



Conseil économique et social

Distr. générale
27 avril 2017
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité exécutif

Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques

Vingt-troisième session

Genève, 3-4 avril 2017

Point 7a) de l'ordre du jour provisoire

Recommandations et normes

Recommandations pour approbation

Révision

Recommandation N°42: Mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports

Résumé

De nombreux pays à travers le monde ont fait des efforts pour faciliter le commerce et les transports. Seul un petit nombre, cependant, ont mis en place des mécanismes durables pour contrôler l'efficacité des politiques et des procédures qui facilitent le commerce et accélèrent les chaînes internationales d'approvisionnement et de valorisation. Il faut donc que les pays se dotent de mécanismes nationaux de surveillance de la facilitation du commerce et des transports afin de mesurer et d'évaluer les progrès, et d'aider à l'élaboration de politiques et d'efforts de modernisation.

Cette recommandation a pour but d'encourager les gouvernements, les milieux d'affaires, les partenaires de développement et les organisations internationales à collaborer à l'élaboration de mécanismes durables de surveillance de la facilitation du commerce et des transports. Elle traite en conséquence de questions relatives aux arrangements institutionnels et des méthodes de conception et d'application de tels mécanismes.

Le document ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/8 est soumis à la vingt-troisième session de la plénière du CEFACT-ONU pour approbation.

Table des matières

Page

I.	Recommandation N° 42 : Mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports.....	3
A.	Introduction	3
B.	Objet	4
C.	Portée.....	4
D.	Avantages	4
E.	Recommandation	4
II.	Lignes directrices relatives à la Recommandation N° 42 sur la mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports	5
A.	Introduction	5
B.	Arrangements institutionnels	5
C.	Portée de la surveillance	6
D.	Méthodes et indicateurs de collecte de données	8
E.	Analyse des données et recommandations.....	11
F.	Formulation de politiques et plans d'action.....	12
G.	Renforcement des capacités nationales.....	13
H.	Ressources	13
I.	Soutien international.....	14
J.	Collaboration avec les pays voisins	14
K.	Considérations de genre.....	14
Annexe I :	Aperçu des différents indicateurs transfrontières	16
Annexe II :	Exemple d'indicateurs des niveaux supérieur et intermédiaire dans un mécanisme de surveillance	18

I. Recommandation N° 42 : Mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports

A. Introduction

1. De nombreux pays à travers le monde ont fait des efforts pour faciliter le commerce et les transports. Seul un petit nombre, cependant, ont mis en place des mécanismes durables pour contrôler l'efficacité des politiques et des procédures qui facilitent le commerce et accélèrent les chaînes internationales d'approvisionnement et de valorisation.

2. Plusieurs enquêtes et bases de données d'envergure mondiale¹ axées sur la facilitation du commerce sont aujourd'hui disponibles et se sont révélées très utiles comme repères et comme outils de sensibilisation. Elles ne contiennent cependant pas d'informations suffisamment détaillées pour aider à l'élaboration et à l'actualisation de plans d'action nationaux axés sur la facilitation du commerce.

3. Des évaluations de la facilitation du commerce et des transports ont également été réalisées dans certains pays. Dans de nombreux cas, il s'agit d'évaluations de circonstance par nature, n'ayant guère suscité de coordination entre les partenaires de développement ni bénéficié du soutien des instances gouvernementales concernées.

4. D'où ce besoin, pour les pays, de mettre en place des mécanismes durables de surveillance de la facilitation du commerce et des transports, permettant de mesurer et d'évaluer les progrès réalisés dans ce domaine et d'aider à la formulation, à l'actualisation et à la hiérarchisation de recommandations axées sur cet objectif de facilitation.

5. La présente recommandation prend appui sur des recommandations existantes de la CEE. Y est notamment contenue l'idée qu'un pays s'efforce, lorsqu'il y a lieu, de recueillir des données sur la facilitation du commerce et des transports selon le modèle « acheter-expédier-payer », qui est exposé dans la recommandation n° 18². Celle-ci met l'accent sur l'importance des arrangements institutionnels régissant les mécanismes de surveillance. Elle propose que les organismes nationaux de facilitation du commerce prennent chaque fois que possible la tête de ces mécanismes de surveillance, en accord avec la recommandation n° 4³. Elle met également en lumière l'importance de l'engagement et de la consultation entre parties prenantes multiples, ce qui fait l'objet de la recommandation n° 40⁴.

1 On citera à titre d'exemples l'Indice de performance logistique (LPI) et les bases de données *Doing Business* de la Banque mondiale, les enquêtes d'opinion auprès de dirigeants d'entreprises réalisées par le Forum économique mondial, les initiatives conjointes menées pour mettre au point une méthode type commune de calcul des coûts totaux des échanges internationaux et fournir aux chercheurs et aux politiques un outil qui fasse office de référence mondiale en la matière, et la base de données CESAP/Banque mondiale sur les coûts des échanges (voir l'annexe I).

2 Voir la Recommandation n° 18 de la CEE sur les mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international, disponible à l'adresse : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec18/Rec18_pub_2002_ecetr271.pdf (consultée le 17 janvier 2017).

3 Recommandation n° 4 de la CEE relative aux organismes nationaux de facilitation du commerce, disponible à l'adresse : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/ECE_TRADE_425_CFR4.pdf (consultée le 17 janvier 2017).

4 Recommandation n° 40 de la CEE, relative aux méthodes de consultation sur les meilleures pratiques de consultation des milieux économiques et des pouvoirs publics concernant les questions de facilitation du commerce, disponible à l'adresse : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_plenary/plenary15/ECE_TRADE_C_CEFACT_2015_9_Rev1E_Rec40_RevFinal.pdf (consultée le 17 janvier 2017).

