

# RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER LES INFRASTRUCTURES DIGITALES DES PORTS AFRICAINS



**Pascal Ollivier et Olivier Hartmann**

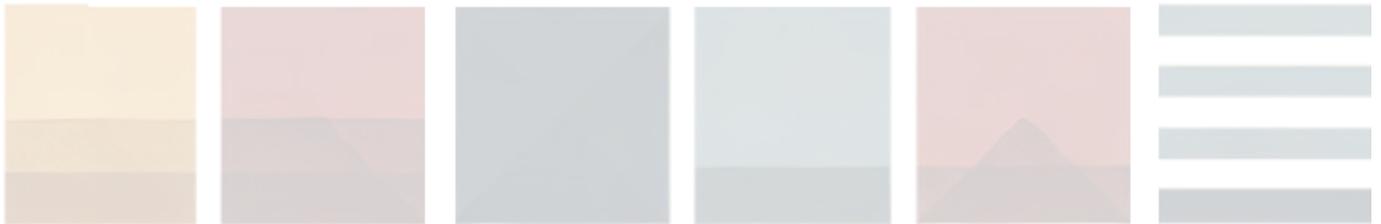
Le SSATP est un partenariat international partnership soutenu par :





# RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER LES INFRASTRUCTURES DIGITALES DES PORTS AFRICAINS

Aider les ports africains à mieux comprendre les exigences en matière de digitalisation et les mesures à prendre pour se conformer au guichet unique maritime prévu par la Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international



**Pascal Ollivier et Olivier Hartmann**

Le SSATP est un partenariat international partnership soutenu par :



Le programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique. Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

Le SSATP est un partenariat regroupant :

**42 pays africains** : Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République du Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

8 Communautés économiques régionales (CER).

2 institutions africaines : la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA).

Des partenaires financiers du quatrième plan de développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), la Banque africaine de développement (BAfD) et la Banque mondiale (hôte).

De nombreuses organisations publiques et privées, nationales et régionales.

Le SSATP tient à remercier les pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

Plus de publications sur le site web du SSATP : [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Ce document a été préparé par la SSATP. Les constatations, interprétations et conclusions exprimées dans ce rapport ne reflètent pas nécessairement les vues du SSATP ou de la Banque mondiale. Le SSATP ne garantit pas l'exactitude des données contenues dans cet ouvrage. Les frontières, les couleurs, les dénominations ou toute autre information figurant sur les cartes de ce rapport n'impliquent de la part du SSATP ou du Groupe de la Banque mondiale aucun jugement quant au statut juridique d'un territoire quelconque et ne signifient nullement que ces institutions reconnaissent ou acceptent ces frontières.

Le texte de la présente publication peut être reproduit en tout ou en partie et sous une forme quelconque à des fins pédagogiques ou non commerciales, sans autorisation spéciale, sous réserve de la citation de la source. Les demandes d'autorisation de reproduction de parties de ce texte à des fins commerciales, y compris la revente, doivent être envoyées au responsable du Programme SSATP à l'adresse ci-dessus. Le SSATP encourage la diffusion de ses études et, normalement, accorde sans délai l'autorisation d'en reproduire des passages. Le responsable du programme serait reconnaissant de recevoir un exemplaire, à l'adresse ci-dessous, de toute publication ayant utilisé la présente comme source.

Cette version française a été publiée en juin 2025. L'édition originale en anglais a été publiée en mars 2025.

Dans cette édition française, une clarification a été apportée au Chapitre 1 afin de distinguer les notions de numérisation et de digitalisation. Cette distinction est essentielle pour mieux appréhender l'ampleur de la transformation numérique dans le cadre des mesures de facilitation maritime. Le reste du rapport constitue une traduction fidèle de la version originale.

© Mars 2025 Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Groupe de la Banque mondiale. 1818 H Street, NW Washington D.C. 20433 États-Unis.

Le SSATP est un partenariat international soutenu par :





# TABLE DES MATIÈRES

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>6</b>
<b>FIGURES</b>	<b>8</b>
<b>ENCADRÉS</b>	<b>9</b>
<b>CARTES</b>	<b>9</b>
<b>TABLEAUX</b>	<b>9</b>
<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>11</b>
<b>ACRONYMES</b>	<b>14</b>
<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>17</b>
<b>RÉSUMÉ ANALYTIQUE</b>	<b>19</b>
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>23</b>
<b>2. TAXONOMIE</b>	<b>27</b>
2.1 Un vocabulaire contrôlé des systèmes automatisés	27
2.2 Un vocabulaire contrôlé du guichet unique	29
<b>3. GUM— TROIS ÉTAPES POUR OPTIMISER LES ESCALES PORTUAIRES</b>	<b>35</b>
<b>4. LISTE DE CONTRÔLE DES ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DANS LE CONTEXTE AFRICAIN</b>	<b>39</b>
4.1 Convention FAL	40
4.2 Agence chef de file	44
4.3 Modèle opérationnel	48
4.4 Mobilisation des parties prenantes	51
4.5 Réingénierie des processus métiers	53
4.6 Exigences relatives à l'opérateur de GUM	56
<b>5. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX POINTS À RETENIR</b>	<b>61</b>
<b>6. PROCHAINES ÉTAPES PRATIQUES</b>	<b>65</b>



# FIGURES

Figure 1 – Principaux obstacles à la mise en œuvre des GUM signalés au cours des entretiens menés par le SSATP	24
Figure 2 – Les cinq caractéristiques essentielles d'un guichet unique selon la recommandation 33 du CEFACT-ONU	28
Figure 3 – Parties prenantes du secteur public pour les PCS, le GUM et le GUCE	31
Figure 4 – Parties prenantes du secteur privé pour les PCS, le GUM et le GUCE	31
Figure 5 – Processus métier de haut niveau pour les PCS, le GUM et le GUCE	32
Figure 6 – Étapes vers l'optimisation des escales	36
Figure 7 – Liste de contrôle GUM	39
Figure 8 – Utilisation de l'ensemble de données de voyage pour renseigner les déclarations FAL 1, 2 et 7	43
Figure 9 – Principales agences chef de file pour les GUM en exploitation	44
Figure 10 – Synthèse des options de mise en œuvre des GUM, décembre 2024	48
Figure 11 – Option 1 : Concevoir le GUM comme une plateforme autonome	50
Figure 12 – Option 2 : Intégrer le GUM au sein d'un PCS ou d'un GUCE	50
Figure 13 – Cadre institutionnel des GUM	51
Figure 14 – Gestion coordonnée des frontières	53
Figure 15 – Analyse de l'état actuel de Namport	55
Figure 16 – Les cinq principes de la collaboration publique-privée en matière de données	58

# ENCADRÉS

Encadré 1 — Choix de l'autorité portuaire nationale en tant qu'agence chef de file — Étude de cas du Ghana	46
Encadré 2 — Choix du ministère des Transports en tant qu'agence chef de file — Étude de cas de l'Égypte	47

# CARTES

Carte 1 — Etat de la ratification de la Convention FAL par pays (décembre 2024)	40
Carte 2 – Type d'administration portuaire	45
Carte 3 – Configuration des infrastructures portuaires digitales avant la mise en œuvre du GUM	49

# TABLEAUX

Tableau 1 — FAL.14(46), section 2.1 : 13 déclarations obligatoires	35
Tableau 2 – Matrice de décision de l'agence chef de file	47



# REMERCIEMENTS

Ce document de travail du Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) a été préparé en collaboration avec les services de la Banque mondiale, de l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (AGPAEA), de l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), de l'Union des administrations portuaires du nord de l'Afrique (UAPNA), de l'Alliance africaine pour le commerce électronique et du Comité des commandants de port d'Afrique.

Le rapport a été préparé sous la direction de Mustapha Benmaamar (responsable du programme SSATP) et de Jean Francois Marteau (responsable, unité chargée des transports pour l'Afrique de l'Ouest). Il a été rédigé par Pascal Ollivier (consultant SSATP, Président de Maritime Street) et Olivier Hartmann (responsable du pilier Intégration régionale du SSATP), édité par Kaori Niina (chargée des affaires extérieures du SSATP) et Luba Vangelova. La conception du rapport a été réalisée par Daniel Yustos et les cartes, par Bruno Bonansea et Ryan Francis Kemna (service de cartographie de la Banque mondiale).

Cet ouvrage a bénéficié de précieuses contributions fournies lors d'une série d'entretiens menés auprès de professionnels du secteur maritime et portuaire : Mme Raissa-Julie Ada Allogo, responsable principale des politiques de transport, Commission de l'Union africaine ; Mwanaulu Issa Mwajita, directrice de la facilitation des échanges et de l'harmonisation des politiques, Organisation maritime pour l'Afrique de l'Est, l'Afrique australe et l'Afrique du Nord ; Poul Hansen, chef de la section facilitation des échanges, CNUCED, Mark Wootton, directeur associé, Royal HaskoningDHV ; Gadi Benmoshe, vice-président du Data Collaboration Committee, Association Internationale des Ports et Havres et directeur général de Marinnovators Consulting ; James Ng'ang'a, spécialiste des ports

et du transport maritime, Groupe de la Banque africaine de développement ; Nogaye Diop, coordinateur de programme de l'Alliance africaine pour le commerce électronique ; Mubarak Adam, directeur de projet, AGPAEA ; Jean Marie Koffi, secrétaire général, AGPAOC ; Abdellatif Lhouaoui, secrétaire général, UAPNA ; Hatem Beji, commandant de port, Office de la marine marchande et des ports, Tunisie ; Youssef Ahouzi, président-directeur général, Portnet ; Tarik Maaouni, directeur des systèmes d'information et du digital, Autorité nationale des ports du Maroc ; Housni Debbag, commandant de port, Casablanca, Autorité nationale des ports du Maroc ; Mohamed Maghazi, commandant de port et directeur des opérations, Port de Tanger Ville ; Kamal Lakhmas, directeur de la capitainerie, Tanger Med ; Ahmedou Ahmed Taleb Abou, commandant de port, Port autonome de Nouadhibou ; Bay Yatma, directeur de la capitainerie, Port autonome de Nouadhibou ; Mamadou Tandia, directeur, commandant de port, Port autonome de Nouakchott ; Mohameden Bah, directeur des systèmes d'information, Port autonome de Nouakchott ; Capitaine Mamadou Alpha Diallo, commandant de port, Conakry ; Commandant Emmanuel Koffi Yao, directeur des opérations maritimes, de la sécurité et de l'environnement, Port autonome d'Abidjan ; Macky Sangaré, directeur du système de l'information digitale, Port autonome d'Abidjan ; Francis Donkoh, directeur général des technologies de l'information et de la communication, Ghana Ports and Harbors Authority ; Capitaine James Richmond Quaysen, directeur général des fonctions spéciales, Port de Takoradi ; Capitaine Habib Simpa Ibrahim, commandant de port, district de pilotage de Bonny/Port Harcourt ; Capitaine Monday Garba Gajere, commandant de port adjoint, Port de l'île Tincan ; Capitaine Ndi Mendugena Bertrand, commandant de port, Port de Kribi ; Capitaine Mustapha Mohamed, officier adjoint de la sécurité portuaire, Port de Kribi ; Dusty Johann



