



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
26 février 2019
Français
Original : anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports,
la logistique commerciale et la facilitation du commerce
Septième session
Genève, 7-9 mai 2019
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Facilitation du commerce et transit à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé

L'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce est entré en vigueur le 22 février 2017. La facilitation du commerce peut aider à simplifier, à normaliser, à harmoniser et à moderniser le commerce transfrontières, de façon à accroître les échanges et à rendre le commerce international plus rapide, moins coûteux et plus accessible aux petites et moyennes entreprises. Selon diverses études internationales, l'application de procédures commerciales efficaces pourrait être particulièrement bénéfique pour les pays en développement et les pays les moins avancés. L'Accord sur la facilitation des échanges comporte également des dispositions relatives au transit, qui sont importantes pour de nombreux pays en développement et pays les moins avancés, notamment les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit. La mise en œuvre de réformes de facilitation du commerce, notamment en ce qui concerne le transit, est également importante pour ces pays dans la perspective de la réalisation des objectifs du développement durable, en particulier les objectifs 16 et 17. La CNUCED s'emploie activement à aider les pays en développement et les pays les moins avancés à honorer les engagements qu'ils ont pris au titre de l'Accord, et cette collaboration lui permet de donner des conseils sur les bonnes pratiques.

Dans la présente note, le secrétariat de la CNUCED fait le point de l'état de l'application de l'Accord et donne des exemples des enseignements et des données d'expérience qui ont été tirés des projets d'assistance technique et de renforcement des capacités de la CNUCED dans ce domaine. La présente note vise à faciliter les débats de la septième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce et à alimenter la réflexion pour apporter de nouveaux éclairages sur certaines questions, comprendre les besoins supplémentaires des pays dans la perspective de l'application de l'Accord et formuler des conclusions sur la voie à suivre, notamment en vue de définir les activités à entreprendre par la CNUCED ces prochaines années dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et du Maafikiano de Nairobi, et de contribuer à l'examen à mi-parcours du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

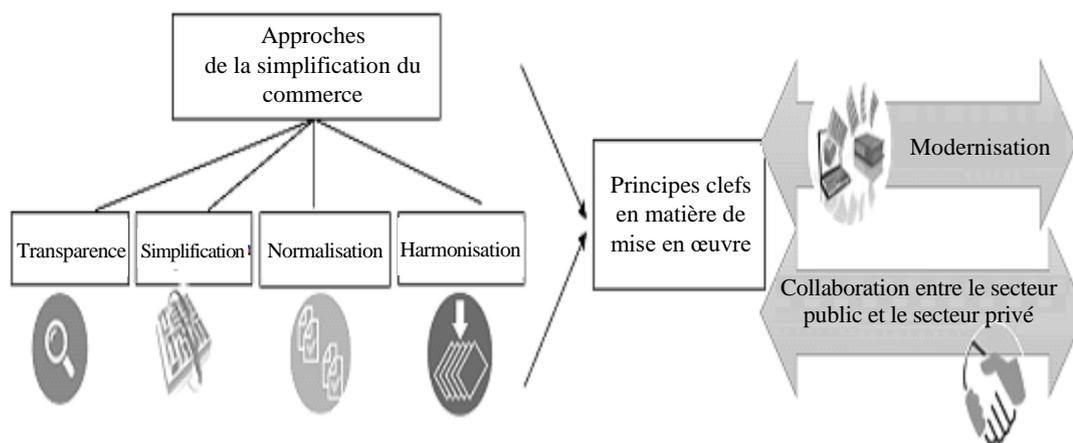


I. Introduction

1. L'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) est entré en vigueur le 22 février 2017, à l'issue de négociations qui ont duré plus d'une décennie. Il ne comporte pas de définition spécifique de la facilitation du commerce, mais cette notion a été décrite par plusieurs organisations internationales. Par exemple, la Commission économique pour l'Europe l'a définie en 2012 comme la simplification, la normalisation et l'harmonisation des procédures et des flux d'informations nécessaires pour acheminer des marchandises et des services du vendeur à l'acheteur et en acquitter le prix (voir <http://tfig.unece.org/details.html>). Les grands principes de la facilitation du commerce sont illustrés dans la figure 1.

Figure 1

Approches de la facilitation du commerce et principes clés en matière de mise en œuvre



Source : secrétariat de la CNUCED.

2. Les réformes de facilitation du commerce peuvent bénéficier aussi bien aux États qu'aux milieux d'affaires. Elles sont utiles aux pouvoirs publics car elles permettent d'améliorer le recouvrement des taxes applicables au commerce, de mieux utiliser les ressources et d'améliorer le respect des normes par les opérateurs commerciaux. Si elles sont bien mises en œuvre, elles peuvent accroître l'efficacité des services et des mesures de contrôle des pouvoirs publics, tout en réduisant le risque de corruption. Elles bénéficient aux opérateurs commerciaux en rendant les opérations plus prévisibles et plus rapides et en réduisant les coûts de transaction, d'où des exportations plus compétitives sur les marchés mondiaux.