B. Objet

6. La présente recommandation a pour objet d'encourager les gouvernements, les milieux d'affaires, les partenaires de développement et les organisations internationales à collaborer à l'élaboration de mécanismes durables de surveillance de la facilitation du commerce et des transports. En conséquence, elle traite des questions liées aux arrangements institutionnels et des méthodes de conception et d'application de tels mécanismes.

C. Portée

7. Cette recommandation est essentiellement centrée sur les mécanismes de surveillance au niveau national. Bon nombre de principes de base, toutefois, valent tout aussi bien aux niveaux local, sous-régional, régional et mondial.

D. Avantages

8. L'adoption, par un pays, d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports lui procurera les avantages suivants :

- Une surveillance rentable et durable de la facilitation du commerce et des transports ;
- Des données fiables, systématiques, cohérentes et harmonisées, devant favoriser la prise de décisions et la modernisation ;
- Des capacités humaines renforcées au niveau national pour la facilitation du commerce et des transports ; et
- Des procédures rationalisées en matière de commerce et de transport, une plus grande efficacité des échanges et une compétitivité commerciale renforcée.

E. Recommandation

9. À la lumière de ce qui précède, le CEFACT-ONU, à sa vingt-troisième session plénière d'avril 2017 à Genève, a recommandé ce qui suit :

- Les gouvernements et les opérateurs commerciaux sont invités à mettre en place des mécanismes de surveillance nationaux de la facilitation des échanges et des transports ;
- Les gouvernements et les opérateurs commerciaux sont invités à envisager de prendre les mesures ci-après, destinées à assurer la durabilité des mécanismes de surveillance :
 - Se doter des capacités nationales requises pour que les activités des mécanismes de surveillance puissent être menées, chaque fois que possible, par des équipes et des experts nationaux ; et
 - Institutionnaliser les mécanismes de surveillance : un organe de supervision du fonctionnement d'un mécanisme de surveillance sera composé de représentants de l'ensemble des parties prenantes concernées par la facilitation du commerce et des transports, ou de celles de ces parties prenantes occupant une place prépondérante, et les organismes nationaux de facilitation du commerce seront, chaque fois que possible, pleinement mis à contribution pour mener les activités déployées au titre de ce mécanisme ;
- Chaque fois que possible, les organisations internationales et les partenaires de développement apporteront leur concours aux pays qui en ont besoin en les assistant

dans la mise sur pied de leur propre mécanisme de surveillance, surtout s'il s'agit de pays parmi les moins avancés (PMA), de pays en développement sans littoral et de petits États insulaires en développement (PEID).

II. Lignes directrices relatives à la Recommandation N° 42 sur la mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports

A. Introduction

10. Il importe que les pays mettent en place des mécanismes nationaux de surveillance de la facilitation du commerce et des transports afin de mesurer et d'évaluer les progrès accomplis sur le plan de la facilitation du commerce et des transports et de favoriser la formulation, l'actualisation et la hiérarchisation des recommandations en la matière. L'expérience a montré que certains pays ont procédé avec succès à des évaluations de la facilitation du commerce et des transports. Dans bon nombre de cas, cependant, il s'agissait d'évaluations de circonstance par nature, ayant été menées sans grande coordination entre les partenaires de développement et avec un soutien limité des instances gouvernementales concernées.

11. La présente recommandation a pour objet d'encourager les gouvernements et les milieux commerciaux à collaborer à la mise au point d'une méthode viable pour la mise en place de mécanismes de surveillance de la facilitation du commerce et des transports. Elle traite par conséquent de questions liées aux arrangements institutionnels et des méthodes de conception et de mise en œuvre de tels mécanismes. Elle a avant tout une portée nationale, mais bon nombre de ses principes de base valent tout aussi bien aux niveaux local, sous-régional, régional et mondial.

B. Arrangements institutionnels

12. Institutionnaliser un mécanisme national de surveillance de la facilitation du commerce et des transports est un prérequis pour en assurer la durabilité. Un organe de supervision du fonctionnement du mécanisme devra être composé de représentants de l'ensemble des parties prenantes concernées par la facilitation du commerce et des transports, ou au moins de celles de ces parties prenantes occupant une place prépondérante. L'organisme national de facilitation du commerce, par exemple, ou l'un de ses organes subsidiaires, ou une institution similaire existante pourra tenir ce rôle de supervision. En fait, assurer le bon fonctionnement d'un mécanisme national de surveillance sera l'une des fonctions de base d'un organisme national de facilitation du commerce dans la mesure où c'est de ce mécanisme que viendront les informations nécessaires à la prise de décisions et que c'est aussi de lui que dépendra le succès de l'entreprise de facilitation du commerce. À défaut d'un organisme national de facilitation du commerce, un organe interinstitutions d'évaluation de la performance et de surveillance pourra être créé par l'instance qui est responsable au premier chef de la facilitation du commerce, pour être ensuite intégré dans un organisme national de facilitation du commerce ou se voir lui-même conférer ce statut (conformément aux prescriptions de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges concernant la mise sur pied d'un tel organisme).

⁵ Il pourra s'agir, par exemple, d'un organisme national de facilitation du commerce tel que le prévoit l'article 23.2 de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges.

13. Les acteurs clefs sur le terrain de la facilitation du commerce et des transports, à l'intérieur du territoire que couvre le mécanisme de surveillance, devront être invités à prendre part à l'entreprise. Le secteur privé a potentiellement un rôle très actif et même un rôle de pointe à jouer dans le domaine de la surveillance de la facilitation du commerce et des transports. Il convient que le besoin d'un mécanisme national de surveillance tel que décrit plus haut soit clairement exposé au public et à toutes les parties prenantes concernées par la facilitation du commerce et des transports.

