



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.24/2
29 juin 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement

Réunion d'experts sur la facilitation du commerce
en tant que moteur de développement
Genève, 21-23 septembre 2005
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**LA FACILITATION DU COMMERCE EN TANT
QUE MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT**

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé exécutif

Les besoins en matière de facilitation du commerce et des transports se sont accrus au fil des années en raison de la mondialisation de la production, de la modification de la structure des échanges commerciaux, de l'évolution de la logistique et de la diffusion de nouvelles technologies. Le lancement de négociations sur la facilitation du commerce à l'OMC a également placé cette question au premier plan des préoccupations relatives au développement dans la plupart des pays en développement. Avant de programmer la mise en œuvre de mesures spécifiques de facilitation du commerce et des transports, les pays en développement et leurs partenaires de développement devraient recenser les besoins et priorités en la matière. Ce qu'il faut, c'est comprendre clairement quels sont, parmi les outils de facilitation existants, ceux qui sont utilisables dans une situation donnée, et bien connaître les coûts et avantages et le calendrier de mise en œuvre. S'agissant de l'application des engagements futurs au titre des articles V, VIII et X du GATT, l'annexe D de l'«Ensemble de résultats de juillet» prévoit la possibilité d'établir des liens clairs entre les besoins et les priorités des membres, l'assistance technique et le renforcement des capacités, et le traitement spécial et différencié. Il sera nécessaire d'évaluer les capacités des pays en développement et des PMA de mettre en œuvre des mesures et d'élaborer des programmes d'assistance technique propres à chaque pays qui permettent de renforcer les capacités et de tirer pleinement parti des mesures de facilitation.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
A. Introduction	3
B. Facilitation du commerce et des transports et développement	4
Les tendances du commerce international et de la logistique	4
La facilitation du commerce et des transports dans le cadre de la mutation structurelle de l'économie	5
Liens entre la facilitation du commerce et des transports et le développement...	6
Une approche cohérente de la facilitation du commerce et des transports	7
C. Besoins et priorités	8
Pratiques internationales, mise en œuvre adaptée aux besoins.....	8
Un processus structuré	9
Objectifs fondamentaux d'un programme national de facilitation du commerce et des transports	11
Portée et calendrier des programmes de facilitation du commerce et des transports.....	12
D. Articles V, VIII et X du GATT	12
De Singapour à l'ensemble de résultats de juillet.....	12
Travaux du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges.....	14
Caractéristiques de l'article V.....	15
Caractéristiques de l'article VIII.....	16
Caractéristiques de l'article X.....	17
Quelques points communs relatifs à la clarification et à l'amélioration des trois articles.....	18
Autres questions importantes concernant l'identification des besoins et priorités, l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités, et le traitement spécial et différencié.....	18
E. Perspectives.....	19

A. Introduction

1. Au cours des dernières décennies, le commerce mondial des marchandises a progressé deux fois et demie plus vite que la production mondiale. De plus en plus, il englobe des composants et des produits non finis qui sont utilisés dans la production de biens et de services. Les producteurs et les négociants doivent donc faire appel à des services logistiques rapides, fiables et fréquents qui, par voie de conséquence, ne peuvent exister que dans un environnement favorable aux échanges et aux transports.

2. Les longs délais d'attente au passage des frontières ou dans les ports, des redevances inappropriées ou des formalités pesantes, ainsi que des règles et règlements en matière de commerce et de transport manquant de clarté peuvent être autant d'obstacles sérieux au commerce, et être donc préjudiciables à l'investissement et à la création d'emplois. Les pays en développement sont tributaires de l'efficacité de la facilitation du commerce pour leur développement. Ils ne bénéficieront des retombées positives du commerce sur leur développement, y compris l'accroissement des exportations accrues de biens manufacturés et une expansion du commerce Sud-Sud, que si leurs importations et leurs exportations ne sont pas entravées par des coûts de transaction, des incertitudes et des retards excessifs.

3. Des négociations sur la facilitation du commerce ont été prévues dans la Décision adoptée le 1^{er} août 2004 par le Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce et appelée «Ensemble de résultats de juillet». Les membres de l'OMC ont depuis lors entamé un processus de négociation sur la facilitation du commerce, axé sur l'amélioration des articles V, VIII et X du GATT de 1994 qui traitent, respectivement, des questions de transit, des redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation, et de la transparence des procédures commerciales. La prise en compte de la facilitation du commerce dans les négociations de l'OMC a placé cette question au premier plan des préoccupations relatives au développement dans la plupart des pays en développement.

4. La Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement, à sa neuvième session qui s'est tenue à Genève en février 2005, a décidé de convoquer une réunion d'experts sur la «facilitation du commerce en tant que moteur du développement». La présente note vise à fournir des informations générales en vue de cette réunion d'experts en présentant la facilitation du commerce et des transports dans le cadre plus large du développement. Elle est composée de trois parties:

- La partie B examine les liens existant entre la facilitation du commerce et des transports et le processus de développement. Elle traite de l'évolution du commerce international et de la logistique, de la facilitation du commerce et des transports dans le cadre d'une réforme structurelle générale, ainsi que des besoins en matière d'assistance technique et financière et de renforcement des capacités;
- La partie C recense les besoins et les priorités, procède à leur évaluation et détermine si ce processus est utile pour définir des programmes de facilitation du commerce et des transports sous l'angle de la politique commerciale nationale et en vue des négociations qui se déroulent actuellement à l'OMC;

- La partie D porte sur les travaux du Groupe de négociation sur la facilitation du commerce et appelle l'attention sur des propositions relatives aux articles V, VIII et X du GATT, sur certains de leurs points communs, et sur les propositions particulièrement consacrées aux modalités figurant dans l'annexe D de l'Ensemble de résultats de juillet.

B. Facilitation du commerce et des transports et développement

Les tendances du commerce international et de la logistique

5. La facilitation du commerce et des transports joue un rôle de plus en plus important pour les pays en développement car elle leur permet de tirer parti des possibilités offertes par l'internationalisation de la production et l'évolution de la structure des échanges commerciaux. La mondialisation de la production est indissociable d'une croissance des échanges intragroupe et des échanges de composants et de produits non finis. Les pays qui n'ont pas adopté de mesures appropriées de facilitation du commerce et des transports n'attireront pas les investissements nécessaires pour participer à ce processus. De plus, les pays en développement et les pays les moins avancés ne bénéficient pas tous, loin s'en faut, de la «nouvelle géographie du commerce», qui se traduit généralement par un accroissement des exportations de biens manufacturés des pays en développement et une expansion du commerce Sud-Sud. Les longs délais d'attente au passage des frontières ou dans les ports, des redevances ou des formalités inappropriées, ainsi que des règles et règlements en matière de commerce et de transport manquant de clarté figurent parmi les principaux obstacles pour ces pays qui ne participent pas encore à la nouvelle géographie du commerce.