3. On peut considérer les réformes de facilitation du commerce des investissements, qui sont susceptibles de réduire sensiblement les coûts du commerce transfrontières. L'Organisation de coopération et de développement économiques a estimé que les coûts pourraient être réduits d'environ 13 % dans les pays à faible revenu, de 14 % dans les pays à revenu intermédiaire inférieur et de 13 % dans les pays à revenu intermédiaire supérieur (voir www.oecd.org/tad/policynotes/oecd-tfi-implementation-impact-trade-costs.pdf).

4. Les réformes de facilitation du commerce peuvent également contribuer considérablement au développement humain et au développement des entreprises et des institutions, et donc à la réalisation du Programme 2030. Elles aident les petits commerçants, qui sont souvent des femmes, à rejoindre le secteur formel, améliorent la transparence et le respect du principe de responsabilité dans le cadre des activités économiques, favorisent la bonne gouvernance, accroissent la qualité des emplois, renforcent les capacités d'innovation en matière de technologies de l'information et, d'une manière générale, aident à moderniser les sociétés en produisant des avantages liés à l'efficacité administrative. Plus concrètement, la facilitation du commerce intéresse

directement la réalisation de plusieurs objectifs de développement durable, notamment les objectifs 8, 9, 16 et 17.

5. Le Programme 2030 tient compte des difficultés particulières rencontrées par plusieurs pays vulnérables, notamment les pays en développement sans littoral. Les politiques relatives à la facilitation du commerce et au transit occupent une place importante dans le Programme d'action de Vienne. L'application effective de celui-ci est essentielle à la réalisation des objectifs de développement durable dans les pays en développement sans littoral, et les partenariats entre ces pays et les pays de transit sont considérés comme particulièrement importants et nécessaires dans la perspective de la mise en œuvre du Programme 2030 et du Programme d'action de Vienne.

6. Le Maafikiano de Nairobi et l'Azimio de Nairobi, qui ont été adoptés à l'issue de la quatorzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Nairobi, 2016), exposent les moyens par lesquels la CNUCED peut appuyer davantage l'exécution du Programme 2030. Le Maafikiano définit les activités à mener par la CNUCED dans toute une série de domaines, notamment en ce qui concerne la facilitation du commerce, le transit et les questions connexes : contribuer à resserrer la coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit ; renforcer son appui aux réformes de la facilitation des échanges menées par les pays en développement ; intensifier ses travaux sur les services d'infrastructure¹.

7. La présente note expose succinctement les travaux menés par la CNUCED ces dernières années dans les domaines qui intéressent la facilitation du commerce et le transit, en mettant en lumière les enseignements tirés de l'expérience, ainsi que les problèmes que la CNUCED pourrait aider les pays en développement et les pays les moins avancés (PMA) à résoudre pour appliquer de nouvelles réformes de facilitation du commerce, dans la perspective de la réalisation du Programme 2030. Il s'agit de contribuer aux débats de la Réunion d'experts pluriannuelle, d'alimenter la réflexion pour apporter de nouveaux éclairages sur certaines questions et de formuler des conclusions fondées sur le point de vue des États membres au sujet des travaux que la CNUCED devrait mener dans ce domaine.

II. État de l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges

8. L'Accord est entré en vigueur le 22 février 2017, après avoir été ratifié par 110 des 164 pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). À ce jour, il a été ratifié par 141 pays, 23 membres n'ayant pas encore communiqué leurs instruments de ratification (10 pays en développement et 12 PMA). Deux pays en développement sans littoral n'ont pas encore ratifié l'Accord.

9. La section II de l'Accord contient des dispositions relatives au traitement spécial et différencié qui permettent aux pays en développement et aux PMA membres de déterminer quand appliquer certaines dispositions de l'Accord et d'énumérer les dispositions qu'ils ne pourront appliquer qu'après avoir obtenu une assistance technique et un appui au renforcement des capacités. Pour bénéficier de ces dispositions, les membres devraient classer, sur la base d'auto-évaluations, chacune des dispositions de l'Accord dans l'une de trois catégories (A, B ou C, selon leur état de préparation à la mise en œuvre de la disposition) et en informer l'OMC, dans les délais fixés.

10. La catégorie A englobe les dispositions qu'un pays a déjà mises en œuvre au moment de l'entrée en vigueur de l'Accord (ou, dans le cas des PMA membres, dans l'année suivant l'entrée en vigueur, c'est-à-dire au plus tard au 22 février 2018), ou encore au moment de la ratification si celle-ci est postérieure au 22 février 2017. Les dispositions des catégories B et C sont assorties de dates d'application qui sont définies par les pays en développement et les PMA sur la base d'auto-évaluations. La catégorie B recouvre les dispositions que le membre doit mettre en œuvre après l'entrée en vigueur de l'Accord, à l'issue d'une période de transition qu'il détermine lui-même. La catégorie C contient les