C. Portée de la surveillance

1. Principe général

14. Un pays décidera, en fonction de sa situation spécifique, de la portée de la surveillance qu'il souhaite exercer. En la matière, différents pays auront probablement des priorités différentes. Ainsi, un pays sans littoral sera probablement soucieux de surveiller les procédures appliquées aux points de franchissement des frontières terrestres, alors qu'un pays insulaire sera surtout soucieux du bon fonctionnement de la connectivité portuaire et maritime. Des réunions de consultation avec les parties prenantes devront être organisées aux fins de décider de la portée de la surveillance.

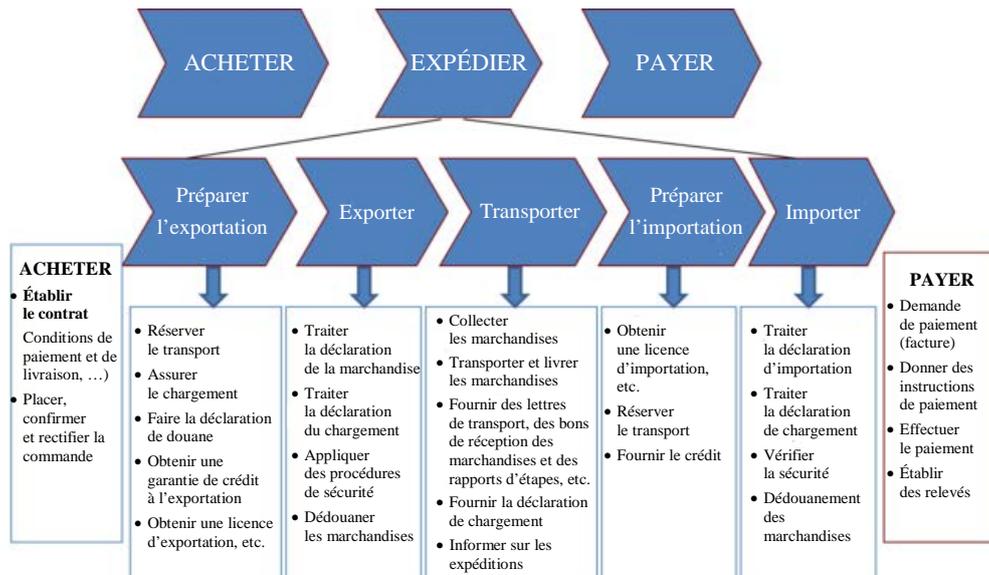
Chaque fois que possible, les critères spécifiques, mesurables, réalisables, pertinents et limités dans le temps (critères SMART) seront adoptés pour définir la portée de la surveillance.

Spécifique	Les domaines à surveiller doivent être clairs et sans ambiguïté.
Mesurable	Les indicateurs quantitatifs devraient être collectés et surveillés.
Réalizable	Un pays doit passer en revue les ressources et les capacités dont il dispose pour exercer une surveillance. Si cette surveillance s'exerce pour la première fois, ce pays centrera peut-être son attention sur un petit nombre de procédures, de produits ou de routes commerciales ayant une importance stratégique. Avec le temps, et si les capacités et l'expérience du pays le lui permettent, il pourra y ajouter davantage de produits ou de nouvelles routes commerciales.
Pertinent	Les domaines de surveillance doivent être pertinents et importants pour la stratégie du pays.
Limité dans le temps	Le calendrier et les dates jalonnant l'exercice de surveillance doivent être clairs pour toutes les parties prenantes.

15. Pour définir la portée de la surveillance, le pays pourra choisir de prendre en considération les processus, les produits et/ou les routes commerciales et les couloirs empruntés (comme indiqué dans les points 2 à 4 ci-dessous).

2. Processus

16. Dans toute la mesure possible, les pays seront encouragés à adopter, pour définir la portée de leur surveillance, une approche prenant en compte l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, de façon à conférer un caractère global et inclusif aux solutions retenues pour renforcer la facilitation du commerce et des transports. À cette fin, le pays envisagera la possibilité d'appliquer le modèle « acheter-expédier-payer »⁶ (comme indiqué à la figure 1). La surveillance pourra ainsi porter sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (c'est-à-dire l'intégralité du processus acheter-expédier-payer), ou, dans certains cas, sur des aspects sélectionnés du modèle, en fonction des priorités nationales.



La recommandation n° 18 de la CEE présente, sous une forme simplifiée, la chaîne internationale d'approvisionnement du modèle acheter-expédier-payer (fig. 1). Le modèle recense les principales procédures en matière commerciale, logistique, réglementaire et financière que suppose la chaîne internationale d'approvisionnement. *Source* : <http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm>.

3. Produits

17. Chaque fois que possible, lorsqu'il s'agira de sélectionner les produits à surveiller, au moins un des facteurs ci-après devra être pris en considération :

- L'importance stratégique du ou des produit(s) pour le pays ou la région ;
- La pertinence du ou des produit(s) pour les petites et moyennes entreprises (PME), surtout dans le secteur agricole ;
- La contribution significative du ou des produit(s) à la création d'emplois ;
- La fréquence élevée des expéditions du ou des produit(s) ;

⁶ Ce modèle est décrit dans la recommandation n° 18 de la CEE relative aux mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international, disponible à l'adresse : <http://www.unece.org/tradewelcome/un-centre-for-trade-facilitation-and-e-business-unecefact/outputs/cefactrecommandationsrec-index/list-of-trade-facilitation-recommendations-n-16-to-20.html> (consultée le 17 janvier 2017).

- La forte valeur économique du ou des produit(s) pour le pays ou la région ;
- Le fait que les processus commerciaux relatifs au(x) produit(s) entraînent couramment des engorgements ou suscitent des engorgements en grand nombre, et qu'ils font intervenir un grand nombre d'agences et/ou donnent lieu à des procédures inefficaces ;
- La pertinence du ou des produit(s) pour la santé, le bien-être et/ou la cohésion sociale des citoyens.

