



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.27/3  
20 novembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation du commerce  
et du développement

Réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation  
du commerce aux frontières et dans les ports

Genève, 16-18 octobre 2006

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LE RÔLE DES TIC  
DANS LA FACILITATION DU COMMERCE AUX FRONTIÈRES  
ET DANS LES PORTS**

tenue au Palais des Nations, à Genève,

du 16 au 18 octobre 2006

## TABLE DES MATIÈRES

<i>Chapitre</i>	<i>Page</i>
I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT .....	3
A. Les TIC dans les secteurs du commerce et des transports internationaux .....	4
B. Les règles et normes et leur application.....	5
C. Les TIC dans les ports et dans le secteur des transports internationaux: applications pratiques .....	7
D. Les TIC dans le secteur douanier et aux frontières: applications pratiques .....	9
E. La voie à suivre: principales stratégies aux fins de l'introduction des TIC dans les secteurs du transport et du commerce.....	11
II. QUESTIONS D'ORGANISATION .....	13
A. Convocation de la Réunion d'experts.....	13
B. Élection du Bureau .....	13
C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux .....	14
D. Documentation.....	14
E. Adoption du rapport de la Réunion .....	14
<b>Annexe</b>	
PARTICIPATION .....	15

## Chapitre I

### RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

1. La Réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports s'est tenue du 16 au 18 octobre 2006, conformément à la décision prise par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa dixième session. Les experts disposaient du document d'information établi par le secrétariat, intitulé «Rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports» (TD/B/COM.3/EM.27/2).
2. La Réunion d'experts avait pour objet de fournir aux gouvernements, aux secteurs du commerce et des transports et aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales l'occasion d'échanger des vues sur des questions nouvelles dans les domaines de la facilitation du commerce et des transports et des technologies de l'information et de la communication (TIC). Le débat de fond s'est articulé autour des thèmes suivants:
  - a) Les TIC dans les secteurs du commerce et des transports internationaux;
  - b) Les règles et normes et leur application;
  - c) Les TIC dans les ports et dans le secteur des transports internationaux: applications pratiques;
  - d) Les TIC dans le secteur douanier et aux frontières: applications pratiques; et
  - e) La voie à suivre: principales stratégies aux fins de l'introduction des TIC dans les secteurs du transport et du commerce.
3. Les experts provenaient des secteurs du commerce, des transports, des télécommunications, des finances et autres ministères et organismes, notamment douaniers, ainsi que d'organisations du secteur privé, d'entreprises et d'organisations spécialisées s'occupant de commerce, de transport et de TIC.
4. Le secrétariat de la CNUCED a présenté la question, en mettant l'accent sur les grandes tendances qui ont une incidence sur l'utilisation des TIC dans la facilitation du commerce et des transports, notamment la mondialisation de la production et du commerce, l'évolution de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement, le transport multimodal et le transport de porte à porte, le développement des portails sectoriels et le commerce électronique. Ces tendances s'accompagnent d'une utilisation accrue des TIC par les négociants et les prestataires de services de transport et ont des répercussions importantes sur les formalités douanières et autres opérations aux frontières et dans les ports. C'est pourquoi, les TIC jouent un rôle croissant dans la conception et l'exécution de programmes de modernisation des administrations douanières et autres mesures de facilitation du commerce et des transports.
5. La facilitation du commerce, qui vise à harmoniser et à simplifier les documents et procédures du commerce international, est, dans une grande mesure, une activité assimilable à un système d'information. Une procédure commerciale englobe à la fois la recherche, le stockage, le traitement et la transmission des informations. La possibilité d'appliquer des programmes de

facilitation du commerce, tout comme leur efficacité, sont fonction de divers facteurs tels que la qualité des administrations publiques, des ressources humaines, financières et institutionnelles, la présence de services de transports internationaux et de logistique et la volonté de recourir effectivement aux TIC. Moyennant des technologies de l'information et une conjoncture appropriées, la facilitation du commerce donne en général de bons résultats.

### **A. Les TIC dans les secteurs du commerce et des transports internationaux**

6. Actuellement, jusqu'à 80 % des opérations réalisées dans les terminaux à conteneurs sont le fait d'exploitants privés, qui ont recours aux TIC les plus récentes. Le secteur public doit s'adapter aux nouvelles pratiques commerciales et adopter des technologies appropriées pour les formalités douanières et autres procédures d'importation et d'exportation. Cela étant, les TIC ne s'avéreront profitables que si les pratiques administratives et commerciales existantes sont revues avant toute informatisation des procédures, comme cela s'est fait dans les cas de mise en œuvre réussie de programmes d'automatisation des formalités douanières.

