministérielles et associer le secteur privé à la mise en oeuvre des décisions importantes, des comités de facilitation réunissant des représentants de toutes les entités publiques et privées concernées par le commerce de transit et la facilitation des transports devraient être créés aux niveaux national et régional.

Annexe I

Le programme SYDONIA de réforme, de modernisation
et d'automatisation des douanes

1. Le programme SYDONIA a pour objet de réformer et de moderniser les douanes. Il accélère le dédouanement grâce à l'informatisation et à la simplification des procédures, réduisant ainsi les coûts administratifs pour les entreprises et l'économie nationale. L'un des objectifs du programme SYDONIA est d'accroître les recettes douanières, qui constituent la principale source de recettes publiques dans de nombreux pays. Pour cela, il garantit que toutes les marchandises sont déclarées, que les calculs des droits et taxes sont exacts et que les exonérations sont dûment appliquées. Il permet d'établir rapidement des statistiques commerciales et fiscales fiables qui facilitent la planification économique.

2. La CNUCED s'efforce de mettre en oeuvre le système aussi efficacement que possible en transférant un maximum de connaissances techniques et fonctionnelles aux administrations douanières nationales, et ce au moindre coût possible. Le SYDONIA contribue aussi à la diffusion de normes internationales et à l'établissement d'une coopération active et mutuellement avantageuse entre des pays utilisateurs de plus en plus nombreux. C'est un système informatisé de gestion douanière qui couvre la plupart des procédures de commerce extérieur. Il s'applique aux manifestes, déclarations douanières et transactions comptables, comprend des critères de sélectivité et sert à l'établissement de statistiques.

3. Le SYDONIA est un système ouvert : le logiciel fonctionne sur tous types de matériel avec une architecture client/serveur. Les données sur les transactions et les contrôles sont enregistrées dans un système de gestion de base de données relationnelle (RDBMS). Le programme tient compte de l'ensemble des normes et codes internationaux concernant les opérations douanières tels qu'établis par l'Organisation internationale de normalisation, l'Organisation mondiale des douanes et l'ONU. Le SYDONIA peut être configuré en fonction des caractéristiques nationales - régime douanier, tarif douanier national, réglementation douanière. La flexibilité du système permet d'y incorporer facilement toute mise à jour de la réglementation douanière. L'échange de données informatisé entre négociants et services douaniers est également possible au moyen des règles EDIFACT et d'un module spécifique dénommé Porte A++.

4. L'efficacité du système peut être facilement illustrée par quelques exemples. Au Ghana et à Maurice, les délais moyens de dédouanement ont été ramenés d'une semaine à une demi-journée. Au cours des trois premiers mois d'application du programme SYDONIA, Sri Lanka a enregistré une hausse de ses recettes douanières de 25 millions de dollars E.-U. En Colombie, l'amélioration des opérations douanières grâce au SYDONIA a permis à la Petroquímica Colombia S.A. de réaliser des économies de stock et d'entreposage d'une valeur de 4 millions de dollars E.-U. par an. Si dans d'autres pays les résultats ont été moins impressionnants, c'est principalement en raison d'une résistance aux réformes en profondeur du système douanier que la mise en oeuvre du programme impose.

5. Globalement, plus de 70 pays dans le monde ont à ce jour adopté le programme SYDONIA et 60 l'exploitent régulièrement. Selon des estimations prudentes, la valeur des échanges internationaux dans le monde entier couverts par le système SYDONIA en 1996 a été supérieure à 200 milliards de dollars E.-U. Il en a résulté, en 1996 toujours, un accroissement total de recettes d'au moins un milliard de dollars E.-U., et un gain cumulé en délais de dédouanement de plus de 50 000 jours.

Annexe II

Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)

1. Le SIAM est un système d'information logistique destiné à accroître l'efficacité des transports en permettant de suivre le matériel et les marchandises le long du parcours (rail, route, lacs, voies navigables intérieures) et aux points de rupture de charge ou interfaces (ports, dépôts intérieurs de dédouanement), ainsi que d'obtenir des renseignements avant l'arrivée des marchandises. Il fournit aux entreprises publiques et privées de transport, ainsi qu'aux agents auxiliaires, des données fiables et immédiates sur les opérations de transport, notamment sur la localisation des marchandises et du matériel, ce qui facilite la gestion courante et la prise de décisions. Le SIAM comprend aussi des indicateurs de résultat, qui sont utiles aux responsables pour remédier aux carences et tirer pleinement parti des infrastructures et des équipements.