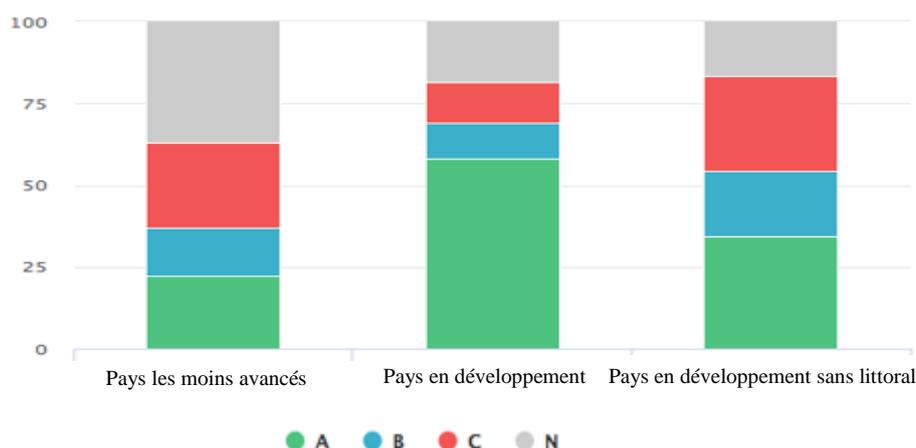
¹ TD/519/Add.2, par. 55 j) et x) et par. 76 t).

dispositions que le membre doit mettre en œuvre après l'entrée en vigueur de l'Accord, à l'issue d'une période de transition qu'il définit lui-même, et pour lesquelles il a besoin d'une assistance et d'un appui. Les catégories B et C sont assorties de dates limites de mise en œuvre spécifiques, que chaque membre doit notifier comme prévu dans la section II. Les dates limites sont fonction de la catégorie et du statut du membre (pays en développement ou PMA).

11. La figure 2 présente les taux de notification pour chaque groupe de pays au 20 janvier 2019. Fait notable, aussi bien les pays en développement que les PMA ont encore des mesures à notifier (environ 20 % et 40 %, respectivement). En application de l'article 16 de l'Accord, les notifications auraient dû être faites avant le 22 février 2018. Les chiffres indiquent nettement que certains pays en développement et PMA nécessitent davantage d'assistance technique et d'appui au renforcement des capacités.

Figure 2

Dispositions relatives au traitement spécial et différencié : proportion des éléments à notifier qui ont été communiqués à ce jour, par groupe de pays



Source : Base de données de l'AFE de l'OMC, disponible à l'adresse www.tfadatabase.org/notifications/global-analysis.

Note : N = mesures qui n'ont pas encore été notifiées.

III. Données d'expérience et enseignements à retenir en matière de mise en œuvre des mesures concernant la facilitation du commerce et le transit

12. Comme le font ressortir les taux de notification des pays en développement et des PMA, la mise en œuvre de réformes de facilitation du commerce est complexe, y compris lorsqu'il s'agit des dispositions de l'AFE. La facilitation du commerce est souvent fondée sur une approche multipartite, qui prévoit non seulement une collaboration entre diverses parties prenantes du secteur public, mais aussi la participation du secteur privé tout au long du processus. En outre, pour optimiser la dimension transfrontière de la facilitation du commerce, il est également nécessaire que les parties prenantes des pays voisins collaborent entre elles.

13. Certaines procédures de facilitation du commerce sont plus difficiles à mettre en place que d'autres et exigent un degré élevé de collaboration et d'intégration, en particulier celles qui sont liées à l'établissement de guichets uniques (voir chap. III.C). Il importe donc que les parties prenantes soient bien organisées ; c'est la raison d'être des comités nationaux de facilitation des échanges.

14. Le présent chapitre porte sur certaines procédures de facilitation du commerce pour lesquelles la CNUCED a recensé des enseignements à retenir et des expériences à partager, dans le cadre de ses activités d'assistance technique et de renforcement des capacités destinées aux pays en développement et aux PMA.

A. Comités nationaux de facilitation des échanges et feuilles de route nationales

15. Le paragraphe 2 de l'article 23 de l'Accord dispose que chaque Membre établira et/ou maintiendra un comité national de la facilitation des échanges, ou désignera un mécanisme existant, pour faciliter à la fois la coordination et la mise en œuvre des dispositions du présent accord au plan interne. L'Accord ne comporte cependant pas d'indications supplémentaires sur les modalités de création et de fonctionnement de ces comités.

16. La CNUCED a donc créé un programme de renforcement des comités nationaux de facilitation des échanges, dans le cadre duquel elle dispense des formations aux secrétariats et aux membres de ces comités. Il s'agit en premier lieu d'aider à mettre en œuvre de façon coordonnée les réformes de facilitation du commerce, y compris les mesures prescrites par l'Accord². Le programme contribue directement à l'application du paragraphe 2 de l'article 23, ainsi qu'à la réalisation de la cible 17.17 des objectifs de développement durable (encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile).

17. Depuis la création du programme en 2016, la CNUCED a apporté un appui important aux comités nationaux de facilitation des échanges de plus de 30 pays. Elle prépare le lancement du programme dans au moins 10 autres pays. Ses travaux ont bénéficié à plus de 1 800 acteurs de la facilitation du commerce (dont un tiers de femmes), qui ont tous obtenu une certification. Dans les commentaires recueillis par la CNUCED, 93 % des bénéficiaires ont indiqué que le programme avait contribué à améliorer leurs connaissances sur la facilitation du commerce et 82 % se sont déclarés mieux à même d'assumer leur rôle de membre du comité national de facilitation des échanges de leur pays.