7. Les négociants ont besoin de services de transport et de commerce rapides et fiables. La participation accrue de prestataires logistiques tiers sur le marché a contribué à multiplier les possibilités d'économiser du temps et de l'argent, tout en créant également de nouvelles complexités et de nouveaux besoins en matière de TIC. Les exigences plus strictes en matière de sécurité créent d'autres demandes importantes en prestataires de transport et en facilitation du commerce.

8. Dans le domaine des transports maritimes, les TIC ont d'abord été utilisées pour des communications de point à point entre chargeurs et compagnies maritimes, qui passaient souvent par des connexions physiques directes que seuls les chargeurs et transporteurs les plus importants pouvaient s'offrir. Par la suite, les transporteurs maritimes ont eu recours à des systèmes Internet individualisés. Plus récemment, les compagnies maritimes ont commencé à mettre en place des plates-formes communes de commerce électronique, telles que «INTERNATIONAL TRADE» (INTTRA). L'expérience acquise dans le cadre des portails de transporteurs montre que ces systèmes contribuent à améliorer les liens entre les transporteurs, les chargeurs, les autorités douanières et les systèmes de collectivité portuaire.

9. Pour améliorer les opérations de transport, il faut tenir compte d'un large éventail de questions, notamment liées à la fiabilité, à la sécurité et à l'environnement. Un expert a évoqué la nécessité d'adapter la législation nationale et internationale pour permettre l'introduction de documents électroniques. On a appelé l'attention sur les fonctions du connaissance négociable, y compris la fonction «document formant titre», qui présuppose toujours l'existence matérielle d'un document papier. On a fait valoir que des connaissances négociables étaient souvent utilisés même dans les cas où un document de transport non négociable, tel qu'une lettre de transport maritime, suffisait.

10. En ce qui concerne les investissements de départ associés aux TIC, de nombreux exemples ont été cités dans lesquels l'adoption de nouvelles technologies avaient permis de réaliser des économies importantes et d'amortir ainsi rapidement les coûts d'investissement.

11. L'expérience acquise dans le cadre d'initiatives sectorielles montre que l'intérêt de certains pays en développement pour les outils fondés sur le Web et leur capacité d'utiliser ces outils sont

tout à fait comparables à ceux des pays développés. Les investissements effectués dans le passé par les pays développés ayant eu parfois des coûts irréversibles importants, les pays en développement peuvent être en meilleure position pour investir dans les dernières technologies de l'information et de la communication. En fait, plusieurs exemples montrent que les pays en développement sont les premiers à développer et à appliquer les TIC les plus modernes.

12. À certains égards, l'expérience montre que certains pays en développement ont mieux réussi que de nombreux pays développés à établir des partenariats entre le secteur public et le secteur privé. En outre, dans quelques cas, il a été possible de développer le réseau d'un transporteur pour y inclure des liens avec des producteurs de produits de base dans des pays en développement.

13. Un participant a fait valoir que l'utilisation des TIC au niveau mondial exigeait d'opérer des arbitrages entre, d'une part, l'adoption de normes uniques et le recours à des traductions dans des langues multiples, et, d'autre part, la transparence et l'interopérabilité des systèmes. L'interopérabilité à l'échelon mondial a été considérée comme un aspect essentiel pour pouvoir progresser dans l'introduction et l'utilisation des TIC. Cette question englobe l'infrastructure, la législation et les institutions.

### **B. Les règles et normes et leur application**

14. Des règles et normes pertinentes sont élaborées par diverses organisations internationales dont l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU, notamment par le biais du CEFAC-ONU. On a fait observer que les initiatives sectorielles visaient à utiliser les normes existantes, telles que l'XML et l'EDIFACT, plutôt qu'à élaborer de nouvelles normes spécifiques.

15. La question de la sécurité a fait l'objet de beaucoup d'attention ces dernières années. Plusieurs organisations internationales s'emploient à trouver des solutions mais il faudrait qu'elles coordonnent leurs efforts.

16. À l'OMC, la question de la facilitation du commerce est surtout traitée dans trois articles de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994, à savoir les articles V (Liberté et transit), VIII (Redevances et formalités) et X (Publication et application des règlements relatifs au commerce). Les autres accords de l'OMC ayant trait à la facilitation du commerce sont notamment l'Accord sur l'évaluation en douane et les Accords sur l'inspection avant expédition, les licences d'importation, les règles d'origine, les obstacles techniques au commerce et les mesures sanitaires et phytosanitaires. Les experts ont été informés de la suspension des négociations officielles toujours en vigueur. Ils se sont intéressés aux moyens de tirer au maximum parti de cette suspension, en particulier pour progresser dans le cadre des travaux techniques et informels. Des efforts sont actuellement déployés pour améliorer la méthode d'évaluation des besoins et d'analyse des coûts, plusieurs organisations internationales ayant annoncé qu'elles prévoyaient des activités dans ce domaine.