4. Routes et couloirs commerciaux⁷

18. Les routes et les couloirs commerciaux à évaluer seront choisis en premier lieu sur la base des produits sélectionnés et/ou en raison de leur importance économique. Dans le cas où les produits sont transportés le long de couloirs différents, la priorité ira aux couloirs le plus fréquemment empruntés ou présentant la plus grande importance stratégique pour le pays ou la région. Consulter le secteur privé pourrait s'avérer très utile dans l'identification de ces couloirs.

5. Données disponibles auprès des organisations internationales

19. Les indicateurs de facilitation du commerce international et des transports déjà recueillis par les organisations internationales seront à prendre en considération lorsqu'il s'agira de dresser un tableau général de l'action de facilitation du commerce et des transports à l'échelle nationale. De tels indicateurs pourront provenir (entre autres) de la base de données CESAP⁸/Banque mondiale sur les coûts commerciaux, de l'indice de performance logistique, des indicateurs *Doing Business/Trading Across Borders* de la Banque mondiale, de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED⁹, de la base de données de l'OCDE sur la facilitation des échanges¹⁰, de la base de données relative à l'enquête sur la facilitation des échanges et la mise en œuvre du commerce sans papier des commissions régionales des Nations Unies, de l'indice de compétitivité mondiale du Forum économique mondial, et du CAREC/BAsD¹¹, avec la mesure et la surveillance de l'activité des couloirs commerciaux (Corridor Performance Measurement and Monitoring)¹². On trouvera en annexe I une description de quelques-uns de ces indicateurs.

D. Méthodes et indicateurs de collecte de données

20. Les modalités de la collecte de données, y compris (entre autres) les types de données et les méthodes de collecte, devraient concourir à la définition de la portée de la surveillance et être établies dans le même temps. Les méthodes de collecte, de calcul et d'agrégation des données (le cas échéant) devraient être sélectionnées, alignées et harmonisées de façon à permettre, autant que faire se peut, les comparaisons nationales, régionales et internationales. Les collectes de données devraient être revues et conduites régulièrement dans une optique

⁷ Pour la Banque mondiale, un couloir de commerce et de transport est un faisceau coordonné d'infrastructures et de services de transport et de logistique qui facilite les flux commerciaux et les transports entre les centres principaux de l'activité économique. *Source* : Carruthers, Robin ; Kunaka, Charles. 2014. Trade and transport corridor management toolkit. Washington DC ; Groupe de la Banque mondiale.

⁸ Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

⁹ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

¹⁰ Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

¹¹ Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) de la Banque asiatique de développement (BAsD).

¹² On trouvera en annexe I un aperçu des différents indicateurs.

de surveillance efficace, soit à intervalle mensuel, trimestriel ou annuel, selon qu'il conviendra.

1. Utilisation, dans toute la mesure possible, de données pertinentes dans les systèmes automatisés

21. Les données de surveillance de la facilitation du commerce et des transports, dans un système tel que le SYDONIA¹³ (consignation du temps que prennent les déclarations en douane et du délai dans lequel chaque déclaration en douane est approuvée), doivent être exploitées au maximum pour autant qu'elles aient été consignées quelque part. Dans une optique plus proactive, au moment de concevoir et d'élaborer des systèmes automatisés, il convient de prévoir l'intégration des données relatives à la surveillance de la facilitation du commerce et des transports partout où c'est possible.

22. Certaines données nécessaires pourront ne pas être disponibles auprès des systèmes automatisés existants d'un pays. À l'intérieur de tout mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports, il conviendrait donc de prévoir un dispositif permettant de recueillir de nouvelles données jugées pertinentes – dans une optique de surveillance – au vu de cas spécifiques d'usage commercial¹⁴.

2. L'analyse des processus commerciaux (BPA) comme méthode possible de collecte de données¹⁵

23. Il est recommandé aux pays d'utiliser les instruments publiés et les outils et techniques existants pour l'analyse des processus commerciaux, comme le *Business Process Analysis Guide to Simplify Trade Procedures*¹⁶ d'UNNEXt, qui a été mis au point pour faciliter la collecte et l'analyse des données, la construction de base de données et la génération d'indicateurs appropriés.

24. D'autres méthodes de surveillance de la facilitation du commerce et des transports, comme celle du modèle temps-coût-distance (TCD)¹⁷, celle de la mesure et de la surveillance de l'activité des couloirs commerciaux (Corridor Performance Measurement and Monitoring – CPM) et les études de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS), peuvent également être utilisées pour compléter l'analyse des processus commerciaux. La complémentarité des processus BPA et d'autres méthodes collectivement dénommées BPA+, est décrite dans l'encadré 1.

¹³ Système douanier automatisé (SYDONIA).

¹⁴ Voir la recommandation n° 34 de la CEE sur la simplification et la normalisation des données pour le commerce international, disponible à l'adresse : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-400E_Rec34.pdf (consultée le 14 décembre 2016).

¹⁵ Le CEFACT-ONU a mis au point une telle méthode appelée « Spécification relative aux prescriptions commerciales », disponible à l'adresse : http://www.unece.org/cefact/brs/brs_index.html (consultée le 14 décembre 2016).

¹⁶ Pour plus d'informations, voir UNNEXt, 2012, *Business Process Analysis Guide to Simplify Trade Procedures*. Disponible à l'adresse : <http://www.unescap.org/resources/business-process-analysis-guide-simplify-trade-procedures> (consultée le 2 janvier 2017).

¹⁷ On trouvera davantage de détails à l'adresse : <http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology> (consultée le 14 décembre 2016).