6. Le commerce international et les transports s'inscrivent dans un cadre complexe de lois, règles et normes. En théorie, ce cadre devrait faciliter les échanges internationaux, ce qui, à de nombreux égards, n'est pas le cas. Dans certains domaines, comme la responsabilité en matière de transport multimodal, il n'y a pas de règles et normes uniformes à l'échelle internationale, ce qui aggrave encore la complexité du cadre juridique. Dans d'autres domaines, elles existent, mais leur application au niveau national laisse à désirer. Dans de nombreux cas, les règles et normes applicables manquent de transparence.

7. La conteneurisation, en particulier, facilite les services de transport multimodal de porte à porte. Depuis 1985, les entrées et sorties de conteneurs dans les ports ont été multipliées par sept au niveau mondial; pourtant, un grand nombre de PMA sans littoral sont encore desservis la plupart du temps par des services de transport non conteneurisés. Cette situation est due principalement aux mauvaises infrastructures, aux risques élevés et aux coûts additionnels du commerce de transit. De la même façon, les technologies de l'information et de la communication sont aussi de plus en plus utilisées dans le commerce international et les activités de logistique. Toutefois, l'utilisation de technologies dépassées pour les procédures douanières et autres procédures commerciales ou la multiplication des opérations de saisie des données, neutralise tout effort de modernisation de la part d'opérateurs logistiques; une filière d'approvisionnement internationale ne vaut que ce que vaut son maillon le plus faible.

8. Dans les dépenses mondiales de logistique, la part des transports est en augmentation, tandis que celle du stockage est en diminution. Pour les États-Unis, par exemple, la part des frais de stockage était encore en 1980 supérieure à celle des frais de transport dans le coût total,

alors qu'en 2002 les frais de transport étaient supérieurs de 90 % aux frais de stockage. Cette tendance est également valable pour le commerce international qui est indissociable de services de transport plus rapides, plus fréquents et plus fiables. La longueur des procédures douanières et autres au passage des frontières ou dans les ports empêche de manière concrète tout échange de marchandises ou tout investissement étranger direct qui nécessiteraient le respect des délais de livraison.

9. Plusieurs études récentes ont révélé que le «coût du temps» n'a pas cessé d'augmenter au cours des dernières décennies¹. En effet, ce coût ne se limite pas au coût du stockage. Il tient compte non seulement de l'investissement initial, mais aussi des coûts d'entretien, de la détérioration de la qualité, voire de la perte totale si les marchandises sont périssables ou si la cargaison arrive trop tard par rapport à la date indiquée ou pour un but bien précis. Il est évident que les coûts de transport augmenteront aussi si les navires, les camions, les conteneurs et les chauffeurs doivent être payés sur de plus longues périodes. Compte tenu de la tendance au raccourcissement des cycles de production, à la production de marchandises toujours plus perfectionnées et aux prix toujours plus élevés du matériel de transport, les coûts effectifs de chaque jour de retard ne peuvent que continuer d'augmenter, et, de même, les besoins en matière de facilitation du commerce et des transports.

La facilitation du commerce et des transports dans le cadre de la mutation structurelle de l'économie

10. Si les besoins en matière de commerce et de transports sont si évidents et ne cessent de croître, on pourrait se demander la raison pour laquelle il existe toujours des disparités aussi visibles entre les pays en ce qui concerne la mise en œuvre de mesures dans ce domaine. Cela est peut-être dû au fait que la facilitation du commerce et des transports doit être considérée comme faisant partie intégrante du processus de développement général d'un pays et de la mutation structurelle de son économie. Cette mutation a un coût et elle prend du temps.

11. En règle générale, on entend par mutation structurelle le transfert d'emplois d'un secteur à un autre, par exemple du secteur agricole au secteur industriel, du secteur industriel à celui des services, d'une région à une autre, ou d'une main-d'œuvre non qualifiée à une main-d'œuvre qualifiée. La mutation structurelle est un processus permanent qui suit l'évolution technologique ainsi que les progrès réalisés en matière d'intégration et de spécialisation économique à l'échelle internationale.

12. En règle générale, l'introduction de nouvelles technologies et la rationalisation de procédures commerciales nécessiteront et favoriseront la mise en valeur des compétences humaines. Selon toute vraisemblance, cela réduira le nombre d'emplois dans certains secteurs et créera des emplois dans d'autres. En ce qui concerne les formalités d'importation et d'exportation, l'automatisation douanière et la rationalisation des procédures aux points d'entrée et de sortie peuvent réduire de manière effective l'emploi direct aux frontières ou dans les ports, y compris même dans des secteurs de services comme les lieux d'hébergement et autres

¹ Voir, par exemple, David Hummels, «Time as a trade barrier», Université de Purdue, 2000. L'étude a conclu que le coût de chaque jour de retard est, en moyenne, équivalent à environ 0,5 % de la valeur de la marchandise.

structures destinées aux chauffeurs de camion qui attendent. Dans le même temps, il s'agit d'une condition nécessaire à la création de nouveaux emplois dans l'agriculture, l'industrie ou les services où, auparavant, la production n'était pas rentable tenu des coûts de transport et de stockage élevés dus aux retards et aux aléas des livraisons.

13. Pour parvenir à l'effet désiré, à savoir la promotion du commerce, la facilitation du commerce et des transports devra généralement être assortie d'autres mesures telles que l'investissement dans les infrastructures de transport, le renforcement des capacités et la modernisation du système bancaire pour fournir les services financiers nécessaires au commerce international. Pour que la promotion du commerce puisse avoir l'effet désiré, à savoir créer des emplois et réduire la pauvreté, elle devra être généralement accompagnée d'une mutation structurelle de l'ensemble de l'économie d'un pays, dont l'analyse n'entre pas dans le cadre de la présente note. La facilitation du commerce et des transports proprement dite n'est pas une condition suffisante à cette mutation; elle est cependant une condition nécessaire sans laquelle l'emploi ne sera pas transféré à de nouvelles industries et la croissance économique ne sera pas «tirée» par les exportations.

Liens entre la facilitation du commerce et des transports et le développement

14. Comme nous l'avons expliqué ci-dessus, la rationalisation des procédures commerciales est une condition nécessaire à la mutation structurelle de l'économie et au développement. Dans le même temps, il est généralement plus facile de prendre des mesures de facilitation du commerce et des transports dans les pays développés que dans les pays en développement et les PMA. Il existe donc une relation dynamique entre les deux; la facilitation du commerce et des transports et le développement sont mutuellement bénéfiques.