18. Outre le renforcement des capacités, le programme a pour principal résultat l'établissement de la feuille de route nationale pour la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce, que les membres des comités nationaux de facilitation des échanges élaborent sur la base du modèle établi par la CNUCED. La feuille de route fournit aux pays un plan de travail pour une période de trois à cinq ans, permettant une mise en œuvre ciblée et échelonnée des mesures de réforme qu'ils ont définies, notamment au titre de l'Accord.

19. Pour permettre aux pays de mettre en commun leurs expériences et les bonnes pratiques, la CNUCED a organisé deux forums à l'intention des comités nationaux de facilitation des échanges : un forum mondial à Genève en janvier 2017 et un forum africain à Addis-Abeba en novembre 2018. Chacune de ces manifestations a réuni entre 250 et 300 participants, qui représentaient des organismes publics, tels que des ministères responsables du commerce et des douanes, et le secteur privé. Un quart des participants étaient des femmes.

20. Parmi les questions abordées au Forum africain, on peut citer le rôle des organisations régionales africaines, le rôle des comités nationaux de facilitation des échanges dans la mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation du commerce de l'Accord portant création de la zone de libre-échange continentale africaine, les initiatives de dématérialisation des procédures aux points d'entrée, la participation du secteur privé aux activités des comités nationaux de facilitation des échanges, la coordination des organismes présents aux frontières et le rôle des couloirs de transit. Des séances ont également été consacrées aux questions de genre dans le cadre du commerce transfrontières et à l'application des technologies numériques aux modalités futures du commerce. Le forum africain a notamment abouti aux résultats suivants :

a) Sensibilisation aux initiatives africaines en faveur de la facilitation du commerce, dans le cadre de mécanismes d'intégration régionale comme la zone de libre-échange continentale ;

² Voir <https://unctad.org/fr/DTL/TLB/pages/TF/Committees/Empowerment-Programme-for-National-Trade-Facilitation-Bodies.aspx>.

b) Partage d'informations sur les nombreux outils disponibles, notamment les portails commerciaux, le Mécanisme pour l'AFE et la base de données de l'AFE, le Guide pratique relatif à la facilitation du commerce, le répertoire des comités nationaux de facilitation des échanges et les outils d'apprentissage destinés aux autorités douanières et aux autres organismes présents aux frontières ;

c) Lignes directrices formulées par des experts, visant à permettre au secteur privé de tirer le meilleur parti des réformes de facilitation du commerce, en déterminant quelles réformes donneront les meilleurs résultats, en travaillant en partenariat avec les pouvoirs publics pour mettre en œuvre ces réformes et en mettant en place un mécanisme de retour d'information permettant de vérifier que les réformes donnent les résultats escomptés ;

d) Un appel en faveur du renforcement des capacités permettant aux comités nationaux de facilitation des échanges de tenir compte systématiquement des questions de genre.

21. La bonne mise en œuvre des réformes de facilitation du commerce dépend largement du bon fonctionnement des comités nationaux de facilitation des échanges. Cela suppose, d'une part, que les pays aient la volonté politique nécessaire pour créer et faire fonctionner les comités et, d'autre part, que les membres des comités soient déterminés à contribuer activement au processus de réforme et qu'ils aient la capacité de le faire. Les comités qui fonctionnent bien peuvent également faire l'objet d'études de cas sur les bonnes pratiques en matière de partenariats public-privé, ce qui va dans le sens de l'objectif 17.

B. Transparent

22. L'article premier de l'accord, qui concerne la transparence, a pour objectif de garantir le caractère prévisible des procédures commerciales transfrontières, notamment grâce à la publication des procédures en question. Dans ce contexte, l'assistance technique de la CNUCED vise à renforcer les capacités nationales permettant de garantir la transparence des règles et des réglementations, à simplifier les procédures liées au commerce et à favoriser la bonne coordination et l'efficacité du réseau de points d'information. L'action menée dans ces trois domaines repose sur des informations précises et exactes sur les différentes étapes que les négociants doivent accomplir dans la pratique dans le cadre des procédures. C'est pourquoi la CNUCED articule ses activités de facilitation du commerce autour de la création de portails d'information sur le commerce.

23. De 2016 à 2018, la CNUCED a aidé le Kenya, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, le Rwanda et le secrétariat de la Communauté d'Afrique de l'Est, ainsi que le Bénin, le Mali, le Nigéria et le secrétariat de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, à créer des portails d'information nationaux et régionaux sur le commerce. À cette fin, elle a collaboré avec les comités nationaux de facilitation du commerce pour former des équipes nationales et organiser la collecte de données sur les procédures à l'échelle du système commercial avec les organismes responsables de la réglementation du commerce. Ces données sont continuellement intégrées dans les portails nationaux tels que Info Trade Kenya, Rwanda Trade et Uganda Trades, qui sont liés à un index régional des outils de facilitation du commerce, ce qui permet de mesurer et de comparer d'un pays à l'autre, en temps réel, le degré de difficulté de l'importation et de l'exportation et le poids des charges administratives³. Fin 2018, les cinq portails d'Afrique de l'Est permettaient d'accéder à 473 procédures nationales, toutes facilement comparables grâce à l'index.