¹⁸ Pour plus de détails, voir BAsD, *Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring: A Forward-Looking Retrospective* (Manille, 2014). Disponible à l'adresse : <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/148731/ca-rec-cpmm-forward-looking-retrospective.pdf> (consultée le 2 janvier 2017).

Encadré 1. Analyse des processus commerciaux Plus (BPA+)

Initialement, l'analyse des processus commerciaux a été conçue pour évaluer un processus d'importation/exportation à un moment donné, ainsi que son degré de simplicité. Elle englobe en outre la mesure de la durée et du coût de tout l'éventail des procédures, considérée comme l'un de ses principaux résultats. Cette combinaison fait d'elle le fondement approprié d'un système de surveillance et d'amélioration de la facilitation du commerce.

L'approche BPA+ prend appui sur le concept de l'analyse des processus commerciaux, complétée d'autres méthodes comme celle du temps-coût-distance (TCD), du CPMM et des études sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS).

Procédures commerciales précédant le déplacement des marchandises	Origine des marchandises		Point de franchissement de la frontière		Point de franchissement de la frontière	Destination des marchandises	Procédures commerciales suivant l'arrivée des marchandises
			TRS		TRS		
TCD/CPMM							
BPA							

Les modèles TCD/CPMM et TRS, qui sont centrés sur un sous-ensemble de procédures faisant l'objet de l'analyse des processus commerciaux (voir la figure ci-dessus) et qui offrent des méthodes alternatives de collecte de données, peuvent être mis à profit pour vérifier et compléter les données et les résultats d'une BPA type. Les données d'une BPA s'appuient traditionnellement sur les entretiens avec des informateurs clés, vérifiés à leur tour par des consultations au sein des parties prenantes, tandis que les modèles TCD/CPMM s'appuient souvent sur une accumulation d'informations quantitatives fournies par les transporteurs chargés du déplacement de cargaisons sur un itinéraire déterminé. Les études sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises se fondent sur les formulaires que remplissent les services de douanes et les courtiers en douane ou sur les enregistrements électroniques des horodateurs (lorsqu'il en existe), pour un échantillon d'expéditions ou de déclarations en douane.

Une autre différence entre la BPA et les deux autres méthodes (TRS et TCD/CPMM) tient au fait que la BPA produit non seulement des indicateurs, mais aussi un moyen « type » d'analyser les indicateurs et les processus commerciaux, de recenser les goulets d'étranglement et de dresser un diagnostic des obstacles au commerce, alors que les deux autres méthodes se bornent pour l'essentiel à fournir des indicateurs.

Source : Cet encadré est tiré d'une publication CESAP/BAsD intitulée *Towards a National Integrated and Sustainable Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism : BPA+* (2014).

(La BPA+ : Pour un mécanisme national intégré et durable de surveillance de la facilitation du commerce et des transports). Elle est disponible depuis le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://www.unescap.org/resources/towards-national-integrated-and-sustainable-trade-and-transport-facilitation-monitoring>.

3. Création et actualisation d'une base de données nationale

25. L'organe exécutif d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports, tel que l'organisme national de facilitation du commerce, est censé créer, gérer et tenir à jour une base de données nationale pour le mécanisme de surveillance. Dans toute la mesure possible, cette base de données doit comporter des données telles que celles-ci :

- Des descriptions des processus commerciaux, des flux fonctionnels et des règles et règlements s'y rapportant pour chaque procédure commerciale et de transport et pour les processus et produits sélectionnés le long des couloirs considérés ;
- Les délais, les coûts et le nombre de documents requis pour chaque processus/procédure, ainsi que le nombre de processus totaux ;
- Des indicateurs internationaux de facilitation du commerce et des transports, dans tous les cas où c'est approprié.

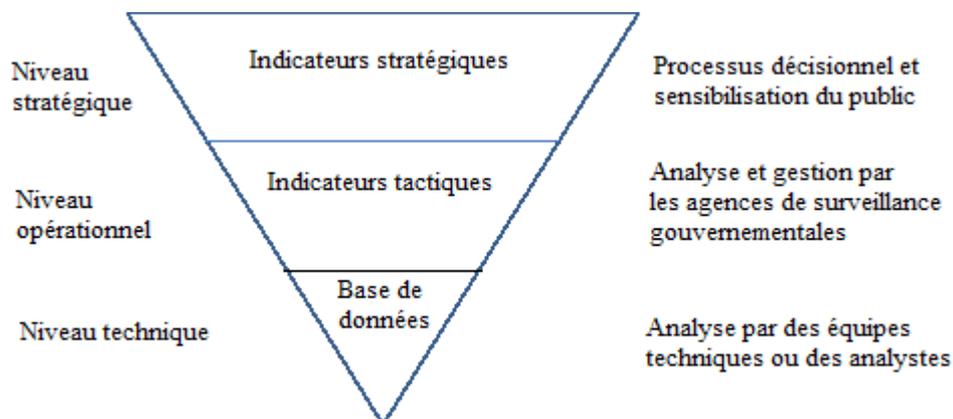
26. Les arguments qui plaident pour la création d'une base de données de cette nature tiennent au fait que, si les indicateurs internationaux de la facilitation du commerce et des transports permettent de se faire une idée d'ensemble de la facilitation du commerce et des transports dans un pays donné par rapport à d'autres pays, les données relatives à des processus commerciaux et des produits spécifiques, et/ou à des couloirs commerciaux spécifiques procurent des informations plus détaillées à analyser et fournissent la matière à l'élaboration de recommandations spécifiques pour des mesures de correction.