15. L'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TCI) dans un pays donné bénéficie de la mise en place de mesures visant à faciliter le commerce et les transports et y contribue. Les négociants et les entreprises de logistique qui ont largement recours aux TCI peuvent aussi, de ce fait, encourager la diffusion de technologies modernes dans les ports et au passage des frontières. Dans le même temps, l'introduction de nouvelles TCI dans le secteur public peut inciter les négociants et les producteurs privés des pays en développement à les adopter. On peut citer, par exemple, l'utilisation accrue d'Internet par de petites et moyennes sociétés de négoce après la mise en place d'un guichet unique à l'intention des exportateurs au Guatemala².

16. Dans de nombreux cas, des mesures spécifiques de facilitation du commerce ont été prises pour répondre aux griefs émanant d'acteurs nationaux. Les producteurs, les expéditeurs, voire les consommateurs, veulent que les procédures douanières soient plus rapides, plus fiables et qu'elles coûtent moins cher. Le secteur public peut répondre à ces demandes, et y répondra, en fonction de ses capacités financières, techniques et humaines et de sa faculté d'adaptation aux demandes du public. La faculté d'adaptation générale est liée au fonctionnement des institutions démocratiques et à la bonne gouvernance. Donc, des procédures de dédouanement transparentes

² Voir, par exemple, CNUCED, «The establishment and operation of an electronic single window: Case study of Guatemala», document CNUCED/SDTE/TLB/MISC/2004/5, février 2005.

et claires contribuent à la bonne gouvernance, de même qu'une bonne gouvernance permet de répondre favorablement aux demandes de réforme.

Une approche cohérente de la facilitation du commerce et des transports

17. Au niveau national, la facilitation du commerce et des transports comprend deux éléments principaux. Le premier est la simplification, c'est-à-dire l'élimination d'éléments superflus et de la répétition inutile des formalités, processus et procédures. Le second est la mise en conformité des lois, procédures et documents nationaux avec les conventions, normes et pratiques internationales. Ce dernier élément est non seulement bénéfique pour le pays lui-même, mais il renforce aussi l'application des conventions, normes et pratiques internationales à l'échelle mondiale, les rendant ainsi plus efficaces. Il contribue donc au processus de normalisation au niveau mondial, c'est-à-dire à l'uniformisation des règles, des pratiques et procédures, des documents et des informations convenus sur le plan international.

18. La facilitation du commerce et des transports n'est pas une question de compromis; il ne s'agit pas de favoriser la promotion du commerce au détriment des contrôles pertinents des entités publiques dans des domaines comme les douanes, la sécurité, la sûreté, la santé, l'immigration, etc. Le compromis se situe plutôt au niveau de l'importance qu'un pays attache à la promotion du commerce au détriment d'impératifs de sûreté ou de sécurité qui peuvent y porter préjudice. De bonnes mesures de facilitation du commerce et des transports favoriseront le commerce légitime et maintiendront, au moins, les contrôles au même niveau ou amélioreront la qualité des contrôles sans créer des obstacles supplémentaires au commerce. Par exemple, la mise en œuvre d'une stratégie de gestion des risques réduira le nombre d'inspections physiques nécessaires: elle favorisera le commerce et, dans le même temps, augmentera la probabilité de détecter des cargaisons ou des véhicules non conformes aux règles et règlements. La facilitation du commerce et des transports devrait déboucher sur des situations qui ne présentent que des avantages et le défi que les responsables de l'élaboration des politiques doivent relever consiste à trouver et adopter des solutions qui profitent à tous.

19. La sécurité des transports, en particulier, est devenue une préoccupation essentielle et un certain nombre de mesures ont été introduites aux niveaux national, régional et international. À cet égard, il importe clairement de prendre des mesures de sécurité appropriées et nécessaires qui «perturbe[nt] le moins possible les échanges commerciaux normaux et les pratiques connexes»³ et facilitent le commerce international.

20. Toute mesure particulière de facilitation du commerce et des transports implique au départ un investissement financier et un renforcement des capacités. Souvent, elle nécessite également de profonds changements institutionnels. Les coûts sont fonction de la taille et de l'ampleur de l'action menée, ainsi que de la situation existant au tout début des réformes. Dans de nombreux pays en développement et PMA, l'assistance financière et technique est une condition préalable à l'adoption de la plupart des mesures spécifiques de facilitation du commerce et des transports. Même si, en principe, tout investissement visant à faciliter le commerce et les transports devrait être rentable à moyen terme, la réforme des institutions, le renforcement des capacités et l'introduction des TIC nécessitent un effort au départ qui, pour de nombreux pays en

³ Résolution de l'Assemblée générale 58/197.

développement et PMA est impossible à maîtriser sans le soutien de partenaires de développement. Il est tout aussi important, avant de programmer la mise en œuvre de mesures spécifiques, que les pays en développement et leurs partenaires de développement recensent les priorités et les besoins en matière de facilitation du commerce et des transports.

C. Besoins et priorités

Pratiques internationales, mise en œuvre adaptée aux besoins

21. Depuis plus de 40 ans, les outils de facilitation du commerce et des transports ont évolué et ont débouché sur un grand nombre de solutions revêtant la forme d'instruments internationaux, de recommandations ou de «meilleures pratiques». Ils portent sur des aspects très divers (documents commerciaux et documents de transport types, douane, exploitation des ports, procédures bancaires, etc.) et tiennent compte des prescriptions relatives au traitement et à la transmission électronique de l'information. Ces outils ont fait l'objet d'un accord en vue de répondre aux exigences des négociants et des administrations publiques. Ils ont pour but l'adoption de procédures administratives et commerciales applicables aux échanges et aux transports internationaux, qui soient avantageuses et rapides, transparentes et prévisibles. Aujourd'hui, ils sont même parfois incorporés dans des programmes de communication et d'information prêts à utiliser. Par conséquent, les solutions visant à faciliter le commerce et les transports constituent maintenant un corpus complet de mesures recommandées qui ont donné de très bons résultats toutes les fois que le contexte s'y prêtait et que des ressources techniques et financières suffisantes avaient été mises à disposition.