17. Jusqu'à la suspension des négociations, les propositions faites à l'OMC dans le cadre des négociations sur la facilitation du commerce, en particulier sur l'utilisation des TIC, portaient notamment sur les points suivants: publication sur Internet, établissement de points

d'information, utilisation de systèmes informatisés pour réduire le pouvoir discrétionnaire, automatisation, guichet unique, gestion des risques, négociants agréés, dédouanement avant l'arrivée et contrôle après dédouanement.

18. Les principaux instruments de l'OMD relatifs à la facilitation du commerce sont les suivants: le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE), le Système harmonisé, la Convention révisée de Kyoto, les lignes directrices relatives à la gestion intégrée de la chaîne d'approvisionnement, le modèle de données douanières, la référence unique d'expédition (RUE) et les études sur le temps de dédouanement.

19. À l'origine du modèle de données douanières de l'OMD se trouve l'initiative des pays du G-7 visant à harmoniser, simplifier et réduire les formalités douanières. Le modèle intègre d'autres instruments de normalisation de l'OMD, notamment la Convention révisée de Kyoto, les lignes directrices en matière de TIC et la référence unique d'expédition, et s'inspire des normes internationales relatives aux codes, notamment celles du CEFAC-ONU (modélisation des procédures commerciales et de l'information fondée sur la méthodologie unifiée de modélisation et le langage unifié de modélisation).

20. Le Comité technique 154 de l'ISO, qui s'occupe des processus, des éléments d'information et des documents dans le commerce, l'industrie et l'administration, a publié les normes EDIFACT (ISO 9735) et les normes ebXML (ISO 15000). L'ISO a récemment mené d'autres travaux dans le domaine des transports, y compris sur les conteneurs de 45 pieds, la sécurité des portes d'extrémité des conteneurs, les scellements mécaniques et électroniques pour les conteneurs, les dispositifs de radio-identification et leurs applications pour la chaîne d'approvisionnement, la gestion de la sécurité au sein de la chaîne d'approvisionnement, et la liste actuelle de normes pour les systèmes de gestion.

21. Les experts ont évoqué l'importance cruciale des documents commerciaux dans les chaînes mondiales d'approvisionnement. À titre d'exemple, une comparaison des coûts et des délais d'exportation entre pays développés et pays en développement a montré qu'il fallait 27 jours dans un pays en développement contre six jours dans un pays développé. Cet écart est dû en grande partie aux retards dans l'élaboration des documents et dans les procédures commerciales.

22. Le Cadre intégré de normes du CEFAC-ONU pour le commerce sans papier comprend les volets suivants: i) normes génériques, y compris celles applicables aux documents commerciaux sur support papier et ceux sur support électronique; ii) normes applicables à l'échange de données; iii) mise en œuvre; et iv) politiques nationales et régionales. L'UNEDocs est fondé sur un modèle intégré de données qui décrit les informations échangées entre les acteurs de la chaîne mondiale d'approvisionnement. Comme l'a très bien montré le système du guichet unique de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est, ces modèles de données peuvent être utilisés pour harmoniser les prescriptions en matière de données aux niveaux national et régional. Le CEFAC-ONU élabore actuellement une recommandation sur l'harmonisation des données transfrontières.

23. Il a été fait référence à la recommandation n° 33 du CEFAC-ONU dans laquelle le CEFAC recommande aux pouvoirs publics et aux opérateurs commerciaux de mettre en place un guichet unique permettant de communiquer des informations et des documents liés au commerce à un seul point d'entrée. Il recommande également d'instaurer un partenariat entre le

secteur public et le secteur privé aux fins de la création du guichet unique et de coordonner les activités des organismes participants par l'intermédiaire du guichet unique.

24. La Convention TIR a pour objet de faciliter le commerce grâce à l'application de procédures douanières efficaces pour le transport en transit et à la protection des recettes au moyen d'un système international de garantie. Pour les opérateurs et les prestataires de services de transport, la Convention TIR vise à réduire les frais de transport et à simplifier et à harmoniser les formalités douanières.

25. Le régime TIR repose sur les cinq piliers suivants: i) des véhicules ou des conteneurs sûrs; ii) une garantie internationalement valable; iii) un accès contrôlé; iv) la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers; et v) le carnet TIR. La banque de données internationale TIR (ITDB) comprend des informations sur tous les transporteurs autorisés à utiliser le régime TIR. Les informations sont fournies par les autorités douanières en collaboration avec les associations de transport. Dans le cadre du projet ITDBonline+, il est prévu d'autoriser les autorités douanières à entrer directement leurs données dans la banque ITDB.

26. Les experts ont fait observer que le commerce de transit était particulièrement important pour un grand nombre de pays africains. Pour que le régime TIR ou d'autres régimes de transit similaires soient applicables, plusieurs pays de la même région doivent adhérer à la convention en question. Les autres conditions à remplir aux fins de l'application de la Convention TIR sont notamment la création d'associations d'émission et de garantie, une bonne santé financière et le respect de certaines normes minimales concernant la construction et le verrouillage du compartiment de chargement des véhicules.