E. Analyse des données et recommandations

1. Présentation des données et résultats essentiels

27. Dans toute la mesure possible, les données doivent être présentées d'une manière qui les rende très lisibles. Pour ce faire, on peut constituer trois niveaux de données, comme indiqué à la figure 2. Au nombre des données du niveau supérieur figureront les quelques indicateurs intéressant le processus décisionnel ou la sensibilisation du public. Les données du niveau intermédiaire seront centrées sur l'aide à apporter aux instances de contrôle gouvernementales dans l'analyse et la gestion des informations relatives à la facilitation du commerce et des transports. Quant au niveau inférieur, il contiendra des informations aussi détaillées que possible à faire analyser par des équipes techniques ou des analystes. L'annexe II donne des exemples d'indicateurs des niveaux supérieur et intermédiaire. Ce classement des données s'accorde dans une large mesure avec la recommandation n° 40 sur les « niveaux de participation ».

Figure 2
Niveaux recommandés d'indicateurs et base de données



2. Rapport analytique (y compris, entre autres, les recommandations politiques clefs)

28. Il appartient à l'organe exécutif du mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports de faire en sorte qu'un ensemble cohérent de recommandations émerge de l'analyse des données recueillies. Il est recommandé de tenir des consultations au niveau national ou au sein de groupes de réflexion pour valider les résultats d'analyse et les recommandations du mécanisme de surveillance. Les recommandations jugées prioritaires doivent alors être soumises pour complément d'examen et, le cas échéant, pour mise en œuvre par l'organe exécutif.

29. Les recommandations découlant des études doivent être reliées aux projets en cours ou prévus de modernisation de l'action de facilitation du commerce, de manière à renforcer les chances d'une mise en œuvre opportune. S'il convient que l'organe exécutif du mécanisme de surveillance ait une perception globale des différentes activités déployées dans le pays aux fins de la modernisation de l'action de facilitation du commerce, il pourra s'avérer particulièrement utile à ce stade de mener des consultations portant sur des recommandations spécifiques avec des gestionnaires de projets dans ce domaine et avec les organisations qui les appuient (y compris les donateurs bilatéraux et les institutions financières internationales).

F. Formulation de politiques et plans d'action

1. Communication des résultats et des recommandations

30. Dès l'instant où l'étude est finalisée, l'organe exécutif du mécanisme de surveillance (c'est-à-dire l'organisme national de facilitation du commerce), doit communiquer les résultats pertinents et les recommandations aux publics visés et aux parties prenantes. Conformément aux principes généraux de transparence, de sécurité des données et de confidentialité, il s'agit de mettre à la disposition du public le maximum de résultats dégagés par l'étude. Cela étant, l'organe exécutif, en consultation avec les équipes d'étude et autres groupes de travail concernés (par exemple le groupe de travail TRS), peut décider de ne communiquer qu'une partie seulement des résultats et des données s'y rapportant, ou de les présenter sous une forme plus agrégée lorsqu'ils portent sur des questions jugées sensibles (pour des raisons de confidentialité ou de sécurité). De la même façon, s'il s'agit de publier des données recueillies auprès du secteur privé, il est conseillé de les présenter au niveau de l'agrégat afin de protéger les données privées des entreprises et de susciter des réponses sincères.

2. Formulation de politiques ou de plans d'action

31. Les recommandations clefs et un sommaire du rapport devront être présentés aux instances politiques supérieures et aux décideurs. Leur engagement et le soutien politique qu'il faut en attendre sont non seulement essentiels à la durabilité du mécanisme de surveillance, mais sont en outre le garant de la traduction des recommandations en actes concrets et en projets de modernisation.

G. Renforcement des capacités nationales

32. Afin de garantir la durabilité du mécanisme de surveillance, il convient de renforcer les capacités humaines nationales capables de mener de telles études et d'assurer leur maintien. Pour ce faire, il convient aussi que soient mis à contribution des experts et des opérateurs nationaux, de préférence à des experts internationaux, et que les ressources dégagées pour les projets (mises à disposition pour la création du mécanisme de surveillance) soient spécialement allouées au renforcement des capacités nationales.

33. Il existe une catégorie de parties prenantes dont il peut être utile de s'assurer le concours et qui se révélerait pertinente pour un mécanisme de surveillance, à savoir les groupes de réflexions nationaux et les instituts de recherche disposant déjà d'un mandat dans le domaine du commerce ou du développement économique, et qui seraient de ce fait en mesure d'appuyer les études de performance sur la facilitation du commerce au titre de leur mandat actuel ou d'un mandat légèrement élargi.

34. Pour œuvrer davantage encore à la durabilité, un mécanisme de « formation de formateurs » pourrait être créé, en vertu duquel il serait demandé aux bénéficiaires d'une formation initiale de s'engager à partager les connaissances acquises en prodiguant à leur tour cette formation à d'autres bénéficiaires. Le but ultime serait de créer une réserve d'experts locaux expérimentés (ou d'institutions) pour conduire l'ensemble des études essentielles.

35. Le rang de priorité accordé aux bénéficiaires des activités de renforcement des capacités devra être mûrement réfléchi. La priorité devra aller à ceux qui sont le plus susceptibles d'être directement associés aux études et aux activités connexes, à savoir par exemple les membres de l'organisme national de facilitation du commerce et le personnel de secrétariat (ou le personnel de l'organisme chef de file), les fonctionnaires des douanes, le personnel des associations de chauffeurs routiers et de transitaires, ou encore le personnel des instituts de recherche dans le domaine du commerce.