22. Il n'y a aucune raison évidente d'empêcher toutes les nations commerçantes de profiter de ces progrès pour réduire les obstacles formels à leur commerce, mais l'expérience montre que les pays n'ont pas tous la même capacité de faciliter le commerce et les transports. Le recours limité aux solutions existantes peut s'expliquer notamment par le fait que l'on ne comprend pas encore clairement quels sont, parmi les outils de facilitation existants, ceux qui sont utilisables dans une situation donnée. Souvent, on ne connaît pas bien non plus les coûts et avantages ni le calendrier de mise en œuvre, raison suffisante, dans de nombreuses situations, pour ne pas sauter le pas.

23. Dans la plupart des cas, il sera nécessaire à la fois de réformer la réglementation et d'améliorer les conditions d'exploitation, voire dans d'autres cas, d'avoir aussi recours à des systèmes d'information. Mais, il sera toujours difficile de choisir et d'appliquer une des solutions existantes si le cadre opérationnel et les obstacles à surmonter ne sont pas bien compris ni délimités. Il semble donc logique qu'au moment de décider des mesures correctives à prendre pour surmonter les insuffisances opérationnelles et réglementaires, il faille d'abord définir le cadre et les objectifs, c'est-à-dire les priorités du commerce national.

24. Les priorités commerciales découlent généralement de la structure des échanges internationaux du pays, y compris les partenaires commerciaux, les principaux produits échangés, les routes commerciales et les opérateurs commerciaux. Dans ce cadre, seules les mesures de facilitation du commerce et des transports destinées à favoriser – faciliter – le commerce du pays devront être appliquées. Autrement dit, parmi toutes les solutions existantes à l'échelle internationale, seules celles qui sont nécessaires devraient faire partie intégrante d'un programme de facilitation du commerce et des transports adapté aux priorités commerciales d'un pays. Par exemple, si les transports routiers représentent 60 % des échanges, les postes frontière

terrestres auront, bien évidemment, une importance primordiale et mériteront une attention toute particulière, notamment de la part des pays sans littoral pour lesquels ces postes frontière sont vitaux et tout programme de facilitation devrait toujours porter en premier lieu sur le franchissement des frontières terrestres.

25. La structure des échanges est également influencée par des obligations formelles contractées par le pays dans le cadre d'un accord multilatéral ou en tant que membre d'un groupe régional donné. Cela est bien entendu le cas des membres de l'OMC en ce qui concerne les articles du GATT de 1994, actuels ou futurs, et les accords distincts existants portant sur les obstacles non tarifaires au commerce. Mais les engagements n'auront pas tous la même influence sur le programme de facilitation du commerce et des transports dans un pays donné. Nous citerons à titre d'exemple l'Accord de l'OMC sur l'inspection avant expédition qui n'aura d'effet que pour les membres qui se sont dotés d'un régime national d'inspection avant expédition ou qui traitent avec des partenaires commerciaux utilisant un tel régime.

Un processus structuré

26. La définition des besoins et priorités en matière de facilitation du commerce et des transports peut suivre un ordre bien établi, dans lequel la priorité est constituée par le commerce et les besoins sont les mesures correctives à prendre pour surmonter les obstacles. Après avoir défini les besoins et priorités, il ne reste plus, logiquement, qu'à concevoir le cadre institutionnel et des mesures concrètes appropriées, ce qui se fera au moment de l'élaboration du projet. L'ordre établi et les détails de chaque étape sont développés ci-dessous.

1. Analyse de la situation commerciale initiale

27. L'établissement des «priorités» du programme national de facilitation du commerce peut commencer par une analyse des principaux partenaires commerciaux, à savoir les pays de la région ou les pays voisins relativement proches ainsi que les partenaires de pays plus éloignés, des principaux produits échangés et des infrastructures commerciales existantes (services d'appui commercial, infrastructures de transport et services de production et de distribution). Le cadre réglementaire revêt une importance primordiale en ce qui concerne le rôle et le mode de fonctionnement des organismes publics responsables du contrôle du commerce et des transports et de l'application de la réglementation. Enfin, il faudra analyser, dans ce contexte, les accords commerciaux et de transport ayant un caractère contraignant qui définissent les engagements bilatéraux, régionaux et multilatéraux et leur incidence sur le fonctionnement du commerce et des transports.

28. Ensuite, il faudra procéder à une analyse des activités commerciales et de transport afin d'examiner les circuits logistiques de certains produits échangés avec les principaux partenaires commerciaux. Cela permettra de comprendre, d'un point de vue pratique, comment les services de transport, l'exploitation des ports, les infrastructures, l'application des TIC, les pratiques commerciales, notamment celles des banques et assurances, les procédures et documents douaniers et administratifs ont une incidence sur les délais et coûts de transit.

29. En ce qui concerne les prescriptions découlant d'instruments internationaux à caractère obligatoire, comme ceux de l'OMC, l'analyse permettra de mettre en évidence et de mesurer l'écart qui existe entre les exigences concrètes d'une règle et la capacité effective du pays de s'y

conformer. Cependant, il faut pour cela que la règle soit connue. Pour ce qui est de l'analyse de la structure des échanges commerciaux, la situation initiale est déterminée en fonction de la circulation transfrontière effective des marchandises, mais dans le processus de négociation qui se déroule actuellement à l'OMC, les pays devront définir leurs besoins et priorités en fonction de règles qui n'ont pas encore été formulées clairement ou fait l'objet d'un accord.

2. *Recensement des obstacles et définition des mesures correctives*

30. Après avoir analysé en détail la structure des échanges commerciaux, notamment les mécanismes des activités commerciales, ainsi que les coûts et les délais y relatifs, il sera possible de classer les principaux obstacles rencontrés et de trouver d'éventuelles mesures correctives. Concrètement, cette deuxième étape a pour but de déterminer ce qui ne va pas dans les circuits des systèmes commerciaux, où sont les obstacles et quelles sont les causes des problèmes. Afin d'analyser l'importance de chaque problème et de trouver ensuite les solutions appropriées, il faudra utiliser des indicateurs clefs de résultats pour évaluer les coûts et les délais, à la fois pour les problèmes et les solutions.

31. L'évaluation des problèmes et des solutions, et des causes, donnera une idée générale du type de mesures qui devront être incluses lors de l'élaboration du projet et de l'ordre dans lequel elles devront l'être. Ces mesures permettront de répondre aux besoins du pays en matière de facilitation du commerce et des transports. La démarche que nous proposons d'adopter ici consiste à examiner les circuits de distribution commerciale de certains produits au moyen de méthodes ayant fait leurs preuves, notamment la Méthodologie d'audit de la facilitation du commerce mise au point par la Banque mondiale et les outils d'auto-évaluation développés par l'Organisation mondiale des douanes. Les techniques appliquées par le secteur privé dans la gestion des approvisionnements seront également utiles à ce stade de mise en évidence des lacunes.