2. Installé aux niveaux national et sous-régional, le SIAM permettrait d'affiner la planification macro-économique en vue d'une répartition optimale des modes de transport. Il jouera un rôle important dans le développement des relations commerciales et le renforcement de l'intégration sous-régionale, les entrepreneurs de transports pouvant grâce à lui échanger des renseignements indispensables à une plus grande efficacité de leurs opérations - à savoir une réduction des coûts et de la durée du transport le long des différents couloirs.

3. Le SIAM est construit sur les technologies de l'information et a été conçu pour être exploité dans des conditions difficiles. Il fournit aux utilisateurs possédant des réseaux d'information une technologie micro-informatique utilisant les logiciels de communication existants. Chaque module SIAM est conçu comme un sous-système autonome comprenant un matériel micro-informatique et des logiciels; il peut être exploité soit sur un poste unique, soit sur un réseau local de micro-ordinateurs, selon l'importance et les besoins de l'opérateur.

4. Le projet a démarré en 1988, et le système fonctionne ou est en cours d'installation dans 14 pays : Bangladesh, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Malawi, Mali, Ouganda, République-Uni de Tanzanie, Sénégal, Soudan, Zaïre et Zambie. Le module de localisation des marchandises acheminées par chemin de fer - RailTracker - donne déjà des résultats concrets : les chargeurs et les transitaires publics ou privés ont maintenant directement accès à plusieurs bases de données sur les transports ferroviaires et, dans certains cas, ils peuvent obtenir via les lignes téléphoniques publiques ou Internet des renseignements immédiats sur le mouvement ou la localisation de leurs marchandises ou de leurs conteneurs. Pour les 15 compagnies ferroviaires qui utilisent actuellement RailTracker, les avantages sont notamment une meilleure utilisation du matériel de transport (localisation, réduction du temps d'immobilisation permettant de mieux rentabiliser le parc de wagons, simplification du contrôle de l'entretien), une réduction des délais de transit (facilitation du trafic au passage des frontières et des échanges de matériel roulant entre les réseaux, simplification des formalités de compensation en cas de location de wagons) et



Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement

Distr.
GENERALE

TD/B/COM.3/EM.1/2/Add.1
15 avril 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement
Réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique
pour accroître l'efficacité des systèmes de transit
Genève, 5 mai 1997
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

UTILISATION DE L'INFORMATIQUE POUR ACCROITRE L'EFFICACITE
DES SYSTEMES DE TRANSIT

Additif

1. Les paragraphes 28 à 46 du document TD/B/COM.3/EM.1/2 décrivent ce que pourrait être un système d'information sur le transit douanier en mode EDI. Ce système repose sur l'idée qu'un "Centre de traitement des opérations de transit (CTOT)" ferait office d'organisme national de coordination pour la réception, le traitement et la transmission des données relatives aux opérations de transit douanier.
2. La fonction du CTOT, telle que décrite dans le document, n'est proposée que pour illustrer un scénario possible de la circulation de l'information. Sous réserve que les mêmes fonctions de base soient assurées, d'autres scénarios peuvent être envisagés. Par exemple, dans les pays où il ne serait pas souhaitable de créer un CTOT, chaque bureau de départ/entrée pourrait être en liaison directe avec les bureaux de sortie/destination et recevoir l'information nécessaire pour clore les opérations courantes de transit.
3. On pourrait toutefois envisager une centralisation des opérations qui permettrait d'engager une procédure de contrôle lorsqu'une opération de transit n'est pas menée à son terme à la satisfaction des services douaniers. De même, certains pays voudront peut-être centraliser leurs communications avec les organisations et les pays étrangers.

4. Le paragraphe 30 du document susmentionné comprend une liste de fonctions de message. Par commodité et dans un souci de clarté, chaque fonction de message a été définie par un sigle en trois lettres. Il ne s'agit là que d'une convention provisoire. Si un message international convenu, basé sur les règles EDIFACT de l'ONU, existe déjà, il sera intégré au système d'information sur le transit. Les messages additionnels devant être définis dans le cadre du module de transit SYDONIA seront bien entendu alignés sur les normes internationales.

une amélioration de la qualité des services de transport offerts aux clients grâce à des données sur la localisation des marchandises qui facilitent l'enlèvement et la livraison et permettent aussi de réduire les frais d'assurance.

5. La CNUCED continuera de promouvoir, de développer et de perfectionner le SIAM, d'en contrôler la qualité et d'en assurer la maintenance; elle s'emploiera aussi à rechercher des fonds pour répondre aux nouvelles demandes. Généralement, pour une compagnie ferroviaire de taille moyenne, l'installation du système prend 18 mois et coûte 1 million de dollars E.-U. A ce jour, des contributions ont été reçues de sources multilatérales (Union européenne, Banque mondiale) et bilatérales (France, Allemagne).