Immongault, commandant de port adjoint, Port d'Owendoo ; Gottfried Araeb, chef de la stratégie et de l'optimisation, Autorité portuaire namibienne (Namport) ; Gerhard du Plessis, responsable de l'optimisation des processus métiers et chef du projet GUM, Namport ; Sylvanus Kashile, analyste des processus métiers, Namport ; Capitaine Lukas Kufuna, commandant de port, Namport ; Capitaine Geas Shatika, pilote principal de navire, Namport ; Capitaine Thulani Dubeko, commandant de port, Port de Ngqura, Autorité portuaire nationale de Transnet (TPNA) ; Naresh Sewnath, directeur principal du pilotage et des services de trafic maritime, TPNA ; Frederico da Silva, capitaine de port, Maputo et Matola, Maputo Port Development Company ; Ravishankar Woottum, directeur, services informatiques à Mauritius Ports Authority ; Samuel Ochieng, responsable principal du maritime et des douanes, KenTrade ; Warsama Guirreh, directeur général, Djibouti Port Community System ; Faris Abdoelwahab, directeur des infrastructures, Sudan Port Corporation ; Abdel Al Mohaned Si Amrou, commandant de port, Port d'Alexandrie (République arabe d'Égypte) ; Rehab Elsayed Abou El Fadl, chercheur principal, conventions et traités internationaux, secteur égyptien du transport maritime et de la logistique, ministère égyptien des Transports ; Oussam Arrakik, directeur des systèmes d'information, Lybian Ports Company ; Stéphane Gaudechon, vice-président des services gouvernementaux, Bureau Veritas ; Jean-Marc Benoit, coordonnateur régional, CNUCED.

Nous tenons à remercier le Secrétariat de l'OMI pour les discussions fructueuses et les commentaires formulés au cours de la préparation de ce rapport. Enfin, nous remercions les pairs examinateurs de la Banque mondiale pour leur contribution à l'enrichissement du rapport : Jan Hoffmann, responsable mondial, Transport maritime et ports ; Dominik Englert, économiste principal, et Sotiria Lagouvardou et Simona Sulikova, consultantes, Pôle mondial d'expertise en Transport ; Periklis Saragiotis, spécialiste principal du secteur privé ; Satya Prasad Sahu, spécialiste principal de la facilitation des échanges, unité chargée du commerce mondial ; et Raman V. Krishnan, spécialiste principal du développement digital, Pôle mondial d'expertise en développement digital.





# ACRONYMES

<b>A2B</b>	Des administrations publiques aux entreprises
<b>AACE</b>	Alliance africaine pour le commerce électronique
<b>AGPAEA</b>	Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et Australe
<b>AGPAOC</b>	Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre
<b>API</b>	Interface de programmation d'applications
<b>AWS</b>	Amazon Web Services
<b>B2A</b>	Entreprise à administrations publiques
<b>B2B</b>	Entreprise à entreprise
<b>BIMCO</b>	Conférence maritime baltique et internationale
<b>CEE-ONU</b>	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
<b>CEFACT-ONU</b>	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
<b>CMS</b>	Système informatisé de gestion douanière
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
<b>CPPI</b>	Indice de performance des ports à conteneurs
<b>DPCS</b>	Système communautaire portuaire de Djibouti
<b>EDI</b>	Échange de données informatisé
<b>EDIFACT</b>	Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport
<b>ETA — ATA</b>	Heure d'arrivée estimée/réelle
<b>ETD — ATD</b>	Heure de départ estimée/réelle
<b>FAL</b>	Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, 1965
<b>GISIS</b>	Système mondial intégré de renseignements maritimes
<b>GOS</b>	Système de gestion des accès aux portes d'entrée des terminaux
<b>GPHA</b>	Autorité portuaire du Ghana
<b>GUM</b>	Guichet unique maritime
<b>IAPH</b>	Association Internationale des Ports et Havres
<b>IPCSA</b>	Association Internationales des Systèmes Communitaires Portuaires
<b>ITPCO</b>	Groupe de travail international sur l'optimisation des escales portuaires
<b>MTS</b>	Ministère sectoriel du Transport maritime égyptien
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce

---

<b>OMD</b>	Organisation mondiale des douanes
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>PCS</b>	Système Communautaire Portuaire
<b>PGI</b>	Progiciel de gestion intégré
<b>PMIS</b>	Système d'information de gestion portuaire
<b>SOLAS</b>	Convention de l'IMO pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974
<b>SSATP</b>	Programme de politiques de transport en Afrique
<b>STC</b>	Comité technique spécialisé de l'Union africaine
<b>TAS</b>	Système de rendez-vous camion
<b>TIC</b>	Technologies de l'information et de la communication
<b>TMPA</b>	Autorité portuaire de Tanger Med
<b>TOS</b>	Système d'exploitation de terminal à conteneur
<b>TTN</b>	Tunisie Trade Net
<b>UA</b>	Union africaine
<b>UAPNA</b>	Union des administrations portuaires du nord de l'Afrique
<b>VTMIS</b>	Système d'information et de gestion du trafic des navires



# AVANT-PROPOS



**Jean Francois Marteau,**  
Responsable de l'unité Transports  
pour l'Afrique de l'Ouest, Banque mondiale.

Ce document de travail, fruit d'une collaboration étroite entre le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), le Comité des commandants de port d'Afrique, les associations régionales africaines de gestion des ports et l'Alliance africaine pour le commerce électronique, appelle à une action urgente pour accélérer la digitalisation dans les ports afin de rationaliser le commerce maritime et de renforcer la résilience de la chaîne logistique maritime.

La résolution FAL.14(46) de l'OMI concernant l'obligation faite aux autorités nationales d'utiliser un guichet unique maritime (GUM) — une plateforme digitale unique pour l'échange de données et la rationalisation des procédures d'escale — encourage non seulement la digitalisation dans le domaine du transport maritime, mais l'impose. Pour la première fois, les pays sont légalement tenus de développer leur infrastructure portuaire digitales. Le passage d'une démarche volontaire à un système obligatoire est l'occasion de se projeter au-delà du guichet unique maritime pour réfléchir à la manière dont la révolution digitale peut renforcer l'efficacité de l'activité portuaire en Afrique et dans le monde.

Les pays avaient jusqu'au 1er janvier 2024 pour se conformer à cette résolution. Plus d'un an après, l'inaction n'est plus une option. Il est impératif que les gouvernements se mobilisent et manifestent au plus haut niveau leur volonté d'engager le

processus de réforme nécessaire à la coordination des agences chargées de la gestion des frontières, à la rationalisation de la gestion du trafic et, à terme, à la mise en place du guichet unique maritime. Il importe, pour y parvenir, que les secteurs public et privé unissent leurs efforts, tant au niveau national qu'international, afin de former et de requalifier les ressources humaines nécessaires à la digitalisation de cette infrastructure d'information essentielle.

Les pays africains n'ont pas à relever seuls ce défi. Le SSATP reste déterminé à soutenir ce processus au travers de son quatrième programme de développement. De nombreux partenaires techniques et de développement ont également exprimé leur volonté d'appuyer ces efforts. L'Organisation maritime internationale, L'Association Internationales des Ports et Havres, l'Organisation mondiale des douanes et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement ont produit une multitude de ressources techniques qui ont été mises à la disposition des pays. Des partenaires de développement comme la Banque mondiale et la Banque africaine de développement ont également fait de la digitalisation une priorité pour soutenir les objectifs de développement du continent. Nous espérons que ce document de travail aidera les pays à s'engager plus efficacement sur la voie de la digitalisation.





ALKIMOS HERACLES  
PANAMA

# RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le grand nombre d'acteurs publics et privés intervenant dans le commerce maritime renforce l'importance d'une action concertée pour la mise en œuvre des nouvelles mesures de facilitation des échanges. Une communication efficace, la résolution des préoccupations des parties prenantes et l'identification de mesures concrètes aux niveaux national, régional et international sont essentielles à ce processus. La Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) visait initialement à rationaliser les différentes déclarations exigées par les autorités publiques à l'aide de formulaires FAL normalisés. Les avancées des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le domaine du commerce et de la logistique ont ensuite amené l'Organisation maritime internationale (OMI) à adopter la résolution FAL.14(46), qui impose la mise en place d'un guichet unique maritime (GUM) national à compter du 1er janvier 2024. Le fait que de nombreux pays, en particulier en Afrique, n'aient pas encore pris de mesures en ce sens met en évidence le décalage entre les autorités publiques et les acteurs du secteur maritime.

La mise en place d'un guichet unique maritime a une portée qui dépasse celle d'une simple initiative axée sur les TIC ; il s'agit d'un processus global de gestion du changement. Pour réussir, il est impératif de mobiliser activement les parties prenantes à tous les niveaux, de définir un cadre juridique approprié et de prendre des mesures énergiques pour renforcer les capacités des institutions publiques et des opérateurs du secteur privé. De nombreux pays africains sont actuellement confrontés à ces défis.