3. *Conception et mise en œuvre de projets*

32. Il s'agit de la dernière étape du processus qui débouchera sur la formulation concrète des moyens et méthodes de mise en œuvre des mesures correctives définies dans la deuxième partie de l'analyse. Après avoir décidé de ce qu'il faut faire, il faudra décider qui fera quoi, quand et comment, et avec quelles ressources humaines, institutionnelles, techniques et financières. La conception de mécanismes institutionnels pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets est d'une importance vitale à ce stade. Comme l'expérience le montre et comme il est dit fort à propos dans l'annexe D de l'ensemble de résultats de juillet, une étroite coopération entre différentes institutions, privées et publiques, est indispensable pour éviter des conflits d'intérêt et exploiter les possibilités de synergie. La conception de programmes de facilitation du commerce et des transports devrait donc tenir compte des avantages découlant d'une telle coopération et proposer des solutions pour la mise en place de structures de collaboration durables et évolutives.

33. La conception et la mise en œuvre de projets particuliers (automatisation des procédures douanières, accords de transport en transit, ou amélioration de l'exploitation des ports) permettront de déterminer les besoins en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités et d'établir clairement les coûts et les délais nécessaires pour achever ces projets et, par conséquent, faciliter de manière effective les opérations de commerce et de transport.

34. Dans le processus de l'OMC, le stade de la planification de la mise en œuvre peut être fondamental car il déterminera le traitement spécial et différencié qui devra être appliqué pour que le pays visé soit pleinement en mesure de se conformer à une règle. Le renforcement effectif des capacités de s'acquitter des obligations contractées en vertu des règles de l'OMC concernant la facilitation du commerce devrait être considéré comme le seul moyen pour les pays en développement membres de tirer pleinement parti des mesures de facilitation du commerce qui ont été convenues, et pour la règle de contribuer avec efficacité à promouvoir le commerce international. L'OMC offre un cadre de coopération internationale entre partenaires commerciaux unique en son genre pour atteindre ces deux objectifs par le biais de l'assistance technique et du renforcement des capacités, qui peuvent être prévus dans un accord multilatéral.

Objectifs fondamentaux d'un programme national de facilitation du commerce et des transports

35. Conformément à ce raisonnement et compte tenu des nombreuses solutions possibles existant en dehors du cadre de l'OMC, l'un des objectifs d'un programme de facilitation du commerce et des projets sectoriels s'y rapportant devrait être de se conformer aux pratiques convenues à l'échelle internationale en matière de facilitation. Pour ce faire, il convient d'aligner les pratiques nationales du commerce et des transports sur les normes internationales ou d'harmoniser et de simplifier les documents de commerce et de transport. C'est l'un des moyens par lequel une approche adaptée aux besoins peut contribuer à l'établissement d'un cadre commun et plus prévisible pour les activités commerciales internationales.

36. Au nombre d'autres objectifs nationaux figurent, bien entendu, le renforcement de la compétitivité commerciale à l'échelle internationale par la baisse des coûts de transaction, par la plus grande rapidité et fiabilité du transport et de la livraison des marchandises ainsi que par l'amélioration de l'administration d'organismes publics grâce au renforcement des capacités, au développement institutionnel au moyen de diverses techniques, telles que la mise en place de guichets uniques, au développement technologique et à l'utilisation généralisée des TIC pour améliorer la gestion des importations et des exportations, aux procédures douanières établies sur la base de techniques d'évaluation des risques, au traitement avant l'arrivée, aux contrôles après dédouanement, etc.

37. Comme cela a été indiqué plus haut, les activités de facilitation du commerce et des transports fournissent une excellente occasion de mener des actions concertées dans des secteurs qui regroupent généralement des compagnies maritimes, des courtiers en douane, des transitaires, des négociants et des chargeurs, ainsi que des administrations des douanes et d'autres administrations publiques compétentes. Les programmes de facilitation du commerce et des transports constituent donc un cadre idéal pour l'établissement de partenariats entre le secteur public et le secteur privé qui favorisent une coopération accrue entre les négociants et les autorités douanières ou entre les administrations publiques – guichets uniques – et contribuent à la rationalisation du transfert de technologie en faisant participer des entreprises privées à des projets administratifs. Ces partenariats sont donc à la fois un moyen et un objectif majeur des programmes de facilitation du commerce et des transports. En associant toutes les parties prenantes, ils facilitent les réformes participatives dans le secteur des transports et dans les services d'appui au commerce. Ils doivent également adapter et mettre en œuvre avec succès au niveau local les recommandations approuvées au niveau international en fonction des capacités institutionnelles, des cadres réglementaires et des contextes culturels locaux. Enfin, ils

permettent d'apporter des solutions concrètes qui sont le fruit de l'association de tous les secteurs dans un cadre de coopération durable concernant la facilitation du commerce et des transports.

Portée et calendrier des programmes de facilitation du commerce et des transports

38. Si l'évolution des pratiques recommandées en matière de facilitation qui résulte de l'expérience acquise dans les pays développés peut servir de modèle, le processus de facilitation dans les pays en développement pourrait durer plusieurs dizaines d'années. Même si l'on tient compte de la technologie disponible et du fait qu'aucun pays ne partirait de zéro, ce qui réduirait sans aucun doute les délais de mise en œuvre effective, on ne saurait raisonnablement attendre qu'à court ou moyen terme, la plupart des nations commerçantes soient au même niveau. Les programmes de facilitation du commerce et des transports devraient donc être considérés comme des actions à long terme destinées à renforcer les capacités nationales de concevoir et de mettre en œuvre des solutions au niveau national en fonction des besoins et des priorités définis sur la base d'une auto-évaluation et visant à se conformer aux normes internationales existantes.

39. Quant à leur portée, les mesures de facilitation du commerce et des transports sont censées s'attaquer à l'ensemble des obstacles opérationnels, réglementaires, administratifs et technologiques très variés qui pénalisent l'efficacité du commerce international et des transports internationaux. Cette perspective dépasse largement le champ d'application limité des dispositions des trois articles du GATT qui font actuellement l'objet d'un examen, ou le cadre des questions abordées dans les propositions d'amélioration.

40. Dans le cadre du processus de négociation qui se déroule actuellement à l'OMC, le Conseil du commerce des marchandises «examinera et, selon qu'il sera approprié, clarifiera et améliorera les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994»; il semble donc opportun d'examiner le bien-fondé d'une proposition donnée du point de vue de la capacité des pays en développement membres de la mettre en œuvre en tenant compte des besoins d'assistance technique et de renforcement des capacités à long terme.