H. Ressources

36. Sur le long terme, le fonctionnement du mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports sera vraisemblablement assuré, à la base, par les ressources nationales, mais aussi par une aide extérieure en provenance des partenaires de développement ou de donateurs. Si le gouvernement peut opter pour l'allocation d'un budget distinct adéquat pour assurer le fonctionnement du mécanisme de surveillance en considération des avantages conséquents que l'on peut en attendre sur les plans social et économique, des solutions novatrices censées assurer la durabilité du système seront à envisager (par exemple des agences gouvernementales clefs, capables de fournir un personnel qualifié à temps partiel ou à temps complet pour mener les études). Cette solution ne va pas sans soulever des questions concernant la neutralité des résultats du mécanisme de surveillance ; néanmoins elle peut s'avérer utile pour renforcer les capacités des fonctionnaires qui pourront rester au service de leur institution d'origine ou la réintégrer ultérieurement.

37. Un partenariat public-privé (PPP)¹⁹ pourra également être envisagé moyennant le prélèvement d'une partie des ressources mises à disposition du mécanisme par des institutions du secteur privé, comme les chambres de commerce ou les associations professionnelles, en mettant en avant les avantages qu'un tel mécanisme peut apporter aux entreprises. La contribution du secteur privé pourra être une contribution en nature (par exemple le détachement de personnels ou l'allocation de temps de personnel pour recueillir et/ou analyser les données). Dans ce contexte, il importera de communiquer avec le public à propos des avantages du mécanisme de surveillance, de présenter régulièrement les résultats utiles et de mettre en avant ce qui a été accompli, de manière à susciter un large soutien dans la durée – notamment au plan financier – de la part d'un large éventail de parties prenantes publiques et privées.

38. Dès lors que l'utilité du mécanisme de surveillance aura été pleinement reconnue par l'ensemble des parties prenantes concernées, les partenaires de développement, les institutions financières et les donateurs internationaux seront eux aussi susceptibles de soutenir son fonctionnement. Ceci se révélera particulièrement utile pour les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral, les petits États insulaires en développement et d'autres économies en développement ne disposant que de maigres ressources.

I. Soutien international

39. Certains pays, notamment ceux évoqués au paragraphe précédent, peuvent rencontrer des difficultés dans la mise en place de leur propre mécanisme de surveillance. Ils peuvent avoir besoin d'une assistance technique et financière et d'un renforcement de capacités, au moins dans la phase initiale de création et de mise en œuvre. Chaque fois que possible, les organisations internationales et les partenaires de développement devront leur venir en aide.

J. Collaboration avec les pays voisins

40. Si un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports a habituellement une portée nationale, certains pays (et plus particulièrement les pays en développement sans littoral et les pays de transit) sont fortement dépendants d'autres pays pour la facilitation du commerce. Dans de tels cas, des mécanismes bilatéraux ou sous-régionaux seront nécessaires pour permettre l'échange d'informations, mener des études transfrontières permettant de surveiller les progrès, et identifier les mesures de simplification et les projets de modernisation nécessaires le long des chaînes internationales d'approvisionnement pertinentes. On trouvera en annexe I des suggestions d'indicateurs transfrontières pouvant contribuer à jeter les bases d'un mécanisme de surveillance de portée régionale.

¹⁹ Voir la recommandation n° 41 de la CEE : Partenariat public-privé en matière de facilitation du commerce, disponible à l'adresse : http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.html (consultée le 17 janvier 2017).

K. Considérations de genre

41. Le CEFACT-ONU s'engage à veiller à la prise en compte de l'objectif d'égalité entre les sexes dans les normes, les règles, les procédures et l'accès aux ressources. Le gouvernement et les milieux commerciaux sont encouragés à promouvoir l'égalité des opportunités entre les hommes et les femmes dans le cadre des activités des organismes nationaux de facilitation du commerce ou d'institutions similaires. Le CEFACT-ONU encourage en particulier la collecte, l'analyse et la surveillance de données ventilées par sexe afin de mieux comprendre et de soutenir l'engagement des femmes dans l'action internationale de facilitation du commerce et des transports.

42. La présente recommandation encourage les gouvernements, les milieux d'affaires, les partenaires de développement, les organisations internationales et autres décideurs à suivre le CEFACT-ONU dans sa politique d'engagement pour l'inclusion des femmes.

Annexe I

Aperçu des différents indicateurs transfrontières²⁰

1. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED sert d'indicateur du niveau d'intégration d'un pays dans les réseaux mondiaux de transports maritimes réguliers. Le degré d'accès d'un pays aux marchés mondiaux dépend dans une large mesure de la connectivité de ses transports, surtout s'agissant du transport d'articles manufacturés à l'importation et à l'exportation sur les lignes maritimes régulières. Cet indice est donc obtenu à partir de données concernant notamment le nombre de navires de ligne, leur capacité totale de transport de conteneurs, leur tonnage maximal, le nombre de voyages effectués et le nombre de sociétés qui assurent le va-et-vient de navires porte-conteneurs à destination et en provenance des ports du pays.

2. Base de données CESAP/Banque mondiale sur les coûts du commerce international

La mesure des coûts du commerce international est une mesure inclusive globale prenant appui sur une théorie microéconomique et calculée à l'aide de données macroéconomiques. La version actuelle de la base de données reprend des données allant de 1995 à 2014 pour plus de 180 pays. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=escap-world-bank-international-trade-costs>.

3. Indice de performance logistique de la Banque mondiale (LPI)

Le LPI s'appuie sur une enquête mondiale réalisée sur le terrain par les opérateurs (transitaires mondiaux et courriers exprès), qui renseigne sur « l'hospitalité » logistique des pays dans lesquels ils se rendent et avec lesquels ils font du commerce. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://lpi.worldbank.org/>.

4. Indicateurs Doing Business/Trading Across Borders de la Banque mondiale

L'indicateur « *Doing Business* » reflète le temps consacré et le coût associé au processus logistique d'exportation et d'importation de marchandises. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders#>.

5. Base de données de l'OCDE sur la facilitation des échanges

Les indicateurs de facilitation des échanges de l'OCDE couvrent un large éventail de procédures transfrontières pour 163 pays. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm>.