Le SSATP, qui a pour mandat de faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports en Afrique, s'efforce de soutenir les efforts déployés par les autorités portuaires africaines pour satisfaire aux

## CONVENTION FAL DE 1965

La Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (FAL 1965) porte sur la simplification et la réduction des formalités, des exigences en matière de documents et des procédures à l'arrivée, pendant le séjour et au départ de navires effectuant des traversées internationales. Les pays contractants se sont engagés à prendre les mesures nécessaires pour faciliter et accélérer le trafic maritime international et éviter tout retard inutile aux navires, aux personnes et aux biens à bord.

exigences de digitalisation prévues par la Convention FAL de l'OMI. Le présent document contient des recommandations destinées aux responsables politiques et aux décideurs gouvernementaux (autorités portuaires, ministères des Transports, agences de gestion des frontières), aux institutions africaines (Commission de l'Union africaine, communautés économiques régionales) et aux partenaires de développement sur les mesures à prendre pour se conformer aux normes et favoriser une meilleure harmonisation entre les cadres politiques et les pratiques opérationnelles dans le secteur maritime.

Le précédent document de travail du SSATP<sup>1</sup>, « Situation de la digitalisation et cadre réglementaire dans les ports africains » faisait ressortir l'urgence de moderniser les infrastructures digitales des ports à travers le continent. Le score moyen de maturité digital des ports africains qui s'établit actuellement à 2,76 sur une échelle de 0 à 5, reflète des inefficacités opérationnelles

<sup>1</sup> Situation de la digitalisation et cadres réglementaires dans les ports africains



persistantes, une dépendance à l'égard des processus de documentation manuels et une intégration limitée des données. Il est donc impératif de renforcer l'utilisation des technologies digitales pour optimiser les opérations portuaires, améliorer leur efficacité et faciliter la fluidité des échanges commerciaux à travers l'Afrique.

### GUICHET UNIQUE MARITIME

Un guichet unique maritime (GUM) favorise un échange électronique fluide, entre les acteurs publics et privés, des informations requises lors de l'arrivée des navires dans les ports, pendant leur séjour et au moment de leur départ. Il a pour objet principal de faciliter les procédures d'autorisation d'escale des navires effectuant des voyages internationaux.

Malgré les efforts déployés, les États africains ont encore une perception très différente de la portée et du potentiel des systèmes digitaux dans les ports. Il convient donc de mieux définir le rôle de ces systèmes dans les secteurs public et privé, ainsi que la mise en œuvre de systèmes de guichet unique dans les ports.

La mise en place d'un guichet unique maritime offre l'opportunité d'améliorer radicalement l'efficacité des ports africains, selon une approche structurée en trois étapes. La première étape doit permettre aux ports de se mettre en conformité avec les dispositions de la résolution FAL.14(46) de l'OMI, adoptée en mai 2022. La deuxième étape prévoit d'étendre l'utilisation des technologies digitales au processus d'escale dans son ensemble, en rationalisant les opérations et en améliorant la coordination. La dernière étape vise à optimiser les escales de manière à faciliter l'arrivée « juste à temps » des navires.

Ce document propose une feuille de route destinée à faciliter la mise en œuvre du guichet unique maritime dans le contexte africain. Chaque étape est accompagnée d'une liste de contrôle destinée à aider les parties prenantes à surmonter les difficultés techniques, opérationnelles et réglementaires liées au passage d'un système manuel à un système digital.

**1. Convention FAL.** La première grande mesure concerne le renforcement des capacités nécessaires à une bonne compréhension de la Convention FAL et du processus de

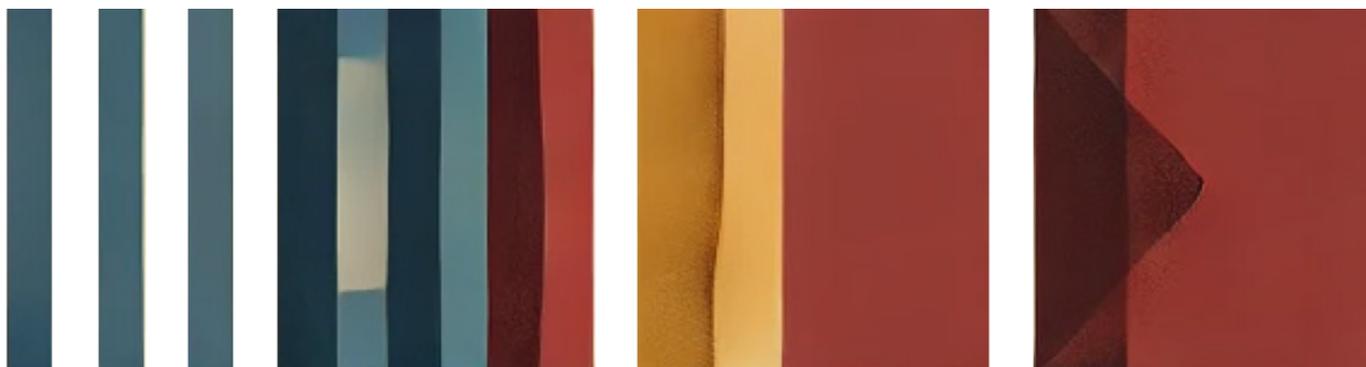
ratification au niveau national. Cela pourrait bénéficier aux États membres africains dotés de ports maritimes qui n'ont pas encore ratifié la Convention FAL de l'OMI, soit 26 % d'entre eux.

- 2. Désignation d'un organisme public chef de file.** La deuxième grande mesure consiste à désigner un organisme public chargé de superviser la mise en œuvre du guichet unique maritime. Cet organisme devra démontrer une volonté et un engagement politiques forts, et opérer conformément au cadre juridique applicable aux activités de l'OMI.
- 3. Sélection du modèle d'exploitation des GUM.** La troisième grande mesure consiste à sélectionner le modèle d'exploitation adapté au guichet unique maritime. Ce choix sera guidé par l'état d'avancement de la mise en œuvre des guichets uniques maritimes en Afrique, où ils peuvent être déployés en tant que plateformes autonomes ou intégrés à des systèmes communautaires portuaires (PCS) ou à des guichets uniques du commerce extérieur (GUCE). Le Ghana et la République arabe d'Égypte, qui ont mené à bien le lancement de systèmes autonomes de guichet unique maritime début 2024, pourraient faire part de leur expérience en matière de bonnes pratiques et de stratégies de mise en œuvre. Le SSATP a par ailleurs identifié des groupes de pays dans lesquels des PCS et des GUCE ont été mis en place avant les GUM, ouvrant ainsi la possibilité de tirer parti des systèmes existants pour faciliter l'établissement des GUM.
- 4. Cadre de gouvernance pour la participation des parties prenantes.** La quatrième grande mesure met l'accent sur la nécessité d'établir un cadre de gouvernance pour la participation des parties prenantes. Un tel cadre facilitera une gestion efficace du changement et assurera une collaboration durable entre toutes les parties concernées.
- 5. Réingénierie des processus métiers.** La cinquième grande mesure, qui s'appuie sur le cadre de gouvernance, porte sur la refonte du processus d'autorisation d'escale des navires. Il s'agit de passer d'une gestion manuelle de la documentation papier et d'interventions humaines, telle que les pratiques d'embarquement à bord des navires, à une approche digitale plus rationalisée.
- 6. Établissement d'un cadre opérationnel.** La dernière grande mesure consiste à établir un cadre opérationnel



clair. Il convient de souligner tout particulièrement que le GUM doit être conçu comme un service public et que l'administration, pour les pays signataires de la Convention FAL, ne doit pas imposer de droits ou de redevances pour son utilisation.

Cette approche structurée permettra aux ports africains de surmonter les difficultés liées à la mise en œuvre du guichet unique maritime et de favoriser des opérations commerciales maritimes plus efficaces, transparentes et durables. Plus d'une année après l'expiration du délai fixé pour se conformer aux dispositions de la Convention FAL, il est désormais urgent d'agir. Les parties prenantes doivent saisir cette occasion pour moderniser leurs opérations portuaires, renforcer l'intégration commerciale régionale et veiller à ce que le secteur maritime africain reste compétitif dans une économie mondiale en pleine mutation.





# 1. INTRODUCTION

En 2021, la Banque mondiale et l'IAPH (Association Internationale des Ports & Havres) ont publié un rapport sur l'accélération de la digitalisation dans le secteur maritime<sup>2</sup>. Ce dernier décrivait les activités prioritaires à mener pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement maritime et proposait une feuille de route assortie de mesures à court, moyen et long terme pour mener à bien la transformation digitale. Les deux institutions se sont appuyées sur ce document pour publier en 2023 un rapport de suivi axé sur les systèmes communautaires portuaires (PCS)<sup>3</sup>, présentant les principaux enseignements et bonnes pratiques tirés des expériences acquises à l'échelle mondiale.

Dans la distinction entre numérique et digital, nous avons adopté la définition de l'académie du digital selon laquelle la digitalisation est 'la transformation des processus et modèles d'affaires grâce aux technologies numériques', alors que la numérisation se limite à la 'conversion d'informations physiques en format numérique'.

<sup>1</sup> <https://www.academie-du-digital.fr/numeriser-ou-digitaliser-quelle-est-la-difference-correcte/>

En mars 2024, la Banque mondiale et le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) ont publié, en collaboration avec l'IAPH, une étude<sup>4</sup> portant sur la situation de la digi-

talisation et les cadres réglementaires dans les ports africains. Elle visait à évaluer le niveau de préparation digitale de 39 ports dans 31 pays en leur attribuant un score de maturité digitale sur une échelle de 0 à 5. Les ports africains obtiennent ainsi un score moyen de maturité digitale de 2,76, le plus élevé (4,4) étant attribué au port de Tema, au Ghana. Il convient toutefois d'interpréter ces résultats avec prudence, l'étude s'appuyant sur des données auto-déclarées par les ports. Il sera nécessaire de procéder à des diagnostics sur site et à des évaluations approfondies des systèmes digitaux existants, en partenariat avec les acteurs publics et privés, afin d'affiner la précision des scores de maturité digitale.