D. Articles V, VIII et X du GATT

De Singapour à l'ensemble de résultats de juillet

41. À la Conférence ministérielle de Singapour en 1996, le Conseil du commerce des marchandises de l'OMC a décidé de procéder à une évaluation de la portée des règles de l'OMC concernant la simplification des procédures commerciales. Cette évaluation a révélé que, dans de nombreux pays, les échanges internationaux étaient entravés par un environnement commercial caractérisé par:

- Un manque de transparence des formalités, procédures et documents d'importation et d'exportation avec, pour conséquence, un nombre excessif de formalités à remplir pour les négociants et des procédures administratives inadaptées ou archaïques qui nécessitent une quantité d'informations disproportionnée;
- Une automatisation inexistante et une utilisation quasi nulle des technologies de l'information;

- Une absence de modernisation des procédures appliquées par les douanes et d'autres administrations publiques et de coopération, ce qui entrave les efforts visant à faire face d'une manière efficace à l'accroissement des flux commerciaux.

42. Les mesures pratiques et correctives ont fait clairement ressortir les grands principes énoncés dans les débats ou dans les ouvrages sur la facilitation du commerce⁴, à savoir: transparence, prévisibilité et non-discrimination; simplification, harmonisation et normalisation des formalités, procédures et documents; mais aussi régularité de la procédure, consultation et coopération dans la mise en œuvre de ces principes. Il s'est également dégagé des travaux du Conseil du commerce des marchandises que ces mesures ne devraient pas se limiter à faciliter le passage des frontières, mais qu'elles devraient aussi accélérer le mouvement des marchandises grâce à l'exploitation rationnelle des modes de transport et des installations de liaison.

43. Dans la déclaration adoptée à la quatrième session de la Conférence ministérielle de l'OMC à Doha⁵, les membres de l'OMC sont convenus que le Conseil du commerce des marchandises «examinera et, selon qu'il sera approprié, clarifiera et améliorera les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 et identifiera les besoins et les priorités des membres» et se sont engagés à apporter leur soutien à l'assistance technique et au renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation des échanges.

44. Lors des préparatifs de la Conférence ministérielle de Cancún (septembre 2003), un certain nombre de pays ont proposé d'inclure la facilitation des échanges dans les Accords de l'OMC. La réunion de Cancún n'ayant pas abouti à un résultat concluant, le Conseil général de l'OMC, dans sa décision datée du 1^{er} août 2004, est convenu de prendre des mesures concernant la facilitation des échanges⁶.

45. Dans l'«ensemble de résultats de juillet», la facilitation des échanges reste la seule «question de Singapour» qui constitue un élément majeur de cette décision. Le paragraphe 1 g) contient la décision du Conseil général de commencer des négociations sur la base des modalités énoncées à l'annexe D. Cette annexe précise les questions dont il est fait état au paragraphe 27 de la Déclaration ministérielle de Doha et prend en compte certaines des grandes préoccupations des pays en développement, en particulier des moins avancés d'entre eux. Elle reconnaît la nécessité d'appliquer à ces pays un traitement spécial et différencié, allant au-delà de l'octroi de périodes de transition, en fonction de leurs capacités de mise en œuvre. En plus de cela, les PMA ne seront tenus de contracter des engagements que dans la mesure compatible avec leur niveau de développement, leurs besoins et leurs capacités.

⁴ «Liens possibles entre, d'une part, les principes et les mesures de facilitation des échanges et les avantages potentiels pouvant en résulter et, d'autre part, l'assistance technique et le renforcement des capacités liés au commerce», contribution du Canada, document G/C/W/448 (10 mars 2003).

⁵ WT/MIN(01)/DEC/W/1, 14 novembre 2001.

⁶ Voir le paragraphe 1 g) et l'annexe D du document intitulé «Programme de travail de Doha, décision adoptée par le Conseil général le 31 juillet 2004» (parfois dénommé l'«ensemble de résultats de juillet de l'OMC»), document WT/L/579, 1^{er} août 2004.

46. L'annexe en question traite longuement de la nécessité d'une assistance technique pour les pays en développement et les PMA. Dans ce contexte, elle mentionne en outre les activités d'assistance technique et de soutien pour le renforcement des capacités de la CNUCED et prie les membres d'inviter les organisations internationales (notamment le FMI, l'OCDE, la CNUCED, l'OMD et la Banque mondiale) à entreprendre un effort de collaboration aux fins de l'octroi d'une assistance technique.

47. Il est intéressant de noter que si, précédemment, la question de l'appui aux pays en développement a été traitée de manière assez abstraite, l'annexe D et, en particulier ses paragraphes 5 et 6, énoncent des obligations plus concrètes pour les pays donateurs. Dans le même temps, le texte accepte qu'en l'absence de ce type d'assistance et si, par conséquent, les capacités de mise en œuvre nécessaires leur font défaut, les pays en développement pourront ne pas être tenus de donner effet aux engagements résultant des négociations. Un soutien et une assistance doivent leur être fournis durant la phase des négociations, de même qu'au cours de la phase de mise en œuvre. Ce soutien et cette assistance sont indispensables car il semble toujours nécessaire de sensibiliser les pays aux questions relatives à la facilitation des échanges et leur permettre ainsi d'en comprendre les mécanismes et d'évaluer les répercussions économiques des engagements qu'ils pourraient contracter.

Travaux du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges

48. Le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges, établi par le Conseil du commerce des marchandises (conformément au paragraphe 10 de l'annexe D), a fixé six réunions⁷ sans compter celle du 15 novembre 2004. Au moment où il a tenu sa cinquième réunion, un total de 47 documents avaient été présentés, dont 6 par le secrétariat de l'OMC, 1 par le secrétariat de l'OMD et 40 par des membres de l'OMC. Sur ces 40 propositions, 7 avaient un caractère général; 5 se rapportaient à l'article V, 14 à l'article VIII, et 11 à l'article X; 2 portaient à la fois sur les articles VIII et X; et 1 portait sur les trois articles⁸. Sans analyser en détail les différentes propositions ni les débats qu'elles ont suscités, les questions examinées portent toutes plus ou moins sur un large éventail de mesures axées sur les aspects suivants:

a) Application des principes fondamentaux de l'OMC/GATT aux procédures officielles du commerce: transparence (disponibilité d'informations, prévisibilité, établissement de points d'information centralisés, régularité de la procédure), non-discrimination entre les types d'expédition et les négociants basée sur l'application de critères et contrôles objectifs; et le

⁷ 22 et 23 novembre 2004; 7 et 8 février 2005; 22 et 23 mars 2005; 2 et 3 mai 2005; 13 et 14 juin 2005; et 25 et 26 juillet 2005.