24. Garantissant la transparence des règles et des réglementations, les portails nationaux d'information sur le commerce deviennent des guichets uniques où l'on trouvera des guides précis sur les différentes étapes relatives aux licences, aux permis et aux procédures de dédouanement applicables aux produits les plus échangés. Les portails d'information sur le commerce sont intégrés dans les sites Web des organismes publics, solution qui multiplie

³ Voir <http://tradeshelppdesk.eac.int>.

les moyens pour les négociants d'accéder aux informations commerciales et qui garantit la présentation normalisée des informations dans tous les outils en ligne des États membres.

25. La simplification des procédures est rendue possible par la présentation d'informations précises grâce aux portails d'information commerciale. Il ressort systématiquement de l'analyse de ces données qu'il est possible de réduire d'au moins 50 % le nombre de mesures à prendre et d'obligations à respecter, ainsi que les délais et les coûts administratifs, sans modifier les lois et les règlements. La CNUCED focalise son assistance technique sur la formation des membres des comités nationaux de facilitation des échanges aux techniques permettant de simplifier les procédures, en créant des mécanismes pour définir, examiner et appliquer effectivement les mesures de simplification. Dans la pratique, elle parvient souvent à ce résultat en aidant des groupes de travail à s'occuper des questions de simplification sous les auspices des comités nationaux.

26. Pour renforcer les points d'information, il faut notamment mettre en place un réseau de coordonnateurs doté des capacités nécessaires pour répondre aux demandes de renseignements et aider les négociants et les opérateurs à surmonter les obstacles au commerce qu'ils rencontrent. L'action de renforcement des capacités menée dans ce domaine comprend l'élaboration d'outils tels qu'un système de gestion des réclamations à l'intention des négociants, qui peuvent facilement soumettre aux points d'information les demandes d'information ou les réclamations. Les systèmes de ce type permettent également aux points d'information, dont le personnel est formé à la résolution de problèmes, de transmettre les demandes aux fonctionnaires ou organismes publics compétents et d'en assurer le suivi jusqu'à ce qu'un résultat satisfaisant soit communiqué au négociant.

27. La transparence des procédures commerciales est importante car elle rend prévisibles les activités des négociants et les étapes des chaînes d'approvisionnement et de valeur. Elle est particulièrement utile en ce qu'elle permet aux microentreprises et aux petites et moyennes entreprises de participer au commerce international, alors qu'elles sont souvent dépourvues des ressources nécessaires pour trouver des informations pertinentes et justes sur les procédures commerciales internationales, à moins qu'elles soient facilement accessibles. En outre, la transparence favorise la bonne gouvernance publique et la lutte contre la corruption, étant donné que les procédures et les coûts s'y rapportant ne devraient pas paraître arbitraires si des informations sont disponibles à leur sujet. Les dispositions de l'Accord relatives à la transparence et les portails d'information sur le commerce jouent donc un rôle important dans la réalisation de l'objectif 16.

C. Automatisation et guichets uniques

28. Au titre de l'article 10.4 de l'AFE, les membres doivent s'efforcer « d'établir ou de maintenir un guichet unique » et « [utiliser], dans la mesure du possible et de ce qui sera réalisable, les technologies de l'information à l'appui du guichet unique ».

29. Permettant de répondre à toutes les règles d'importation, d'exportation et de transit au moyen d'une seule plateforme, les guichets uniques améliorent la connectivité entre les douanes, les exploitants de ports et de terminaux, les autres organismes de réglementation et les négociants, ainsi que la coordination entre tous les organismes s'occupant de frontières ou de réglementation.

30. Les guichets uniques électroniques permettent de soumettre les données voulues au moyen d'un portail électronique unique qui permet de communiquer des renseignements normalisés, ce qui évite de devoir les soumettre à plusieurs reprises, à différents organismes publics. L'objectif global du guichet unique électronique est de créer les conditions permettant de parvenir aux résultats suivants :

- a) Efficacité, grâce à la rationalisation des processus et des procédures, à la réduction des coûts et à une meilleure utilisation des ressources ;
- b) Transparence, grâce à la publication en ligne d'informations précises, fiables et actualisées ;

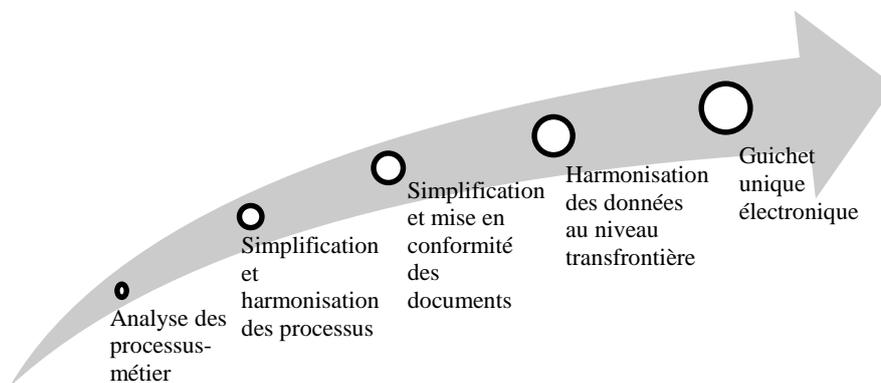
c) Compétitivité, grâce à l'amélioration des conditions de l'activité commerciale, au renforcement des capacités et à l'utilisation de technologies.