### **C. Les TIC dans les ports et dans le secteur des transports internationaux: applications pratiques**

27. Les points d'accès terrestre et les liaisons intermodales ont été considérés comme les principaux goulets d'étranglement dans de nombreux ports, qui sont à l'origine de longues périodes d'attente pour les camions sur les routes d'accès. Pour résoudre le problème, il a été proposé de conjuguer la création de nouvelles infrastructures, telles que des zones de préaccès ou des ports secs situés en périphérie des ports, et l'utilisation de TIC afin d'améliorer la planification et d'accélérer les formalités. Parmi les outils informatiques utilisés pour localiser marchandises et véhicules avant et après leur entrée dans une zone portuaire, on pouvait citer les services de localisation automatisée des véhicules, les dispositifs de radio-identification et les logiciels de reconnaissance optique de caractères.

28. Un système de collectivité portuaire est une plate-forme électronique qui met en relation les acteurs de la chaîne de transport afin qu'ils puissent gérer efficacement les informations relatives au commerce international. La mise en place d'un système moderne de collectivité portuaire se fait en quatre étapes: automatisation des procédures internes; établissement de liens entre les procédures commerciales critiques des agents portuaires; mise en rapport de tous les acteurs de la communauté portuaire; et raccordement de la communauté portuaire au reste du monde.

29. Un aspect important de tout système de collectivité portuaire est qu'il évite de ressaisir les données. Il doit pouvoir accepter différentes technologies car tous les acteurs n'ont pas accès

aux TIC les plus pointues. Un système de collectivité portuaire contribue également à améliorer la sécurité et la sûreté dans la mesure où il permet de mieux gérer l'information, en particulier dans le cas des marchandises dangereuses. Les informations dont disposent les autorités portuaires peuvent également être reliées aux bases de données nationales portant sur les questions douanières et les marchandises dangereuses. Des experts ont fait valoir que les systèmes de collectivité portuaire devraient être reliés aux systèmes de communication nationaux, régionaux (transit) et internationaux.

30. On a présenté l'exemple d'une autoroute de l'information qui met en relation les autorités nationales et des organismes et transporteurs nationaux. Le système, fondé sur Internet, permet d'établir des liens entre les principaux acteurs, y compris les autorités douanières, grâce à l'échange de données informatisées (EDI). Il permet également de réduire les temps d'attente et de se conformer au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce système devrait être applicable à un large éventail de ports maritimes, d'aéroports et de points de franchissement des frontières.

31. Un exploitant d'un terminal privé à conteneurs a fait valoir que les volumes manutentionnés étaient toujours plus importants et que cela posait des problèmes pour l'infrastructure existante. L'agrandissement des infrastructures pouvait être onéreux et n'était guère pratique dans le cas de ports situés en plein centre urbain. Une des solutions était de modifier les procédures et les opérations grâce aux TIC afin d'accroître la productivité des infrastructures existantes.

32. Des autorités portuaires ont expliqué qu'elles s'étaient servies de TIC pour gérer les procédures internes et les systèmes de localisation des navires. Elles envisageaient de passer à un projet de plus grande ampleur afin d'accroître la productivité, de réduire les coûts et d'améliorer la qualité des services mais leurs efforts étaient entravés par le manque de ressources financières et la nécessité de revoir la législation d'habilitation.

33. Un fournisseur de technologie a présenté plusieurs possibilités fonctionnelles liées aux TIC, telles que la localisation des marchandises et les services d'information relatifs au statut et à l'identité, qui sont à la disposition des compagnies maritimes, des autorités portuaires et des chargeurs. Les technologies utilisées sont fondées sur des normes existantes et nouvelles, y compris celles de l'ISO. Les technologies de suivi des conteneurs qui ont été présentées permettent notamment de déceler les changements de température, de mouvement, de lumière et d'humidité, et la communication se fait par l'intermédiaire de dispositifs de radio-identification. Un exemple a été présenté dans lequel le suivi des conteneurs avait contribué à améliorer la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, à faciliter le contrôle du statut et à réduire les délais d'exécution.

34. S'agissant du coût des scellements électroniques et des technologies de radio-identification, on a fait valoir que si l'installation des dispositifs de radio-identification n'avait pas à être financée par les autorités portuaires, ces dernières devaient fournir certains services, comme l'électricité et des connexions sans fil.