⁸ Voir la compilation établie par le secrétariat de l'OMC pour la session de juin du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges: «Clarification et amélioration des articles V, VIII et X du GATT: propositions présentées par les membres de l'OMC» (document OMC TN/TF/W/43), 3 juin 2005. Au cours de ladite session, les membres ont présenté huit documents additionnels dont sept portaient sur la clarification et l'amélioration des articles (TN/TF/W/40, TN/TF/W/42, et TN/TF/W/44 à TN/TF/W/48) et un examinait les liens entre les éléments de l'annexe D (TN/TF/W/43).

principe de «proportionnalité», autrement dit le fait que les mesures de contrôle répondent à des fins légitimes et doivent être aussi peu restrictives que possible pour le commerce;

b) Adhésion aux normes internationales tendant à simplifier les transactions commerciales;

c) Modernisation et simplification des procédures appliquées par les douanes et d'autres administrations publiques.

Ce troisième aspect englobe, entre autres, les éléments ci-après:

- i) Simplification et réduction du volume des données commerciales et documents requis, et leur harmonisation avec les normes internationales;
- ii) Réforme de la législation et des procédures douanières. Les nouvelles techniques douanières telles que l'évaluation des risques, la vérification après entrée dans le pays, et les procédures simplifiées applicables aux négociants autorisés ayant fait la preuve qu'ils respectaient les procédures et prescriptions;
- iii) Un «guichet unique»: établissement du principe selon lequel la présentation de données ou toute autre communication d'informations requise, que ce soit à l'exportation ou à l'importation, doit s'effectuer en une seule fois et auprès d'un seul organisme (en principe auprès des douanes et d'un service du commerce), qui se charge ensuite de transmettre les données aux autres organismes intéressés;
- iv) Simplification des procédures douanières pour les envois de faible valeur ou les expéditions par exprès;
- v) Lorsque des systèmes automatisés ont été mis en place, l'accomplissement de formalités douanières à distance: introduction par différentes administrations de systèmes permettant de produire des documents douaniers ou autres documents à un endroit différent du port d'exportation ou port d'arrivée des marchandises; paiement électronique des droits de douane.

49. Les sections suivantes renvoient à diverses questions soulignées dans les propositions relatives aux articles, à certains de leurs points communs et aux quelques propositions axées en particulier sur les modalités énoncées à l'annexe D, à savoir: les besoins et priorités, l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités, et le traitement spécial et différencié.

Caractéristiques de l'article V

50. La clarification et l'amélioration de l'article V sont particulièrement axées sur les questions relatives au transit des marchandises. Les propositions portent sur des opérations de transit (par exemple, «les voies les plus commodes pour le transit international») et sur l'éventuelle discrimination touchant notamment les moyens de transport, les redevances et impositions,

les retards et les restrictions. Les propositions concernant cet article portent notamment sur les points suivants⁹:

- Renforcement de la non-discrimination;
- Disciplines concernant les redevances et impositions;
- Disciplines concernant les formalités de transit et les exigences en matière de documents requis pour le transit;
- Amélioration de la coordination et de la coopération;
- Caractère opérationnel et clarification des termes.

51. En ce qui concerne les problèmes particuliers auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral, le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges examine, dans le cadre de ses débats, la question de savoir quel serait le meilleur moyen de clarifier et d'améliorer l'article V du GATT, en liaison avec les propositions concernant les articles VIII et X du GATT¹⁰.

Caractéristiques de l'article VIII

52. La clarification et l'amélioration de l'article VIII ont suscité une attention particulière parmi les membres de l'OMC. La plupart des propositions visent à accroître la transparence par la simplification des formalités, des procédures administratives et des documents et par leur automatisation. Certaines des mesures visées par cet article portent sur des aspects ayant trait à l'article X (par exemple, la publication des redevances et impositions); d'autres sont également applicables aux questions relatives au transit (par exemple, la simplification des procédures de franchissement des frontières pour le transit ou l'utilisation de normes internationales).

Les propositions concernant cet article portent sur les points suivants¹¹:

- Disciplines générales concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et l'exportation;
- Restriction/réduction au minimum du nombre et de la diversité des redevances et impositions;

⁹ Ibid.

¹⁰ Document OMC, TN/TF/W/35, 29 avril 2005.

¹¹ Pour les détails sur les mesures visées dans ces propositions, voir la compilation établie par le secrétariat de l'OMC pour la session de juin du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges intitulée: «Clarification et amélioration des articles V, VIII et X du GATT: propositions présentées par les membres de l'OMC» (document OMC, TN/TF/W/43), 3 juin 2005.

- Disciplines concernant les formalités d'importation et d'exportation et les exigences en matière de documents requis à l'importation et à l'exportation;
- Interdiction d'imposer des transactions consulaires;
- Coordination entre les activités et les prescriptions de tous les organismes présents aux frontières;
- Procédure accélérée pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises;
- Établissement et publication des temps moyens nécessaires à la mainlevée et au dédouanement;
- Critères objectifs pour la classification tarifaire.

Caractéristiques de l'article X

53. Les propositions concernant la clarification et l'amélioration de l'article X permettraient essentiellement d'accroître la transparence et d'améliorer la gouvernance. Elles inciteraient les pays membres à créer des conditions commerciales plus prévisibles dont bénéficieraient les négociants au niveau local ainsi que leurs partenaires commerciaux internationaux, ce qui pourrait par conséquent stimuler l'investissement étranger direct. Les propositions concernant cet article sont notamment les suivantes¹²:

- Publication des règlements relatifs au commerce;
- Publication des dispositions relatives aux pénalités;
- Publication sur Internet;
- Notification des règlements relatifs au commerce;
- Établissement de points d'information/points de coordination nationaux uniques/centres d'information;
- Intervalle entre la publication et l'entrée en vigueur;
- Consultations et présentation d'observations préalables sur les règles et procédures nouvelles et modifiées;
- Renseignements sur les objectifs de politique visés;
- Décisions anticipées;
- Droit de faire appel;

¹² Ibid.

- Mainlevée des marchandises en cas d'appel;
- Application uniforme des règlements relatifs au commerce;
- Maintien de l'intégrité parmi les fonctionnaires.

54. Bien que le principe de transparence appliqué par l'OMC soit le dénominateur commun de ces propositions, les délibérations du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges ont montré qu'il reste un certain nombre de questions pratiques à régler, à savoir l'emploi des termes dans les règlements relatifs au commerce qui sont publiés, la publication de ces règlements dans les délais, et la valeur juridique de la traduction des textes publiés. Un autre exemple concernant la simplification et la réduction des documents est l'utilisation de l'ensemble de données simplifiées de l'OMD comme base de référence. Même si cela est souhaitable, il peut s'avérer difficile pour les pays membres de mettre immédiatement en œuvre ces prescriptions minimales.