La Banque mondiale met l'accent depuis 2020 sur l'amélioration des performances portuaires et a lancé pour cela plusieurs initiatives, dont l'indice de performance des ports à conteneurs (CPPI)<sup>5</sup>. Cet indice vise à promouvoir l'efficacité des opérations portuaires et à faciliter la mise en œuvre de projets permettant d'optimiser les escales de porte-conteneurs. La digitalisation joue un rôle essentiel dans l'optimisation de l'ensemble du processus d'escale et favorise l'arrivée « juste à temps » des navires. Les ports africains en tête du classement CPPI, tels que Tanger Med (classé quatrième), ont réussi à mettre en œuvre de telles pratiques d'optimisation des escales et d'arrivée juste à temps. La digitalisation du processus d'escale n'en est toutefois qu'à ses débuts dans la plupart des ports africains. Il convient d'accorder une attention particulière à la digitalisation de l'ensemble du processus d'escale, depuis l'arrivée des navires jusqu'à leur départ, en passant par leur séjour, pour gagner en

<sup>2</sup> <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/773741610730436879-0190022021/original/AcceleratingDigitalizationAcrossTheMaritimeSupplyChain.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century>

<sup>4</sup> [https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/SSATP\\_Africa\\_Ports\\_EN%20FINAL.pdf](https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/SSATP_Africa_Ports_EN%20FINAL.pdf)

<sup>5</sup> <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/6cebb847-6f46-44e7-9533-12ac893b3693/content>



efficience et en compétitivité.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a joué un rôle de premier plan dans la promotion de la digitalisation du secteur maritime. Le Comité FAL 29 organisé en 2002 a donné lieu à la création par l'OMI d'un groupe de travail par correspondance intersessions chargé d'examiner la possibilité de mettre en place un système de guichet unique dans le but de rationaliser la transmission des informations sur les navires avant leur arrivée. Ces efforts ont abouti au comité FAL 40 de 2016, au cours duquel l'OMI a instauré une obligation pour les États membres de mettre en place un système d'échange électronique de données entre les navires et les ports, qui est entrée en vigueur le 8 avril 2019. L'OMI a poursuivi sur cette lancée en adoptant la résolution FAL.14(46), première réglementation internationale sur les infrastructures portuaires digitales, imposant la mise en place d'un guichet unique maritime (GUM), entrée en vigueur le 1er janvier 2024. L'OMI prévoit à l'avenir d'intensifier ses efforts en matière de digitalisation en élaborant une stratégie pour la digitalisation du secteur maritime en 2025. Cette dernière en-

couragera les acteurs du secteur à opérer leur transition digitale, en s'appuyant sur les technologies émergentes de manière à accroître leur efficience, leur sécurité, leur sûreté, leur visibilité, leur prévisibilité, leur gestion des risques, leurs mécanismes d'intervention et leur durabilité environnementale.

Dans le même temps, le document de travail sur la digitalisation dans les ports africains du SSATP (« Situation de la digitalisation et cadres réglementaires dans les ports africains ») mettait en évidence les progrès insuffisants réalisés à l'échelle du continent dans le lancement, la conception et la mise en œuvre des guichets uniques maritimes. Le SSATP a réalisé, au cours du quatrième trimestre 2024, des entretiens auprès de ministères, d'autorités portuaires et de commandants de port de 15 pays ayant déployé un guichet unique maritime ou étant en passe de le faire, afin de mieux comprendre comment faciliter leur mise en œuvre. Cet exercice a permis de mettre en évidence les 12 principaux obstacles à la création, à la conception et au déploiement de ces guichets en Afrique (figure 1). Les deux principaux obstacles sont le manque de volonté politique

**Figure 1 – Principaux obstacles à la mise en œuvre des GUM signalés au cours des entretiens menés par le SSATP**



— un goulet d'étranglement important dans de nombreux pays  
— et la paralysie décisionnelle due à l'existence dans plusieurs pays d'un opérateur de guichet unique du commerce extérieur (GUCE) qui peut être perçu comme offrant des fonctionnalités similaires.

Le présent document a pour objet d'aider les ports africains à surmonter les 12 obstacles recensés dans la figure 1 et de leur permettre de mieux comprendre les exigences en matière de digitalisation et les mesures à prendre pour se conformer aux dispositions de la Convention FAL de l'OMI. Ce rapport du SSA-TP a pour objet de clarifier les concepts de guichet unique maritime (GUM), de système communautaire portuaire (PCS) et de guichet unique pour le commerce extérieur (GUCE) en s'appuyant sur les travaux de l'OMI, de la Banque mondiale, de l'AIPH,

de l'Association Internationale des Systèmes Communautaires (IPCSA), de la Conférence maritime baltique et internationale (BIMCO), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), du Groupe de travail international sur l'optimisation des escales portuaires (ITPCO) et de l'Alliance africaine pour le commerce électronique (AACE). Il propose également une liste de contrôle pratique pour la mise en œuvre d'un guichet unique maritime, conçue pour surmonter les obstacles propres à la digitalisation de la chaîne d'approvisionnement maritime en Afrique et tirer parti des opportunités qui en découlent.





## 2. TAXONOMIE

Les systèmes digitaux utilisés dans les ports maritimes pour la gestion et l'exploitation peuvent être classés en deux grandes catégories : **les systèmes automatisés et les systèmes de guichet unique**. Ces catégories couvrent les trois dimensions fondamentales de l'infrastructure portuaire digitale ayant une incidence sur la chaîne logistique maritime : les opérations maritimes, portuaires et terrestres.

Les discussions engagées par le SSATP auprès des autorités publiques des différentes régions africaines font ressortir la nécessité de s'entendre sur une définition commune de ces systèmes. Il est essentiel de clarifier la terminologie et la taxonomie des systèmes automatisés et des guichets uniques afin d'éviter toute confusion, malentendu et désaccord potentiel entre les parties prenantes publiques et privées. L'établissement d'un langage commun permet de s'assurer que l'ensemble des parties disposent d'une compréhension claire et cohérente des outils et des processus digitaux nécessaires à l'efficacité des opérations portuaires.

Les deux sous-sections suivantes s'appuient sur des sources faisant autorité, notamment le Répertoire sur le guichet unique de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), pour présenter les concepts clés et la terminologie pertinente<sup>6</sup>.

### 2.1 UN VOCABULAIRE CONTRÔLÉ DES SYSTÈMES AUTOMATISÉS

Les systèmes automatisés utilisés par les autorités publiques et le secteur privé ne doivent pas être confondus avec les systèmes de guichets uniques ou les plateformes collaboratives de données permettant de gérer les processus métier interorganisationnels. Les systèmes automatisés gèrent principalement

les processus métier intraorganisationnels. Les progiciels de gestion intégrée (PGI) utilisés dans le secteur privé sont ce que l'on appelle communément des systèmes automatisés. Ces systèmes sont conçus pour intégrer les fonctions métier essentielles, rationaliser les processus courants, minimiser les tâches manuelles et réduire les erreurs. Un système automatisé intègre la collecte électronique d'informations, l'automatisation des processus opérationnels, la diffusion de l'information et le stockage des données.

Les principaux systèmes automatisés publics et privés mis en place dans les ports sont les suivants :

- Système d'information et de gestion du trafic des navires (VTMIS) ;
- Système d'information de gestion portuaire (PMIS) ;
- Système d'exploitation de terminal à conteneur (TOS), souvent associé à un Système de gestion des accès aux terminaux (GOS) et à des systèmes de rendez-vous camions (TAS) ;
- Système informatisé de gestion douanière (CMS).

#### Système d'information de gestion du trafic maritime

Le VTMIS constitue une infrastructure essentielle gérée par le commandant de port, conformément aux résolutions A.158, A.578 et A.857(20) de l'OMI, ainsi qu'à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer révisée (Convention SOLAS). Ce système renforce l'efficacité de la navigation et la protection contre les effets négatifs possibles du trafic maritime. Il intègre et relie tous les actifs pertinents<sup>7</sup> afin de gérer les opérations maritimes de manière sûre et sécurisée. Il couvre la gestion des opérations maritimes, depuis

<sup>6</sup> Construire un environnement de guichet unique

<sup>7</sup> Ces actifs du VTMIS sont les radars, la télévision en circuit fermé, les radios, les systèmes météorologiques, les radiogoniomètres (RDF), le système d'identification automatique (SIA), le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), le système d'information sur l'affichage des cartes électroniques (ECDIS) et les tours de contrôle liées à la protection de l'environnement marin, à la gestion du trafic, à l'application de la loi, à l'efficacité portuaire et à la sécurité en mer.



la protection de l'environnement marin jusqu'à la gestion du trafic, l'application de la loi et la sécurité en mer, grâce à l'intégration d'une grande variété de capteurs.