#### **D. Les TIC dans le secteur douanier et aux frontières: applications pratiques**

35. L'informatisation des douanes n'est pas une fin en soi mais un volet important de la réforme des douanes qui vise à moderniser les administrations douanières et à aligner le cadre et les procédures juridiques sur les normes internationales et les meilleures pratiques. L'informatisation facilite le dédouanement des marchandises illicites, renforce l'efficacité des contrôles douaniers et garantit la perception des recettes. Elle contribue en outre à répondre aux attentes des négociants et des transporteurs en matière de transparence, de prévisibilité et de fiabilité, ainsi que de simplification des procédures administratives et transfrontières. Les systèmes douaniers automatisés peuvent également être un outil pratique pour la mise en œuvre des instruments de l'OMD.
36. Il ne peut y avoir de réforme réussie sans volonté réelle des pouvoirs publics et des principaux acteurs. Les locaux et l'équipement nécessaires pour l'informatisation douanière peuvent inclure des bureaux nouveaux ou rénovés, du matériel informatique, des logiciels, des systèmes de communication interne et des connexions aux réseaux externes ainsi que la mise en place de réseaux et de liaisons sans fil. En outre, l'introduction des TIC doit s'accompagner d'importantes activités de renforcement des capacités.
37. L'informatisation des douanes offre notamment les avantages suivants: réduction de la fraude, accès à distance à l'information, amélioration de la collecte des statistiques et application uniforme de la législation douanière. L'informatisation réduit au minimum les contacts directs entre les fonctionnaires des douanes et les négociants ou leurs agents, et contribue ainsi à lutter contre la corruption. Autres avantages, elle permet de mieux rendre compte des opérations, de contrôler les transferts de fichiers, de faciliter la mise en concordance automatique des déclarations en douane et de mieux vérifier la conformité des fichiers bancaires. Les déclarations électroniques et l'informatisation font gagner du temps et permettent de mieux se consacrer à l'inspection des chargements à haut risque. La possibilité de soumettre des déclarations en ligne a permis, dans certains cas, de réduire les frais connexes et, dans d'autres, de ne plus avoir à recourir au service d'agents en douane.
38. Les TIC peuvent grandement contribuer à réduire le nombre d'inspections physiques et leurs éventuelles incidences négatives. Elles permettent également de dédouaner les marchandises avant leur arrivée, de procéder à une évaluation des risques par les autorités douanières et de séparer la mainlevée du dédouanement des marchandises. Grâce à elles, il est également possible de mieux planifier l'heure et le lieu des inspections physiques, ce qui réduit grandement les temps d'attente pour les camions et les conteneurs. Enfin, elles permettent de mieux évaluer la durée et le nombre des inspections physiques. Ces évaluations doivent porter sur l'ensemble des opérations de transport et de commerce et pas seulement le dédouanement.
39. L'informatisation des douanes se fait en général en trois phases: i) constitution et formation d'une équipe de base; ii) installation d'un prototype sur des sites pilotes; iii) lancement du système. Ces phases peuvent être suivies par une mise à jour des logiciels, l'introduction de l'informatisation à tous les points de franchissement de frontières et l'adoption de solutions adaptées à des applications spécifiques. On a présenté un système national qui met en relation les autorités douanières, les exploitants portuaires, les compagnies maritimes, les transitaires, les exploitants d'entrepôts de transit, les pouvoirs publics, les banques et les compagnies

d'assurances; ce système comprend également des modules spéciaux pour le commerce de transit et les petits négociants.

40. On s'est servi de l'expérience d'un pays pour montrer comment l'informatisation des douanes met en relation les organismes de réglementation qui s'occupent de commerce international, notamment les ministères, l'administration centrale des impôts, les douanes, le fisc et les banques. Le système a permis de réduire le coût des activités commerciales en permettant de réaliser des inventaires juste à temps et en faisant baisser les droits de port et le coût des opérations de dédouanement. Les inspections physiques de cargaisons sont passées de 100 % à 2 % pour les exportations et à 4 % pour les importations.

41. Il ressort des diverses expériences nationales que les systèmes d'information sont de plus en plus liés les uns aux autres. Des systèmes douaniers, des régimes fiscaux, des systèmes de transport, des systèmes portuaires et des systèmes d'entreposage, ainsi que des systèmes dans d'autres pays, ont été pris pour exemple.

42. Dans un pays, l'informatisation et l'efficacité de l'administration douanière ont permis de faire face à des défis particuliers résultant de la guerre. L'administration douanière a notamment réussi à servir de «guichet unique» pour les opérations d'importation et d'exportation, à faciliter la fourniture de l'aide humanitaire et à procéder au dédouanement des expéditions par exprès. Les douanes ont également fourni des données statistiques stratégiques aux pouvoirs publics.

43. Un autre pays a mis en œuvre un projet d'informatisation et de modernisation des douanes qui visait à faciliter la reconstruction nationale après plusieurs années de guerre. Les objectifs à long terme étaient notamment de créer des conditions justes pour l'établissement d'un cadre transparent, prévisible et concurrentiel en matière d'investissement et de commerce, ainsi que de protéger le pays contre le commerce illicite. L'absence d'infrastructure et l'approvisionnement insuffisant en électricité, ainsi que la coopération insuffisante des autres administrations publiques, comptaient parmi les principaux obstacles rencontrés.