Quelques points communs relatifs à la clarification et à l'amélioration des trois articles

55. Un certain nombre de propositions misent sur les capacités d'utiliser les technologies de l'information et de la communication (TIC) dont les pays en développement ne sont pas forcément dotés. Une telle situation peut avoir une incidence sur la mise en œuvre par ces pays de leurs obligations et les obliger à demander une assistance technique.

56. De même, plusieurs propositions portent sur des mesures qui exigent une concentration poussée entre différents organismes sur le plan technique (par exemple, l'utilisation des TIC pour la mise en place d'un mécanisme de «guichet unique»), ainsi qu'au niveau institutionnel et des infrastructures (par exemple, opérations conjointes aux points de franchissement des frontières). Une assistance à la fois technique et financière serait alors nécessaire pour mettre en place les mécanismes techniques ou institutionnels nécessaires.

57. Dans ce contexte, la clarification et l'amélioration des articles V et VIII mettent en avant des mesures similaires car, au moment où une cargaison franchit une frontière, certaines procédures applicables à une opération d'importation, à une opération d'exportation ou à une opération de transit peuvent être similaires.

Autres questions importantes concernant l'identification des besoins et priorités, l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités, et le traitement spécial et différencié

58. Outre la présentation de propositions concrètes concernant les modalités de clarification et d'amélioration des articles V, VIII et X du GATT, les membres ont également examiné des questions relatives à la portée des négociations, les besoins et priorités en matière de facilitation des échanges, les conséquences du point de vue des coûts, le traitement spécial et différencié et la coopération interinstitutions.

59. Le plus souvent, les documents présentés aux sessions du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges ont un point commun. Ils s'efforcent de cerner les problèmes et de proposer des solutions pratiques pour améliorer les éléments pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 et renforcer leur efficacité. En outre, les documents montrent que l'assistance

technique et le soutien pour le renforcement des capacités sont indispensables pour l'application concrète des mesures proposées. Toutefois, le lien entre la mise en œuvre des mesures et la définition des besoins et priorités, l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités, le traitement spécial et différencié reste à préciser.

60. À la session de juin du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges, un groupe important de pays a présenté un document¹³ dans lequel il était rappelé que les modalités de l'annexe D établissent des liens et des conditions entre les règles, la définition des besoins et priorités des membres et l'assistance technique et le renforcement des capacités. Il existe à la fois un lien entre tous ces éléments et un lien entre ceux-ci et le traitement spécial et différencié. Ces liens et conditions sont les suivants:

a) «L'*étendue des engagements* doit être liée aux *capacités de mise en œuvre* des pays en développement et des pays les moins avancés (par. 2 de l'annexe D);

b) La *capacité de mise en œuvre* des nouveaux engagements, en particulier celle des pays en développement et des pays les moins avancés, sera déterminée en fonction de leurs *besoins et priorités en matière de facilitation des échanges* (par. 4 de l'annexe D);

c) L'*assistance technique et le renforcement des capacités* devront aider les pays en développement et les pays les moins avancés à *mettre en œuvre les engagements* résultant des négociations (par. 5 et 6 de l'annexe D).».

61. Le document souligne en outre que «le traitement spécial et différencié devrait être conçu avec un délai plus long que les périodes de transition traditionnelles et de manière à ce qu'il ait une interrelation transversale avec les éléments cités précédemment».

62. Même si ce document peut être considéré comme rappelant les modalités établies dans l'annexe D, il attire l'attention sur le fait que celle-ci offre aux membres une possibilité radicalement nouvelle d'examiner les «liens, relations et synergies» entre les éléments mentionnés ci-dessus, parallèlement au processus de clarification et d'amélioration des articles V, VIII et X du GATT de 1994, possibilité qui pourrait contribuer largement à faire avancer les négociations «sur la facilitation des échanges».

E. Perspectives

63. Les besoins en matière de facilitation du commerce et des transports se sont accrus au fil des ans en raison de la mondialisation de la production, de la modification de la structure des échanges commerciaux, de l'évolution de la logistique et de la diffusion de nouvelles technologies. Le lancement de négociations sur la facilitation du commerce à l'OMC a également placé cette question au premier plan des préoccupations relatives au développement dans la plupart des pays en développement.

64. Pour être pleinement efficaces et contribuer au processus de développement d'un pays, les mesures de facilitation du commerce et des transports devraient correspondre, en ce qui

¹³ «Liens entre les éléments de l'annexe D», OMC, document TN/TF/41, 2 juin 2005.

concerne le délai d'exécution et la portée, aux objectifs commerciaux fixés par les pays. Il faudrait prévoir, et, dans toute la mesure possible, obtenir les ressources humaines, techniques et financières nécessaires à l'exécution de diverses activités à long terme visant à garantir la mise en œuvre concrète de ces mesures.

65. Avant de programmer la mise en œuvre de mesures spécifiques de facilitation du commerce et des transports, les pays en développement et leurs partenaires de développement devraient recenser les besoins et les priorités en la matière. Ce qu'il faut c'est comprendre quels sont, parmi les outils de facilitation existants, ceux qui sont utilisables dans une situation donnée et bien connaître les coûts et avantages et le calendrier d'exécution. L'évaluation des besoins et priorités permettra de cerner les problèmes, de prendre des mesures correctives appropriées et de mettre en place des projets à cet effet. Cette évaluation permettra également de préciser le calendrier ainsi que le type et le montant des ressources nécessaires à la mise en œuvre. La planification d'un programme de facilitation et la présentation détaillée du calendrier d'exécution et de toutes ses étapes successives contribuent dans une large mesure à faire de la facilitation du commerce et des transports un moteur de développement.

66. S'agissant de l'application des engagements futurs au titre des articles V, VIII et X du GATT, les modalités établies dans l'annexe D de l'Ensemble de résultats de juillet, donnent la possibilité pour la première fois aux pays en développement et aux pays les moins avancés d'appliquer les procédures administratives actuelles et les plus modernes, sans toutefois y être obligés, jusqu'à ce qu'ils soient en mesure de se conformer pleinement aux engagements qu'ils ont contractés. Dans ce contexte, ils devraient bénéficier d'une assistance de la part de pays plus avancés. Les futures règles de l'OMC pourront contribuer au renforcement des programmes de facilitation du commerce et des transports. Il ne faut pas laisser passer cette occasion.