31. Depuis de nombreuses années, la CNUCED aide plus de 90 pays du monde entier à automatiser les processus de gestion douanière grâce à son Système douanier automatisé (SYDONIA). Initialement conçu comme un système de collecte de données concernant le commerce extérieur, SYDONIA est devenu un système automatisé complet pour la gestion douanière des procédures d'importation, d'exportation et de transit. La dernière version, SYDONIA World, repose sur l'utilisation de services en ligne. SYDONIA comprend plusieurs composants communs pour la gestion automatisée des procédures douanières. En outre, compte tenu des besoins des utilisateurs, la CNUCED a mis au point un certain nombre de services supplémentaires, tels qu'un module de gestion de la performance (module SYDONIA pour la mesure de la performance) et un système électronique de certification phytosanitaire (système automatisé de certification ASYCER). Le système est également conçu pour permettre aux pays qui l'utilisent de définir leurs propres modules et services. Cette fonctionnalité est conforme au principe fondamental de SYDONIA, selon lequel les pays utilisateurs participent à tous les stades de la mise au point du système. Les pays sont formés pour s'occuper de la gestion et de la mise à jour du système et, éventuellement, de l'élaboration de nouvelles fonctionnalités, de façon à s'appropriier le projet.

32. Au vu des expériences positives et des bons résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre de SYDONIA World, plusieurs pays ont demandé à la CNUCED de les aider à élaborer un système de guichet unique électronique. La CNUCED collabore donc avec plusieurs pays, par exemple la Jamaïque et le Rwanda, pour les aider à mettre en place ce système. Dans ce domaine, elle fonde son approche sur les normes internationales pertinentes, ainsi que sur l'expérience tirée de l'exécution de projets semblables dans d'autres pays. Des lignes directrices pour la mise en place d'un système de guichet unique électronique ont été élaborées à l'intention des équipes responsables de la mise en œuvre des projets ; en général, le système est mis en place suivant le processus présenté dans la figure 3.

Figure 3

Processus de mise en place du système à guichet unique



Source : secrétariat de la CNUCED.

33. L'automatisation des procédures commerciales transfrontières et la mise en place de guichets uniques électroniques occupent une place importante dans les réformes de facilitation du commerce, conformément aux approches axées sur la simplification, l'harmonisation, la normalisation et la modernisation. L'automatisation des procédures douanières au moyen de SYDONIA et l'établissement de guichets uniques électroniques se sont avérées utiles aux pays, leur ayant permis d'accroître leurs recettes, d'améliorer le respect des normes et de réaliser des gains d'efficacité, et elles favorisent la bonne gouvernance, conformément à l'objectif 16.

D. Couloirs et réseaux pour le transit et le transport durable de marchandises

34. Le transit est un outil important pour la facilitation du commerce, en particulier pour les pays en développement sans littoral, dont les importations et les exportations doivent passer par des pays tiers. Il repose sur la liberté de transit (le droit de faire transiter des marchandises par le territoire d'un pays tiers) et l'obligation pour les pays tiers d'autoriser le transit, ainsi que sur les procédures que les pays de transit peuvent légitimement appliquer dans ce domaine. Au niveau international, l'importance du transit est reconnue dans divers cadres directifs, comme le Programme d'action de Vienne, et instruments, tels que la Convention et Statut sur la liberté du transit de 1921, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1947, la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral de 1965 et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

35. Le transit occupe une place centrale dans le cadre de facilitation du commerce de l'OMC ; il est visé par l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), et l'article 11 de l'AFE, qui s'appuie sur l'article V du GATT. Fait notable, à l'heure actuelle, le taux de notification des mesures concernant le transit prises au titre de l'AFE est généralement plus élevé dans les pays de transit que dans les pays en développement sans littoral. En outre, les pays de transit semblent généralement faire état d'un meilleur état de préparation à la mise en œuvre des dispositions de l'AFE que les pays en développement sans littoral.

36. De façon générale, beaucoup de pays réglementent le transit sur la base des droits de transit. Faisant souvent l'objet de négociations entre États, ces droits sont définis dans des accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux sur le transit ou le transport transfrontière. Ces accords définissent les conditions et les modalités des droits de transit, qui comprennent dans certains cas des quotas et des autorisations, et d'autres aspects techniques liés aux opérations de transit. Au titre de l'AFE, les pays doivent accorder aux produits en transit un traitement non moins favorable que celui qui est appliqué au transport national de marchandises.