### Système d'information de gestion portuaire

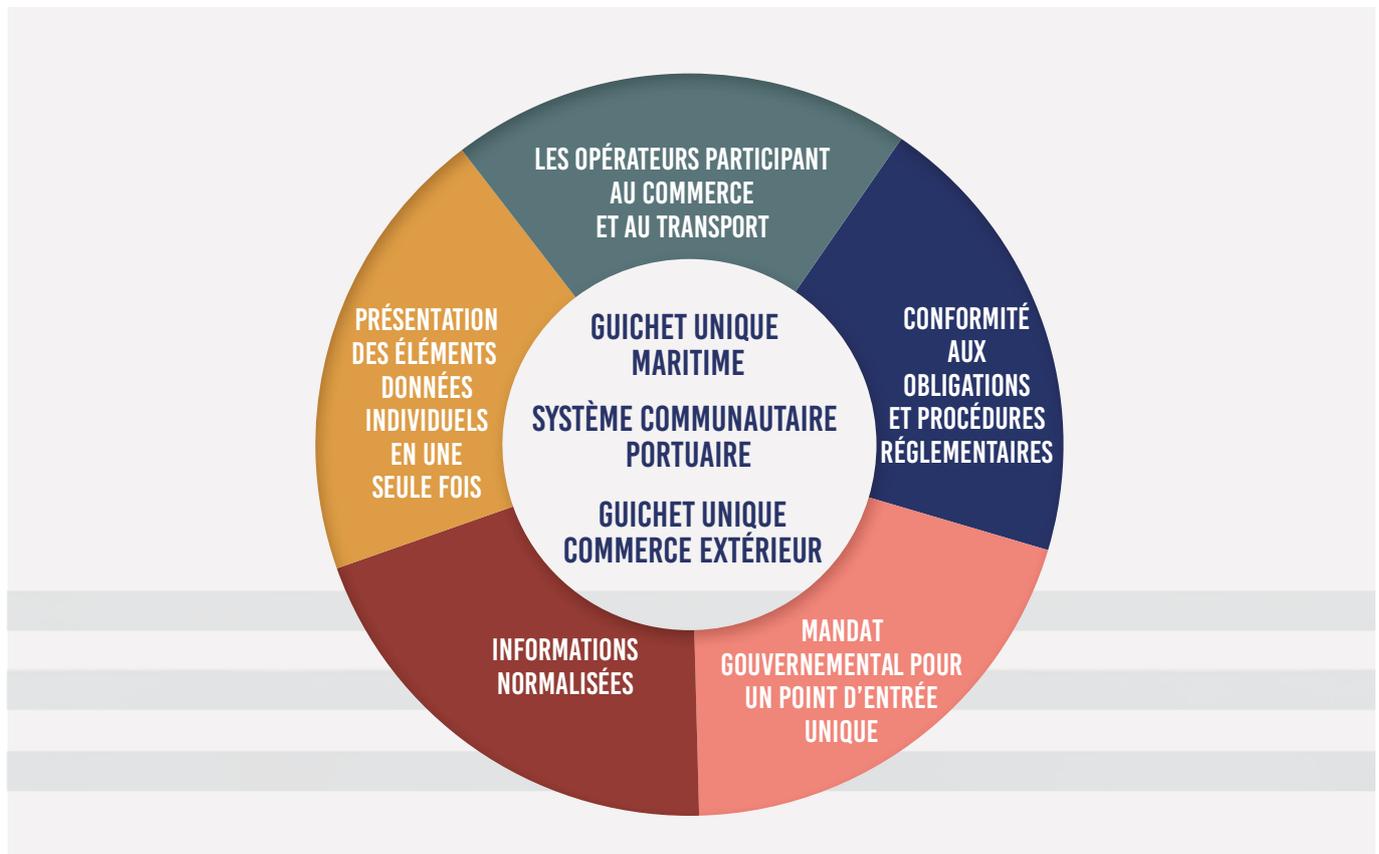
Le PMIS permet à l'autorité portuaire de contrôler le trafic et de gérer les infrastructures portuaires, y compris les escales, les droits portuaires, les déchets, les marchandises dangereuses, les inspections, les permis, les services, la sûreté, la sécurité, l'environnement et les actifs. Alors qu'en Afrique, les PMIS étaient traditionnellement utilisés pour la facturation, les PMIS NextGen permettent désormais de gérer les actifs, l'Internet

des objets (IDO), les jumeaux digitaux et les drones.

### Système d'exploitation de terminal à conteneur

Le TOS est utilisé dans les opérations de terminaux maritimes, fluviaux, ferroviaires et intermodaux pour gérer la manutention automatisée aux postes d'amarrage, dans les parcs, les entrepôts et aux portes pour les conteneurs maritimes, ferroviaires et les marchandises en vrac. Le TOS facilite la planification, la visibilité, l'optimisation, l'analyse et le contrôle des différentes opérations. Il est souvent associé au GOS, qui prend en charge l'ensemble des procédures de d'accès aux terminaux, et au TAS, qui gère les prises de rendez-vous pour les camions accé-

**Figure 2 – Les cinq caractéristiques essentielles d'un guichet unique selon la recommandation 33 du CEFAC-ONU**



dant au terminal.

### Système informatisé de gestion douanière (CMS)

Le CMS diffère d'un guichet unique pour le commerce extérieur. Ses fonctionnalités de base facilitent les services et les processus douaniers et permettent aux autorités douanières d'exercer leur rôle aux frontières, à savoir faciliter le commerce légitime, garantir la perception équitable des recettes et proté-

ger la société. Les processus fondamentaux du CMS comprennent le manifeste, qui impose au transporteur de produire, au plus tard à l'arrivée ou au départ d'un moyen de transport à usage commercial, des déclarations concernant les marchandises importées ou exportées. Le dédouanement implique que le déclarant soit responsable vis-à-vis des douanes du dépôt et de l'exactitude des informations fournies dans la déclaration de marchandises, ainsi que du paiement des droits et taxes associés. Enfin, les contrôles douaniers s'appuient sur la Conven-



tion révisée de Kyoto de l'Organisation mondiale des douanes, qui inclut la gestion des risques.

## 2.2 UN VOCABULAIRE CONTRÔLÉ DU GUICHET UNIQUE

Un guichet unique est une plateforme digitale qui favorise un échange fluide d'informations entre les autorités publiques et le secteur privé grâce à une transmission unique des données commerciales requises. Le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) recommande toutefois, à des fins de clarification et afin d'harmoniser la terminologie employée dans les documents techniques traitant des fonctions spécifiques des systèmes de guichets uniques et des systèmes automatisés pouvant coexister dans un même pays, qu'un système soit doté des cinq caractéristiques essentielles décrites dans la recommandation n° 33 du CEFACT-ONU pour être considéré comme un guichet unique. Celles-ci sont reprises à la figure 2 et résumées ci-dessous :

- **Parties intéressées aux échanges et au transport.** Il s'agit de l'ensemble des acteurs publics et privés.
- **Normalisation des données.** L'utilisation de normes internationalement reconnues pour la mise en œuvre du guichet unique est essentielle pour assurer la coordination entre les parties prenantes.
- **Point d'entrée unique.** Les données concernant une transaction ne doivent faire l'objet que d'une seule transmission électronique par l'opérateur économique grâce à un point d'entrée unique.
- **Respect des exigences réglementaires.** Un guichet unique exécute une mission de service public en vertu d'un mandat gouvernemental et, à ce titre, remplit ces fonctions au niveau national en s'appuyant sur un cadre juridique.
- **Transmission unique des éléments de données individuelles.** Il n'est pas nécessaire de transmettre à nouveau les éléments de données individuelles communiqués précédemment.

Un guichet unique doit satisfaire aux cinq caractéristiques essentielles susmentionnées pour être qualifié de système national.

Les systèmes communautaires portuaires, les guichets uniques maritimes et les guichets uniques du commerce extérieur sont les trois guichets uniques pouvant être établis en milieu portuaire. Chacun traite d'un domaine spécifique et doit être interopérable. Plusieurs pays africains ont toutefois mis en place des guichets uniques couvrant plusieurs domaines, en combinant par exemple le guichet unique de commerce extérieur (GUCE) et le guichet unique maritime (GUM)<sup>8</sup>, le système communautaire portuaire (PCS) et le GUM<sup>9</sup>, ou encore le PCS, le GUM et le GUCE<sup>10</sup> (figure 10).

### Système communautaire portuaire

Un PCS est une plateforme digitale neutre et de confiance de collaboration de données publique-privée qui coordonne, facilite, rationalise et optimise les processus opérationnels Intraorganisationnels et interorganisationnels des acteurs de la chaîne logistique maritime grâce à une transmission unique des données. Le champ d'application d'un PCS peut se limiter à un port spécifique, mais doit, pour obtenir le statut de guichet unique, être étendu à l'ensemble des ports du pays et s'appuyer sur un cadre juridique. Il peut être limité à l'écosystème portuaire ou intégrer des modes de transport multimodaux tels que le transport routier, ferroviaire, fluvial, les entrepôts de l'arrière-pays et les corridors. Des pays tels que Maurice, la République démocratique du Congo et le Maroc ont étendu la portée du PCS aux ports et aéroports intérieurs.

Les PCS ont été mis en place en Europe à la fin des années 1970 et sont désormais opérationnels dans plus de 50 pays et environ 400 ports à travers le monde. En Afrique, ils ont été instaurés dans 12 pays : Algérie, Angola, Bénin, Cap-Vert, Djibouti, Guinée, Maurice, Maroc, République démocratique du Congo, Sénégal, Togo et Tunisie. Maurice a été le premier pays africain à se doter d'un PCS, en 2008. Le rapport de la Banque mondiale et de l'IAPH<sup>11</sup> sur les enseignements tirés de l'expérience mondiale en matière de PCS comprend trois études de cas sur des opérateurs de PCS africains (Djibouti, Maroc et République

<sup>8</sup> Comme au Kenya

<sup>9</sup> Comme à Djibouti

<sup>10</sup> Comme au Maroc

<sup>11</sup> <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century> (version française non disponible)

<sup>12</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-Circ.54.pdf>



démocratique du Congo). En 2024, le Comité FAL 48 de l'Organisation maritime internationale a approuvé les directives sur les systèmes communautaires portuaires<sup>12</sup>.

### Guichet unique du commerce extérieur

Le guichet unique du commerce extérieur (GUCE), désigné par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sous le terme de guichet unique de réglementation transfrontalière<sup>13</sup> ou comme guichet unique des douanes lorsque l'autorité douanière a été désignée comme agence chef de file, permet aux opérateurs commerciaux et aux déclarants en douane de transmettre aux autorités ou organismes participants, via un point d'entrée unique, les documents et/ou données requis pour l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises, tels que licences, permis, certificats et autres documents commerciaux. Les résultats sont transmis dans les meilleurs délais aux demandeurs, en passant par le guichet unique, après examen par les autorités ou organismes participants.

Le concept de guichet unique du commerce extérieur a été lancé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) en 2004, puis est devenu un élément clé de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, entré en vigueur en 2017, en vertu de l'article 4.1, qui stipule que les membres de l'OMC doivent s'efforcer de créer ou de maintenir un guichet unique. Les guichets uniques du commerce extérieur existent désormais dans plus de 25 pays, dont Maurice, le Kenya, la Tanzanie, Madagascar, le Mozambique, l'Afrique du Sud, la République démocratique du Congo, le Sénégal, le Maroc, la Tunisie et l'Égypte.

### Guichet unique maritime

Un guichet unique maritime (GUM) favorise un échange électronique fluide, entre les acteurs publics et privés, des informations requises lors de l'arrivée des navires dans les ports, pendant leur séjour et au moment de leur départ. Il a pour objet principal de faciliter les procédures d'autorisation d'entrée des navires effectuant des voyages internationaux.

La résolution FAL.14(46) contient les dispositions relatives aux formalités imposées aux armateurs par les autorités publiques à l'arrivée, pendant le séjour et au départ du navire. Les modifications apportées à l'annexe de la Convention FAL imposent

aux autorités publiques d'établir, de maintenir et d'utiliser des systèmes de guichet unique pour les échanges électroniques à compter du 1er janvier 2024. Un guichet unique maritime est une plateforme neutre et de confiance digitale de collaboration de données publique-privée qui coordonne, facilite, rationalise et optimise les formalités intraorganisationnelles et interorganisationnelles de d'autorisation de l'escale et d'escale des navires entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement maritime grâce à une transmission unique des données. Djibouti a été le premier pays africain à se doter d'un guichet unique maritime en 2019. Ces guichets sont désormais opérationnels dans huit pays.