6. Base de données sur la facilitation des échanges et la mise en œuvre du commerce sans papier des commissions régionales des Nations Unies

La dernière enquête en date rend compte des progrès accomplis dans le sens de la facilitation du commerce pour plus de 100 pays et couvre quelques-unes des mesures clefs de facilitation du commerce présentées dans l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, en même

²⁰ Les différents indicateurs ont été résumés de façon aussi concise que possible en raison de leur caractère évolutif constant. Il est conseillé aux lecteurs de passer en revue le site Web pertinent pour obtenir les dernières informations sur leur composition respective.

temps que des mesures plus poussées de mise en œuvre du commerce transfrontière sans papier. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://www.unescap.org/resources/joint-unrcs-trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-survey-2015-global>.

7. Indice de compétitivité mondiale du Forum économique mondial

Le rapport 2016-2017 sur la compétitivité mondiale, qui évalue 138 économies, porte notamment sur la facilitation du commerce et des transports. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/#topic=data>.

8. Mesure et surveillance de l'activité des couloirs commerciaux (CPMM) du CAREC/BAsD

La CPMM du CAREC/BAsD rend compte de l'action de facilitation du commerce et des transports dans certains pays d'Asie centrale. Source consultée le 14 décembre 2016 à l'adresse : <https://www.adb.org/publications/carec-corridor-performance-measurement-and-monitoring-forward-looking-retrospective>.

Annexe II

Exemple d'indicateurs des niveaux supérieur et intermédiaire dans un mécanisme de surveillance

1. Un pays pourra envisager de mettre au point les indicateurs suivants pour surveiller la facilitation du commerce et des transports. Chaque indicateur peut être associé à des exportations et/ou des importations. Pour chaque indicateur, la comparaison avec un historique, s'il en existe, peut être utile pour déterminer s'il y a progrès ou recul.

1. Indicateurs du niveau supérieur

2. Les indicateurs de la catégorie « Indicateurs spécifiques aux produits » tels qu'en montre le tableau A1 sont dérivés d'indicateurs du modèle *Trading Across Borders* mis au point par la Banque mondiale. Voir <http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders#close> (source consultée le 14 décembre 2016). Cela étant, si l'on se place à l'échelle nationale, ces indicateurs doivent être établis produit par produit pour ce qui concerne ceux que le pays a désignés comme prioritaires (la Banque mondiale tente d'utiliser les mêmes produits pour tous les pays afin de rendre les données comparables).

Tableau A1

Indicateurs proposés pour le niveau supérieur

1.1 Indicateurs spécifiques aux produits	
Exportation	Importation
Temps nécessaire pour l' exportation : formalités à accomplir aux frontières	Temps nécessaire pour l' importation : formalités à accomplir aux frontières
Temps nécessaire pour l' exportation : présentation de documents	Temps nécessaire pour l' importation : présentation de documents
Coûts à l' exportation : formalités à accomplir aux frontières	Coûts à l' importation : formalités à accomplir aux frontières
Coûts à l' exportation : présentation de documents	Coûts à l' importation : présentation de documents
Nombre de documents requis pour l' exportation : formalités à accomplir aux frontières	Nombre de documents requis pour l' importation : formalités à accomplir aux frontières
Nombre de documents requis pour l' exportation : documents à présenter	Nombre de documents requis pour l' importation : documents à présenter
1.2 Indicateurs spécifiques aux couloirs	
Exportation	Importation
Vitesse moyenne le long d'un couloir d' exportation	Vitesse moyenne le long d'un couloir d' importation
Dépenses engagées le long d'un couloir d' exportation	Dépenses engagées le long d'un couloir d' importation
1.3 Indicateurs relatifs au franchissement des frontières	
Exportation	Importation

Temps moyen nécessaire à l'accomplissement des procédures d' exportation au franchissement des frontières	Temps moyen nécessaire à l'accomplissement des procédures d' importation au franchissement des frontières
Changement (en %) par rapport aux données de l'historique : Pour chaque indicateur figurant dans le tableau, il est recommandé de procéder à une comparaison avec les données historiques – s'il en existe – afin d'établir s'il y a progrès ou recul.	

2. Indicateurs du niveau intermédiaire

3. Le tableau A2 présente les indicateurs proposés pour le niveau intermédiaire.

Tableau A2

Indicateurs proposés pour le niveau intermédiaire

1.1 Indicateurs spécifiques aux produits	
Exportation	Importation
Temps requis pour chaque procédure d'exportation	Temps requis pour chaque procédure d'importation
Dépenses engagées pour chaque procédure d'exportation	Dépenses engagées pour chaque procédure d'importation
Nombre de documents requis pour chaque procédure d'exportation	Nombre de documents requis pour chaque procédure d'importation
1.2 Indicateurs spécifiques aux couloirs	
Exportation	Importation
Vitesse moyenne le long d'un couloir pour les exportations non retardées	Vitesse moyenne le long d'un couloir pour les importations non retardées
Vitesse moyenne le long d'un couloir pour les exportations retardées	Vitesse moyenne le long d'un couloir pour les importations retardées
Dépenses engagées dans différents segments du couloir d'exportation	Dépenses engagées dans différents segments du couloir d'importation
1.3 Indicateurs du franchissement des frontières	
Exportation	Importation
Temps moyen requis pour l'accomplissement de chaque procédure d'exportation au franchissement des frontières	Temps moyen requis pour l'accomplissement de chaque procédure d'importation au franchissement des frontières
Changement (en %) par rapport aux données de l'historique : Pour chaque indicateur figurant dans le tableau, il est recommandé de procéder à une comparaison avec les données historiques – s'il en existe – afin d'établir s'il y a progrès ou recul.	