37. D'un point de vue opérationnel, une opération de transit fait entrer en jeu des biens, des services, des opérations, des véhicules ou d'autres moyens de transport et des infrastructures. Le transit doit donc être conforme à diverses normes nationales, notamment les lois sur la circulation et le transport, les prescriptions en matière de permis, les règles de sécurité relatives aux véhicules, la législation environnementale et les lois sur l'immigration.

38. Parallèlement à la conclusion d'accords bilatéraux, la tendance des dernières années a consisté à mettre en place des solutions plus globales au niveau régional pour établir ou renforcer des systèmes de transit et de transport intégrés et harmonisés, à l'appui de l'intégration économique régionale. Les accords régionaux concernent notamment l'harmonisation des procédures et des documents douaniers en matière de transit, la coopération régionale entre les autorités, en particulier aux postes frontière, et les systèmes régionaux de garantie en matière de transit douanier.

39. Dans de nombreux pays, les obstacles liés au transit relèvent essentiellement de deux domaines : la gestion des garanties en matière de transit, qui sont nécessaires dans la plupart des pays pour que les marchandises puissent y transiter sans que ne soit exigé le paiement de droits ou des taxes, et la communication d'un pays à l'autre de données sur les opérations de transit. Les problèmes dans ces deux domaines sont à l'origine d'une grande partie des retards et des cas où les coûts de transit sont dissuasifs.

40. Tout comme la facilitation du commerce en général, le transit est complexe, car il fait intervenir de nombreux acteurs, tant privés que publics, et les différents pays de l'itinéraire de transit. Visant à faciliter la bonne communication entre les pays participant aux opérations de transit, en particulier entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit, le paragraphe 17 de l'article 11 de l'AFE est libellé comme suit : « Chaque Membre s'efforcera de désigner un coordonnateur national du transit auquel pourront être adressées toutes les demandes d'information et propositions émanant d'autres Membres au

sujet du bon fonctionnement des opérations de transit ». Le rôle de ces coordonnateurs n'est toutefois pas défini dans l'Accord.

41. En septembre 2018, seuls quelques membres et observateurs avaient désigné leur coordonnateur national du transit et notifié cette nomination à l'OMC. L'AFE n'oblige pas les membres à communiquer cette information, mais l'OMC établit actuellement une liste de ces coordonnateurs afin de garantir la bonne coordination des questions de transit, qui concernent par définition plusieurs pays.

42. En 2018, la CNUCED a organisé un cours pour renforcer les capacités des coordonnateurs nationaux du transit actuels et futurs (Genève, 23-29 avril 2018). Les objectifs étaient d'aider les pays en développement et les PMA à mieux comprendre le rôle et les fonctions des coordonnateurs nationaux, de former les coordonnateurs nationaux et d'inciter les pays à notifier la nomination des coordonnateurs nationaux à l'OMC.

43. En outre, la CNUCED aide les pays à conclure des accords de transit et à évaluer les différents moyens de mettre en œuvre des mesures de transit. De plus, le système SYDONIA comporte un module consacré au transit qui peut aider les autorités douanières à gérer les procédures nationales de transit douanier, notamment en ce qui concerne les garanties et la gestion des données. La CNUCED coopère avec plusieurs organisations régionales et travaille au niveau bilatéral pour permettre la communication électronique de données sur le transit entre les pays.

44. L'action menée par la CNUCED dans le domaine des transports est de plus en plus axée sur la promotion du transport durable de marchandises, notamment les solutions de transit et de transport durables fondées sur les couloirs. La présence de réseaux et des couloirs de transport efficaces et durables est essentielle au développement économique et commercial des pays, à l'inclusion et au progrès en matière sociale, et à l'intégration régionale et mondiale, particulièrement dans le cas des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement. Dans ses trois grands domaines d'action, la CNUCED a pour objectif d'aider les pays en développement à promouvoir des solutions de transport durables, notamment dans le cadre des couloirs et les réseaux de transport. Elle envisage le transport durable de marchandises selon une conception large et sans exclusive de ses dimensions économique, sociale et environnementale. Pour que les principes de durabilité puissent être respectés dans le transport de marchandises, y compris dans les couloirs, il faut notamment que le secteur (de même que, par conséquent, les pays et les échanges commerciaux entre ceux-ci) soit en mesure de parvenir à l'efficacité et à l'efficacité économiques, et il est nécessaire d'améliorer la connectivité et la qualité des services et de garantir l'intégration sociale, tout en réduisant les externalités négatives, notamment l'épuisement des sources d'énergie et des autres ressources utilisées, la dégradation de l'environnement et les effets liés aux changements climatiques⁴.