### Champs d'application respectifs des PCS, GUCE et GUM

Le champ d'application du guichet unique maritime (GUM) est plus restreint que celui du guichet unique du commerce extérieur (GUCE) et du système communautaire portuaire (PCS) pour ce qui est des processus et des parties prenantes (figures 3, 4 et 5). Ces différences apparaissent clairement lorsque l'on examine le champ d'application du GUM, du GUCE et du PCS au regard de trois dimensions : les parties prenantes publiques (figure 3), les parties prenantes privées (figure 4) et les processus métier de haut niveau (figure 5). Le champ d'application du GUM et du GUCE concerne principalement les relations entre les entreprises et les administrations publiques (B2A) et celles entre les administrations publiques et les entreprises (G2B). Le champ d'application du GUM pourrait toutefois s'étendre aux services d'escale destinés aux entreprises (B2B). Depuis sa création il y a quarante ans, le GUCE est une plateforme B2A-A2B-B2B.

Le guichet unique maritime est axé sur les procédures d'autorisation d'escale des navires et pourrait être étendu à l'ensemble des procédures applicables aux escales (figures 5 et 6). Le système communautaire portuaire porte quant à lui sur les aspects logistiques des échanges commerciaux liés aux expéditions, aux navires, aux conteneurs, aux marchandises, au transport et au stockage. Le guichet unique du commerce extérieur traite des aspects réglementaires du prédédouanement et du dédouanement des flux transfrontaliers de marchandises échangées, y compris le traitement des licences, permis, certificats, déclarations en douane et autres documents requis par les organismes chargés de la gestion des frontières.

<sup>13</sup> sw\_compendium\_fr\_vol\_1\_all\_parts\_fr.pdf



Figure 3 – Parties prenantes du secteur public pour les PCS, le GUM et le GUCE

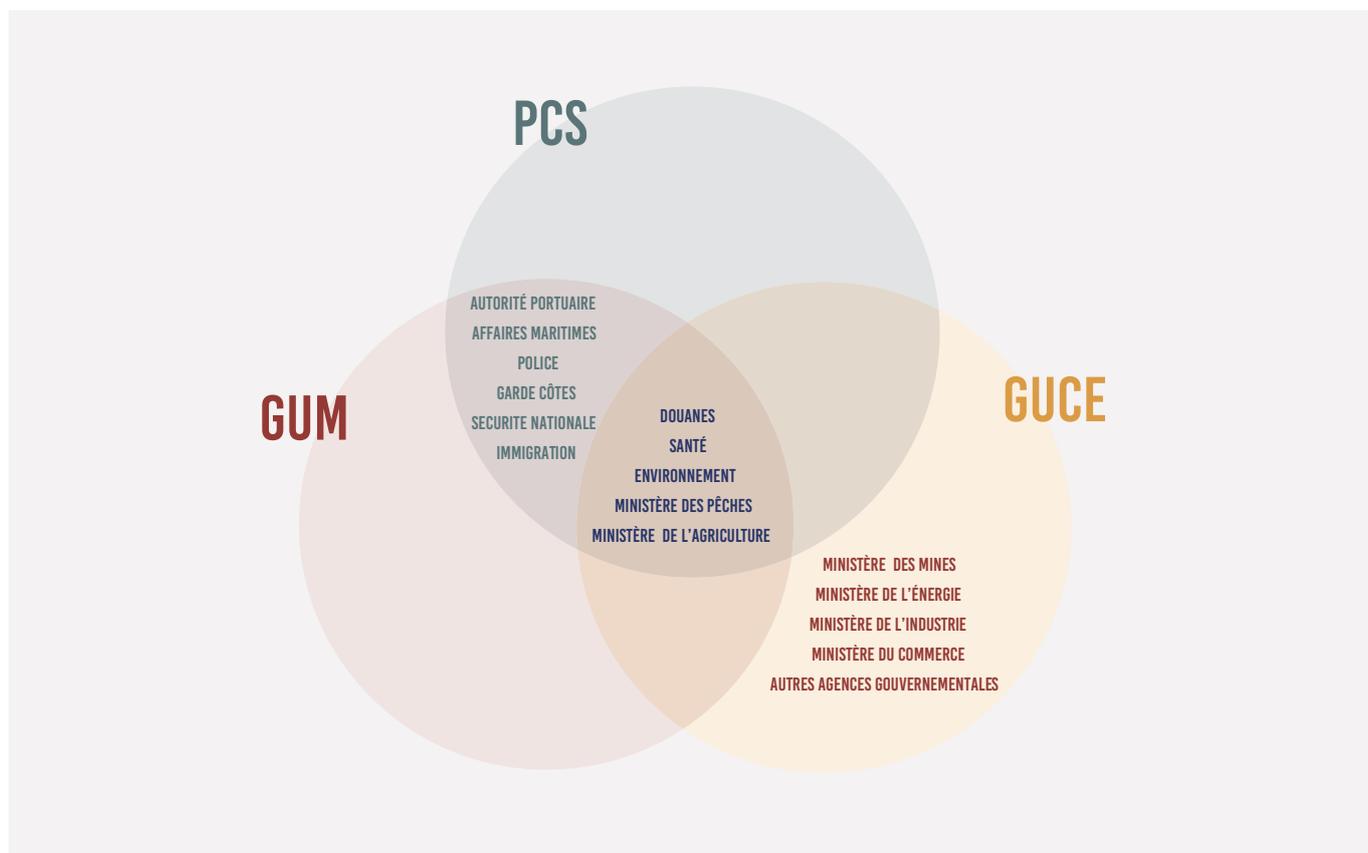


Figure 4 – Parties prenantes du secteur privé pour les PCS, le GUM et le GUCE

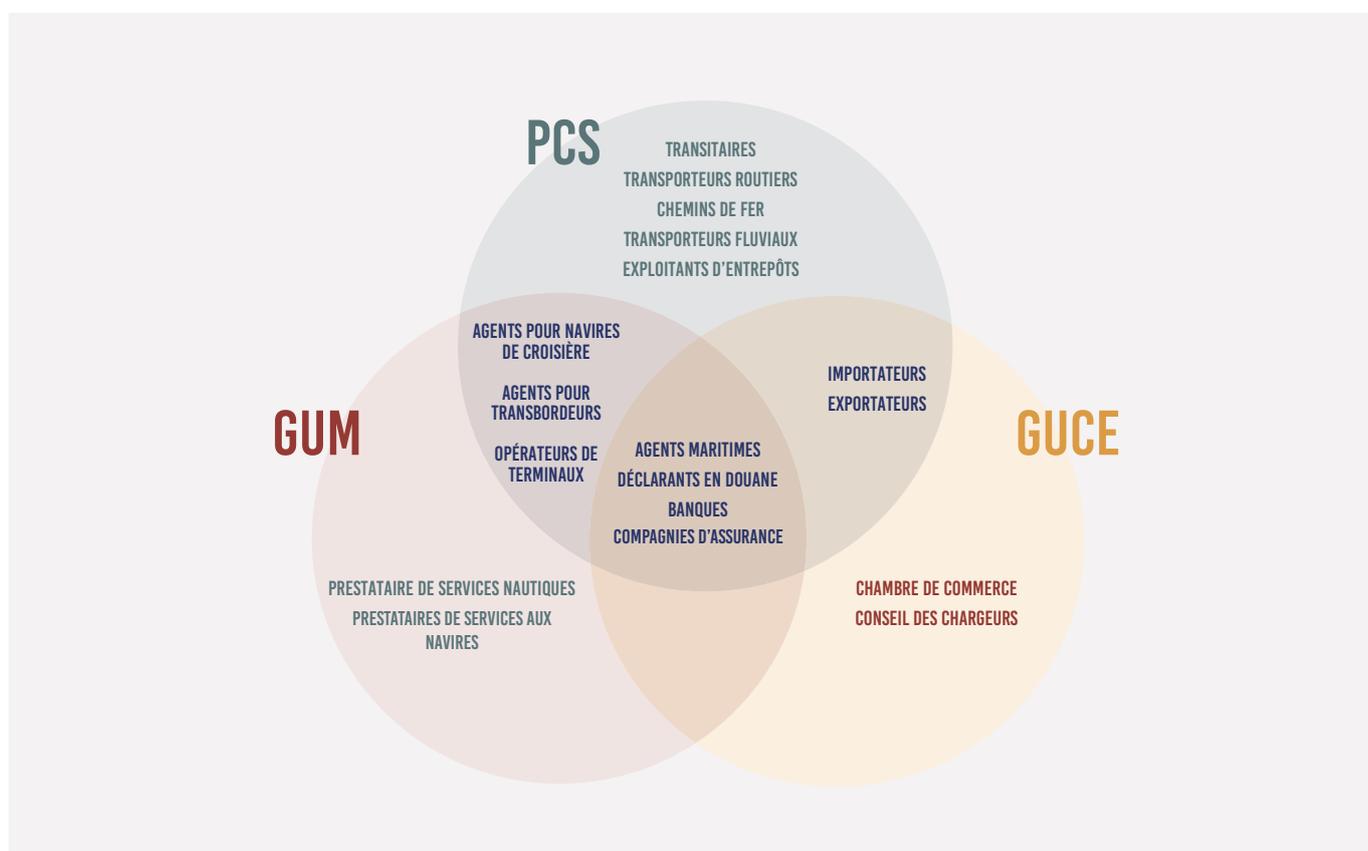
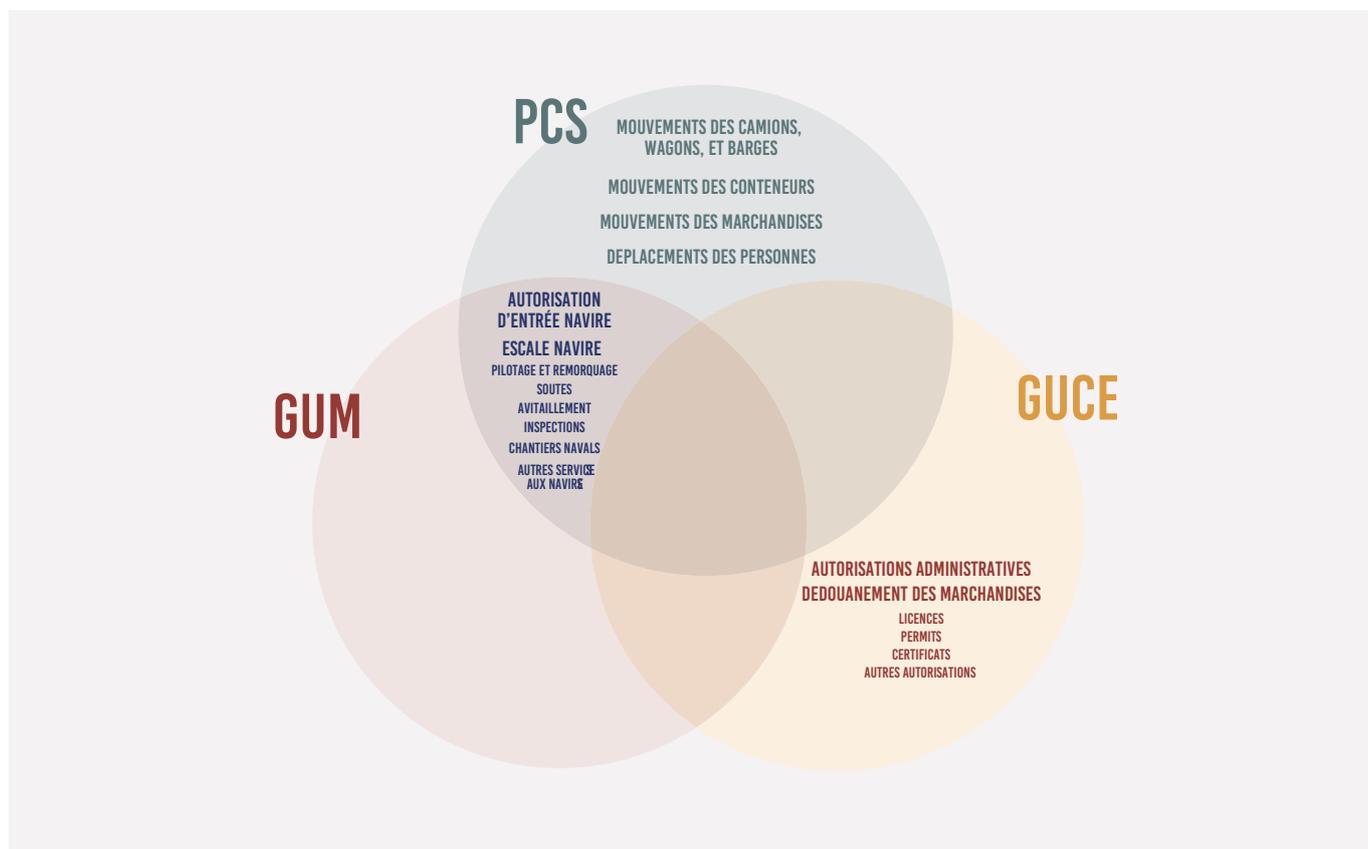