44. Une initiative régionale visant à promouvoir la facilitation des échanges et des transports a été présentée. Les mesures de facilitation portaient notamment sur l'évaluation des temps de dédouanement, la gestion des risques, la coopération interinstitutions, la gestion intégrée des frontières et la création de guichets électroniques uniques. Un volet important de l'initiative portait sur la conclusion d'accords de coopération dans les pays participants et entre les pays. Un pays de la région avait ainsi réussi à faire tomber le pourcentage d'inspections physiques aux frontières de 100 % à environ 9 % sur un site pilote.

45. Dans un pays, la création d'un guichet unique pour les exportations visait notamment à établir un seul registre d'exportation, à mettre en place des procédures électroniques simplifiées, à utiliser un certificat d'origine électronique et à créer une seule base de données pour les produits et les entités. Dans le cas des exportations de viande, le guichet unique avait permis de réduire le nombre d'étapes (qui était passé de 28 à 9), le nombre de documents sur papier (de huit à trois) et les délais de dédouanement (de plus de deux semaines à quatre heures). Les principaux bénéficiaires du guichet unique électronique étaient des petites et moyennes entreprises pour lesquelles la réduction des coûts et des délais avait beaucoup plus d'importance que pour les gros exportateurs. Les montants raisonnables facturés aux utilisateurs permettaient de garantir la viabilité financière du système. Les utilisateurs parvenaient à réaliser des

économies par rapport à auparavant. Les bons résultats enregistrés avec le guichet unique en matière de commerce international étaient également une bonne incitation pour adopter des guichets uniques dans d'autres administrations publiques.

46. L'expérience d'un pays sans littoral révélait les besoins en matière de systèmes de transit efficaces. L'efficacité du transit était importante, non seulement pour le commerce du pays sans littoral, mais aussi pour les marchandises des pays voisins qui transitaient par le territoire national du pays sans littoral. Un autre pays enclavé, qui servait de pays de transit pour ses voisins, a expliqué comment l'amélioration d'un régime de transit permettait au gouvernement d'améliorer les contrôles, la collecte des recettes et les statistiques concernant les marchandises qui transitaient par le territoire national.

47. Le Système douanier automatisé (SYDONIA) est un système automatisé de gestion des données douanières conçu par la CNUCED, qui couvre la plupart des procédures liées au commerce extérieur. Les utilisateurs de SYDONIA sont très différents si l'on tient compte du niveau de développement technologique, de la structure des échanges commerciaux et de la taille. SYDONIA est composé de différents modules qui répondent à différents besoins, tels que la collecte de statistiques, les paiements, le contrôle après dédouanement et l'évaluation des risques. Parmi les principaux résultats obtenus grâce aux projets SYDONIA, on citera:

- Un système installé d'informatisation des douanes;
- Des procédures douanières simplifiées;
- Un maintien au même niveau ou une augmentation des recettes perçues;
- Des contrôles renforcés;
- Une meilleure production de statistiques commerciales;
- Une utilisation autonome du système par les pays.

#### **E. La voie à suivre: principales stratégies aux fins de l'introduction des TIC dans les secteurs du transport et du commerce**

48. En ce qui concerne l'introduction des TIC dans les secteurs du transport et du commerce, le grand défi consiste à promouvoir les échanges tout en protégeant les recettes et la sécurité de l'État. Une facilitation du commerce réussie contribuera à atteindre ces deux objectifs, c'est-à-dire, d'une part, promouvoir les échanges et améliorer la perception des recettes et, d'autre part, renforcer l'efficacité des contrôles.

49. Il est essentiel de trouver le bon rythme dans la mise en place des mesures de facilitation étant donné les liens fonctionnels qui existent entre elles. Par exemple, l'introduction du Système harmonisé et l'alignement de la documentation sont des conditions préalables à l'informatisation. Une fois les opérations douanières automatisées, on passera à l'adoption de mesures spécifiques telles que l'évaluation des risques, le dédouanement avant l'arrivée ou la création de guichets uniques. Un des obstacles à surmonter est la reconnaissance juridique des documents électroniques. D'une manière générale, il est important de procéder d'abord à une analyse et de prendre des décisions sur les procédures commerciales avant de procéder à l'informatisation

et de légiférer. L'harmonisation et l'alignement de la législation et de la réglementation nationales sur les règles et normes internationales est une condition *sine qua non* de toute stratégie nationale de facilitation du commerce.

50. La construction d'alliances aide à susciter un intérêt commun pour la réforme. La première étape de la réforme consiste à créer un climat de confiance, à écouter les préoccupations de toutes les parties prenantes et à rechercher des situations qui ne présentent que des avantages. Les membres du secteur privé n'ont pas forcément toujours les mêmes intérêts. Parmi ces membres, on compte aussi bien des utilisateurs que des fournisseurs de services dans les domaines du transport et du commerce et les deux peuvent avoir des objectifs différents à court et à long terme.