45. Parmi les activités d'assistance technique que mène la CNUCED pour aider les pays à promouvoir et à mettre en œuvre des solutions favorisant le transport durable des marchandises, on peut citer le projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Renforcement des capacités des pays en développement dans l'optique de la transition vers le transport durable des marchandises ». Dans le cadre de ce projet, la CNUCED a mené nombre d'activités pour contribuer à améliorer la capacité des décideurs, des transporteurs et des grandes institutions financières à promouvoir et de financer des systèmes de transport durable des marchandises dans les pays bénéficiaires, grâce à des politiques de transport bien conçues et à des mesures et des mécanismes de financement appropriés. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur une méthode et des outils pratiques qu'elle a mis au point pour accompagner les acteurs publics et privés de tous les modes de transport dans les différentes étapes de la planification, de la conception, de l'élaboration et de la mise en œuvre de stratégies qui favorisent le transport durable de marchandises et qui soient adaptées aux besoins⁵.

⁴ Voir <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Sustainable-Transport.aspx>.

⁵ Voir le site consacré au cadre de la CNUCED pour le transport durable de marchandises, disponible à l'adresse www.sft-framework.org/.

46. Concrètement, ces activités ont notamment abouti à une collaboration avec l'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional, qui a produit divers résultats tels que la définition pour chaque couloir de stratégies en faveur du transport durable de marchandises, où sont précisés les buts, les objectifs et les ambitions qui les sous-tendent ; le recensement des principaux problèmes qui compromettent la durabilité économique, sociale et environnementale dans chaque couloir ; la définition de solutions précises et adaptées aux problèmes recensés. Les activités dans ce domaine ont aidé l'Agence, l'Autorité et leurs États membres respectifs à élaborer des projets de stratégie en faveur du transport durable de marchandises et les projets de plan d'action correspondants. L'objectif est d'intégrer ces stratégies dans les plans stratégiques quinquennaux de l'Agence et de l'Autorité. En collaboration avec la CNUCED et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Autorité a commencé par mettre en place un programme en faveur du transport écologique des marchandises, qui est destiné à être intégré dans sa stratégie de transport durable des marchandises⁶.

IV. Conclusions et perspectives

47. La bonne mise en œuvre des réformes de facilitation du commerce, y compris en ce qui concerne le transit, suppose l'existence d'une volonté politique et la participation active de différents acteurs à l'action menée au niveau national, ainsi qu'une collaboration efficace avec les pays voisins des couloirs de transit et au niveau régional.

48. Le chapitre III a mis en lumière certaines activités que la CNUCED a entreprises et certaines solutions qu'elle a recommandées pour favoriser la mise en œuvre de réformes de facilitation du commerce dans différents pays en développement et PMA. Afin de mieux aider ces pays à bien mettre en œuvre les réformes de facilitation du commerce, notamment les dispositions de l'AFE, la CNUCED examine actuellement les améliorations à apporter aux programmes actuels ou les activités supplémentaires à mener à l'appui des pays et des organisations régionales et sous-régionales.

49. Compte tenu des questions soulevées dans la présente note, les représentants à la septième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sont donc invités à réfléchir au rôle stratégique de la facilitation du commerce et du transit dans le contexte du Programme 2030 ; ils voudront peut-être examiner, notamment, les questions suivantes :

a) Quel est l'état de l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges ? Y a-t-il besoin de créer de nouveaux programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités dans les pays en développement et les pays les moins avancés ?

b) Comment peut-on renforcer et autonomiser les comités nationaux de facilitation des échanges pour que chaque pays soit à même de mettre en œuvre l'Accord ?

c) Quelles meilleures pratiques et quelles études de cas mettent en lumière certains moyens de faciliter le commerce en vue de mettre en œuvre l'Accord ? Comment les pays peuvent-ils passer d'une approche axée sur le respect de l'Accord à la rationalisation des moyens de faciliter le commerce grâce à l'analyse des processus métier et à l'utilisation de portails d'information sur le commerce ? De quelle façon peuvent-ils obtenir l'adhésion politique aux réformes de facilitation du commerce, aux niveaux national et régional ?

d) Au titre des dispositions de l'Accord relatives au transit, quelles sont les prescriptions concernant la collaboration et la coordination entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit ? Comment l'approche des couloirs peut-elle être appliquée efficacement au transit ? Quel est le rôle des accords multilatéraux, bilatéraux et régionaux ?

⁶ Disponible à l'adresse www.ccacoalition.org/sites/default/files/resources/2017_northern-corridor-green-freight_NCTTCA.pdf.

e) Comment les pays peuvent-ils suivre la mise en œuvre de l'Accord ? Quels cas concrets peuvent-être cités à titre d'exemple en ce qui concerne le suivi et l'évaluation, notamment l'évaluation de la mise en œuvre des feuilles de route et plans de travail nationaux dans le domaine de la facilitation du commerce ?

f) Quels sont les meilleurs moyens pour les pays de promouvoir les questions de genre dans le cadre des réformes de facilitation du commerce ? Comment mettre en place des politiques pour appuyer les petits commerçants transfrontaliers, dont beaucoup sont des femmes ?

g) À long terme et au-delà de la mise en œuvre de l'Accord, comment les nouvelles technologies comme la chaîne de blocs, l'intelligence artificielle et l'Internet des objets peuvent-elles contribuer à rendre plus efficaces la facilitation du commerce et des transports et les processus de transit, y compris les échanges transfrontières le long des couloirs ?