Figure 5 – Processus métier de haut niveau pour les PCS, le GUM et le GUCE







DAL KAL  
MADE  
IMO 940

# 3. GUM— TROIS ÉTAPES POUR OPTIMISER LES ESCALES PORTUAIRES

Le déploiement d'un guichet unique maritime (GUM) présente de nombreuses opportunités pour les pays et les ports dont le score de maturité digitale est faible ou moyen.

## Étape 1 : Respect du cadre réglementaire.

La toute première réglementation internationale sur les infrastructures portuaires digitales offre une opportunité unique de repenser entièrement le processus de d'autorisation d'escale des navires. En effet, la résolution FAL.14(46)<sup>14</sup> de l'OMI, le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le com-

merce électronique (qui comprend l'ensemble de données de l'OMI et le modèle de référence de l'OMI) et les directives FAL.5/Circ.42/Rev.314 de l'OMI relatives à la mise en place d'un GUM prévoient la collaboration de l'ensemble des autorités publiques, des compagnies maritimes et de croisière et des agents concernés. La résolution stipule que les autorités publiques ne doivent exiger aucune déclaration supplémentaire à l'arrivée ou au départ des navires, outre celles spécifiées à la section 2.1 de l'annexe à la Convention FAL (1965) (tableau 1).

**Tableau 1 — FAL.14(46), section 2.1 : 13 déclarations obligatoires**

a)	<i>Déclaration générale</i>
b)	<i>Déclaration de cargaison</i>
c)	<i>Déclaration des provisions de bord</i>
d)	<i>Déclaration des effets personnels de l'équipage</i>
e)	<i>Liste des membres d'équipage</i>
f)	<i>Liste des passagers</i>
g)	<i>Manifeste des marchandises dangereuses</i>
h)	<i>Le bordereau de livraison applicable aux envois postaux</i>
i)	<i>Déclaration maritime de santé</i>
j)	<i>Certificat d'exemption de contrôle sanitaire des navires ou certificat de contrôle sanitaire des navires ou sa prolongation</i>
k)	<i>Informations sécuritaires requises en vertu du règlement SOLAS XI-2/9.2.2</i>
l)	<i>Les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes</i>
m)	<i>Le document de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire</i>

<sup>14</sup> FAL.5-Circ.42-Rev.3 -fr.pdf



## Étape 2 : Gestion de l'ensemble du processus d'escale.

Les directives FAL.5/Circ.42/Rev.3 et FAL.5/Circ.51 de l'OMI visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales des navires peuvent également être mises à profit. Cela facilitera la digitalisation de l'ensemble du processus d'escale aux niveaux nautique, opérationnel et administratif. L'éventail des parties prenantes concernées s'étend aux prestataires de services maritimes, qu'il s'agisse de pilotage, de remorquage, d'amarrage, d'avitaillement ou de soutage. Il couvre les opérations B2B, telles que la gestion des opérations portuaires, des postes d'amarrage et des services nautiques. Il englobe également la gestion d'autres services administratifs et réglementaires, tels que l'inspection des navires, la déclaration des eaux de ballast et les cartes de débarquement des équipages et des passagers. Il pourrait également prendre en charge les paiements digitaux associés, notamment les passerelles de paiement électronique, les portefeuilles digitaux et les paiements mobiles.

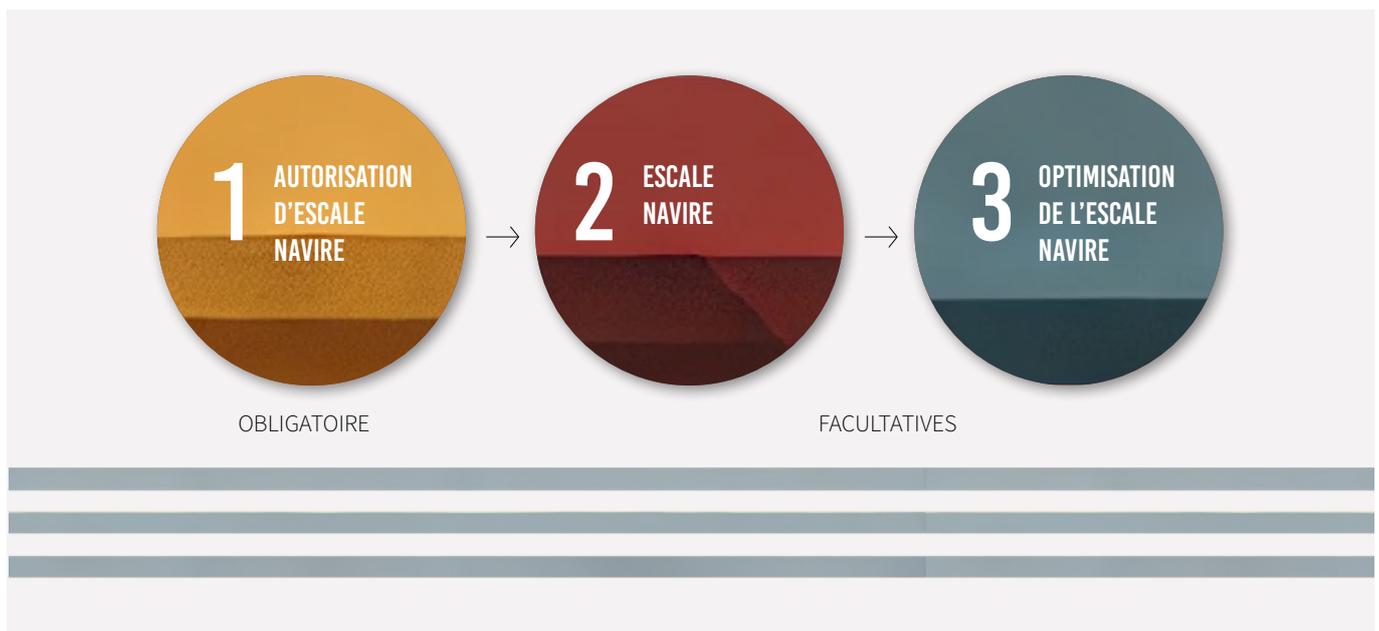
## Étape 3 : Optimisation des escales des navires.

La troisième étape vise à optimiser les escales (figure 6), en favorisant l'arrivée des navires « juste à temps » grâce à une collaboration étroite en matière de données entre les compagnies

maritimes, les prestataires de services nautiques et maritimes, les opérateurs de terminaux et les capitaineries. Ce processus<sup>15</sup> comprend 17 horodatages correspondant aux étapes clés de l'escale, depuis l'arrivée au lieu d'embarquement du pilote à son départ, sans oublier le temps passé à quai et les services à quai. Il est essentiel d'assurer le suivi des horodatages, notamment leur fiabilité et leur durée respective, afin de favoriser l'arrivée « juste à temps » des navires et l'efficacité des opérations. Le parcours de digitalisation en trois étapes suivi par le port de Tanger Med sert d'exemple à cet égard et place Tanger Med au quatrième rang de l'indice de performance des ports à conteneurs (CPPI) de la Banque mondiale. La digitalisation du processus d'escale est une composante essentielle du GUM, car elle améliore l'efficacité opérationnelle et les performances du port.