51. Malgré les progrès récemment réalisés dans le domaine de la facilitation du commerce, la croissance des échanges a en fait abouti à une augmentation des dépenses liées à la paperasserie et aux carences administratives. Le commerce électronique doit aller au-delà de l'envoi électronique de documents lorsque cela suppose de ressaisir des données. Des initiatives sectorielles internationales visent à créer des plates-formes technologiques mondiales qui fournissent l'infrastructure pour les flux financiers et les courants d'information liés aux flux de marchandises.

52. De même que les différents organismes publics qui s'occupent de commerce international, tels que les autorités douanières, sanitaires, phytosanitaires ou de sécurité, doivent travailler ensemble à l'échelon national, les organisations internationales actives dans les mêmes domaines doivent poursuivre et accroître leurs efforts pour coordonner leurs activités. L'interopérabilité à l'échelon mondial a été considérée comme un aspect essentiel pour pouvoir progresser dans l'introduction et l'utilisation des TIC. Cette question englobe l'infrastructure, la législation et les institutions.

53. La participation du secteur privé à la fourniture de services d'appui au transport peut faciliter l'introduction des TIC dans le secteur public et favoriser la réforme. De la même façon, l'adoption de TIC par le secteur public, par exemple sous la forme d'un guichet unique électronique pour les exportations, peut inciter le secteur privé à investir dans les TIC, par exemple les PME qui souhaitent tirer parti des services offerts par le guichet unique électronique. Les PME peuvent être parmi les principaux bénéficiaires des mesures de facilitation du commerce. La possibilité de réaliser des économies semble être une des grandes motivations qui poussent à utiliser des outils électroniques plutôt que des documents sur papier.

54. La reconnaissance juridique des documents électroniques par rapport aux documents traditionnels sur papier constitue un obstacle de taille. Les diverses organisations internationales compétentes en la matière, y compris dans le domaine de la sécurité, devraient coordonner leurs efforts pour permettre l'harmonisation des données à fournir.

55. Il faudra comparer et étudier les différentes expériences et présenter les «meilleures pratiques», notamment pour ce qui est des déclarations, du dédouanement, de l'évaluation des risques, de la détermination de la valeur, des régimes de transit, des normes de service et des partenariats entre secteur public et secteur privé. L'expérience montre qu'un «champion» de la réforme peut avoir des effets positifs sur le lancement et le succès de la réforme.

56. Tous les pays en développement ne pourront pas bénéficier des mêmes services reposant sur les TIC si ceux-ci requièrent les mêmes technologies. Dans l'idéal, des technologies différentes et adaptées devraient permettre à des pays différents, y compris aux pays en développement et aux PMA, d'avoir accès aux mêmes services. Les gouvernements doivent adapter une approche globale en ce qui concerne l'introduction des TIC et ne pas limiter leurs efforts à la facilitation du commerce et du transport.

57. Outre la contribution positive importante de son programme SYDONIA, la CNUCED peut jouer un rôle positif en soutenant les efforts nationaux, par exemple pour créer des comités de facilitation du commerce et préparer l'examen des propositions de facilitation du commerce présentées à l'OMC.

58. Les experts ont souhaité être constamment informés par la CNUCED des tendances et des analyses concernant l'utilisation et l'introduction des TIC dans le secteur de la facilitation du commerce et du transport, notamment des avantages et inconvénients des différentes mesures, y compris celles proposées à l'OMC. Il a été suggéré que la CNUCED et d'autres organisations internationales poursuivent et renforcent leur coopération.

59. Les exposés présentés lors de la Réunion d'experts sont disponibles en ligne, dans la forme et la langue dans lesquelles ils ont été reçus par la CNUCED, à l'adresse suivante:  
<http://r0.unctad.org/ttl/ttl-ppt-2006-10-16to18.htm>.

## **Chapitre II**

### **QUESTIONS D'ORGANISATION**

#### **A. Convocation de la Réunion d'experts**

60. La Réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports a été ouverte au Palais des Nations, à Genève, le 16 octobre 2006, par M. Habib Ouane, Directeur de la Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux.

#### **B. Élection du Bureau** (Point 1 de l'ordre du jour)

61. À sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau ci-après:

Président: S. E. M. Manzoor Ahmad (Pakistan)

Vice-Président/Rapporteur: M. Emmanuel Farcot (France)

**C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux**  
(Point 2 de l'ordre du jour)

62. À la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.27/1; l'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

**D. Documentation**

63. Pour l'examen du point de fond de son ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'une note du secrétariat de la CNUCED intitulée «Rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports» (TD/B/COM.3/EM.27/2).

**E. Adoption du rapport de la Réunion**  
(Point 4 de l'ordre du jour)

64. À sa séance de clôture, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, le rapport final de la Réunion.

**Annexe**

**PARTICIPATION<sup>1</sup>**

1. Des experts des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la Réunion:

Afghanistan	Kenya
Albanie	Liban
Algérie	Lituanie
Angola	Luxembourg
Arabie saoudite	Madagascar
Argentine	Malawi
Bangladesh	Mali
Barbade	Mexique
Belgique	Moldova
Bénin	Paraguay
Bosnie-Herzégovine	Philippines
Brésil	Qatar
Cameroun	République arabe syrienne
Chine	République centrafricaine
Côte d'Ivoire	République dominicaine
Équateur	République-Unie de Tanzanie
Espagne	Roumanie
Fédération de Russie	Samoa
Fidji	Serbie
France	Soudan
Gabon	Sri Lanka
Ghana	Suisse
Guatemala	Swaziland
Guinée	Thaïlande
Haïti	Timor-Leste
Iran (République islamique d')	Togo
Jamahiriya arabe libyenne	Vanuatu
Jamaïque	Viet Nam
Jordanie	Zimbabwe

---

<sup>1</sup> La liste des participants a été publiée sous la cote TD/B/COM.3/EM.27/INF.1.

2. Un expert de la Palestine a assisté à la Réunion en qualité d'observateur.
3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:  
Marché commun de l'Afrique orientale et australe  
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest  
Organisation internationale pour les migrations  
Organisation de coopération et de développement économiques  
Organisation mondiale des douanes.
4. Les organismes des Nations Unies ci-après étaient représentés:  
Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale  
Commission économique pour l'Europe  
Centre du commerce international  
Programme des Nations Unies pour le développement.
5. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées:  
Organisation des Nations Unies pour le développement industriel  
Banque mondiale  
Organisation mondiale du commerce.
6. Les organisations non gouvernementales ci-après ont participé à la réunion:  
Global Express Association  
Centre international de commerce et de développement durable  
Chambre de commerce international  
Confédération internationale des syndicats libres  
Organisation internationale de normalisation.
7. Les invités spéciaux ci-après ont participé à la Réunion:  
M<sup>me</sup> Emeline Chong Yoke Ching, Dagang Net Technologies Sdn. Bhd, Kuala Lumpur (Malaisie)  
M. Chris Clark, International Federation of Inspection Agencies, Londres  
M. Sean Doherty, Logistics and Transport Industries, Global Leadership Fellow, Forum économique mondial, Genève  
M<sup>me</sup> Siti Rohana Binti Haji Mohamed Amin, Dagang Net Technologies Sdn. Bhd, Kuala Lumpur (Malaisie)  
M. Philippe Isler, chef de produit, SGS, Trade Assurances Services, Genève  
M. Michel Lagarde, International Federation of Inspection Agencies, Londres



M. Jerome Ntibarekerwa, Secrétaire général, Port Management Association of Eastern and Southern Africa, Mombasa (Kenya)

M<sup>me</sup> Zenaida C. Palacios, assistante administrative, Legal Department, LAC Division, FedEx Express, Miami (Floride, États-Unis)

M. David Sparks, consultant

M<sup>me</sup> Gisela Vargas, International Federation of Inspection Agencies, Londres.

8. Les intervenants ci-après ont pris part à la Réunion:

M<sup>me</sup> Katia Aberkane, Entreprise portuaire, Bejaia (Algérie)

M. Salim Balaa, Conseiller auprès du Ministre des finances, Beyrouth (Liban)

M. Jean-Paul Brichaux, Directeur exécutif, Consejo de Usuarios del Transporte Internacional (CUTRIGUA) (Guatemala)

M. Pablo Cuevas, Directeur exécutif, VUE Programme, Ministère de l'industrie et du commerce, Asunción (Paraguay)

M. John DeBenedette, INTTRA (Danemark)

M. Dragan Dragovic, Conseiller, chef de projet, service des douanes, Belgrade (Serbie)

M. Eduardo Mário Dias, Université de São Paulo (Brésil)

M<sup>me</sup> Susan Evans, SAVI Networks LLC (Italie)

M. Bruce Lambert, US Army Corps of Engineers (États-Unis)

M. Miguel Llop Chabrera, Fundación Valenciaport (Espagne)

M. John Mein, coordonnateur exécutif, Procomex, Recife (Brésil)

M. Henry James Robinson, Directeur technique, Libra Terminais S. A., Santos (Brésil)

M. Márcio Rutigliano Bicudo de Lima Azevedo, Directeur recherche-développement, Seabox Technology, Santos (Brésil)

M<sup>me</sup> Angela Strachan, secrétariat du Commonwealth (Royaume-Uni)

M. Arthur Vonchek, Bolero (Royaume-Uni).

-----