Les avantages ne se limitent pas à la mise en œuvre d'un GUM. Les connaissances acquises dans ce cadre, notamment en matière de gouvernance de projet, de coordination des parties prenantes et d'interopérabilité, établissent des bases solides pour poursuivre la digitalisation des systèmes portuaires communautaires (PCS), à l'instar du système mis en place dans le port de Djibouti et de celui actuellement en cours de mise en œuvre en Namibie.

Figure 6 – Étapes vers l'optimisation des escales



<sup>15</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.52%20-%20fr.pdf>

<sup>16</sup> <https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/01/GIA-just-in-time-hires.pdf>







# 4. LISTE DE CONTRÔLE DES ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DANS LE CONTEXTE AFRICAIN

Au quatrième trimestre 2024, le SSATP a mené des entretiens auprès de représentants de ministères des transports, de ports et de capitaineries afin de tirer les enseignements de leur expérience dans la mise en place de guichets uniques maritimes (GUM) en Afrique. Il a ensuite élaboré une liste de contrôle pragmatique à l'intention des États membres africains de l'OMI (figure 7) comprenant les étapes suivantes :

1. Vérifier l'état de la ratification de la Convention FAL.
2. Désigner l'agence chef de file qui sera chargée de mettre en œuvre, exploiter et maintenir le GUM au niveau national.
3. Évaluer l'environnement actuel des plateformes digitales afin de déterminer s'il convient de faire du GUM une plateforme autonome ou s'il vaut mieux l'intégrer aux fonctionnalités d'un système communautaire portuaire (PCS) ou d'un guichet unique du commerce extérieur (GUCE) existant.
4. Établir un cadre institutionnel de collaboration.
5. Lancer une analyse « de l'état actuel à l'état souhaité » en vue de la réingénierie des processus métiers.
6. Satisfaire à l'ensemble des conditions requises à l'exploitation et à la maintenance du GUM à long terme.

**Figure 7 – Liste de contrôle GUM**





Si le pays a ratifié la Convention FAL, il importe alors de passer en revue l'historique de l'acceptation de la Convention au sein de l'Organisation maritime internationale et le processus de ratification de cette dernière. Il s'agit notamment d'examiner la législation promulguée et d'identifier les autorités publiques responsables de l'accord, de la mise en œuvre, de la modification et de l'application de la Convention FAL. Un comité ministériel transversal pour les affaires de l'OMI doit avoir été créé, au moment de l'acceptation de la Convention de l'OMI, pour suivre l'ensemble des conventions de l'OMI et évaluer les questions connexes. Ce comité peut être composé de représentants des ministères des Affaires étrangères, des Affaires maritimes, de la Défense, des Transports, des Finances, de la Santé, de l'Environnement et de l'Autorité portuaire nationale.

Si le pays n'a pas ratifié la Convention FAL, il convient de consulter les autorités publiques compétentes chargées des affaires de l'OMI afin d'engager le processus de ratification. Il s'agit notamment de mobiliser les principales autorités publiques, les parties prenantes du secteur et des experts juridiques afin d'évaluer les implications de la ratification. Il convient également d'examiner la législation en vigueur afin de déterminer les amendements à y apporter ou les nouvelles lois à adopter pour assurer la conformité de la réglementation nationale avec la convention. Le processus doit en outre satisfaire aux exigences constitutionnelles et juridiques, telles que l'approbation parlementaire ou l'aval de l'exécutif, avant que le pays puisse s'engager formellement dans le traité. Une fois ces étapes franchies, la dernière étape est la ratification officielle par le dépôt des instruments nécessaires auprès de l'OMI. Une démarche structurée et bien coordonnée permettra d'assurer une adoption en douceur de la Convention FAL et de renforcer le respect des réglementations maritimes internationales.

Il est important de noter que Djibouti, le Maroc et la Namibie, entre autres, ont entamé le processus de ratification de la Convention FAL. La principale difficulté tient souvent à la complexité dudit processus, qui peut être soumis à l'approbation du procureur général, du gouvernement, du parlement et du chef de l'État. La ratification de la convention apporte toutefois les avantages liés à la conformité et assure une harmonisation avec les normes internationales applicables au transport maritime.

Le déploiement d'un guichet unique maritime ne permet pas uniquement de respecter les dispositions de la Convention FAL, mais apporte également une valeur ajoutée pour chaque pays et des avantages concrets pour le secteur privé. Les principaux avantages sont les suivants :

- **Conformité réglementaire.** Promouvoir la transparence, la responsabilité et l'élimination de la bureaucratie.
- **Réduction des coûts.** Réduire les coûts commerciaux et les lourdeurs administratives par le respect des exigences documentaires.
- **Efficacité de la prestation de service.** Améliorer l'efficacité des services grâce à un suivi complet du temps d'immobilisation des navires, à l'efficacité des services de conformité et à une gestion coordonnée des frontières.
- **Prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement.** Accroître la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement grâce à des processus optimisés et automatisés, à des informations préalables sur les navires, les marchandises et à la gestion des risques.

## Comprendre la Convention FAL

Les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre d'un GUM doivent se familiariser avec la Convention FAL, traité de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime. Celle-ci vise à simplifier les formalités, réduire au minimum les exigences documentaires et rationaliser les procédures d'arrivée, de séjour et de départ des navires effectuant des voyages internationaux.

Les pays contractants s'engagent à adopter des mesures visant à faciliter le trafic maritime et à éviter les retards inutiles pour les navires, les passagers et les marchandises. La Convention FAL comprend 16 articles couvrant les dispositions générales, le champ d'application de la convention, ainsi que les conditions de notification et d'entrée en vigueur. Les dispositions principales figurent à l'annexe de la Convention FAL, qui contient les normes et pratiques recommandées en matière de formalités, d'exigences documentaires et de procédures à appliquer à l'arrivée, pendant le séjour et au départ des navires, de leurs équipages, des passagers, des bagages et des marchandises. Elle présente également les procédures de mise en œuvre et contient des appendices qui fournissent des informations supplémentaires sur la convention.



Aux termes de la Convention FAL, les autorités publiques des États membres sont responsables de l'application et du respect des lois et règlements relatifs aux normes et pratiques recommandées figurant en annexe. En vertu de la disposition FAL.14(46), les autorités publiques doivent examiner et modifier, si nécessaire, le cadre juridique et réglementaire établi au moment de la ratification de la Convention FAL par l'État.

La ratification de la Convention FAL doit favoriser le respect des règles, l'efficacité et la performance de la chaîne d'approvisionnement maritime mondiale dans les pays qui ne l'ont pas encore ratifiée. L'OMI est disposée à fournir une assistance sur mesure aux parties contractantes désireuses d'entamer le processus de ratification de la Convention FAL<sup>17</sup>.

L'OMI encourage toutes les parties prenantes impliquées dans l'autorisation d'escale des navires, des marchandises, des équipages et des passagers, telles que les douanes, les services d'immigration, les services de santé, les autorités portuaires et les agents maritimes, à participer de manière active, à court et à long terme, aux discussions du Comité FAL. Une telle implication est essentielle pour rester informé des dernières évolutions concernant la digitalisation maritime, le Répertoire de l'OMI et de toute modification apportée à l'annexe de la Convention FAL. Une participation active leur permettra non seulement d'anticiper les évolutions futures, mais aussi de s'imposer comme référents face aux besoins spécifiques de l'Afrique. Les États membres ont convenu lors de la FAL 49 d'élaborer une stratégie globale pour la digitalisation maritime<sup>18</sup>.

## Comprendre la résolution FAL.14(46)

Il est essentiel de prendre le temps de bien comprendre la résolution FAL.14(46)<sup>19</sup> afin d'éviter toute erreur d'interprétation. En effet, certains guichets uniques maritimes déployés ne respectent pas les dispositions de cette résolution. Les huit points suivants doivent être impérativement respectés pour la mise en œuvre d'un GUM :

**1. Consultation des parties prenantes et examen du processus.** L'agence chef de file est chargée de présenter le projet de guichet unique maritime et de lancer des consultations auprès des parties prenantes publiques et pri-

vées afin d'examiner le processus d'autorisation d'escale des navires. Il s'agit notamment d'évaluer les procédures existantes, d'éliminer celles qui sont inutiles et de déterminer celles qui peuvent être digitalisées, en mettant l'accent sur les informations préalables à l'arrivée et au départ des navires afin d'accélérer les formalités de mainlevée ou de dédouanement des marchandises et des personnes. Cela signifie qu'il est nécessaire de mettre l'accent sur la réingénierie des processus métiers. Les procédures d'autorisation d'escale des navires de nombreux pays sont fastidieuses, et la mise en œuvre d'un GUM est l'occasion de s'affranchir des réglementations nationales excessives et de la pratique consistant à monter à bord des navires pour procéder à l'autorisation d'escale.

- 2. Déclarations types.** Les 13 déclarations énumérées à la section 2. A.2.1 sont des dispositions types relevant du guichet unique. Les déclarations a) à g) sont appelées « déclarations FAL ».
- 3. Exigences en matière d'information.** Les autorités publiques ne doivent pas exiger, pour les déclarations FAL mentionnées aux points a) à g) de la norme 2.1, davantage d'informations que celles requises à l'appendice 1, FAL.14(46).
- 4. Transmission et automatisation des données.** La figure 8 montre que les données transmises une fois grâce au GUM seront automatiquement renseignées dans toutes les déclarations. Cet exemple renvoie plus particulièrement à la section 2.1bis relative aux informations sur le voyage.
- 5. Déclarations électroniques.** Les formulaires FAL sont remplacés à compter du 1er janvier 2024 par les déclarations électroniques FAL et six déclarations supplémentaires basées sur le répertoire de l'OMI<sup>20 21</sup>, sur la simplification des formalités et le commerce électronique, qui contient l'ensemble de données de l'OMI et le modèle de référence de l'OMI.
- 6. Déclaration de marchandises.** La déclaration de marchandises visée à la section 2.A.2.1.b) est souvent confondue avec le manifeste de cargaison. Les données requises

<sup>17</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Pages/FALGuidance-default.aspx>

<sup>18</sup> <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-global-strategy-maritime-digitalization.aspx>

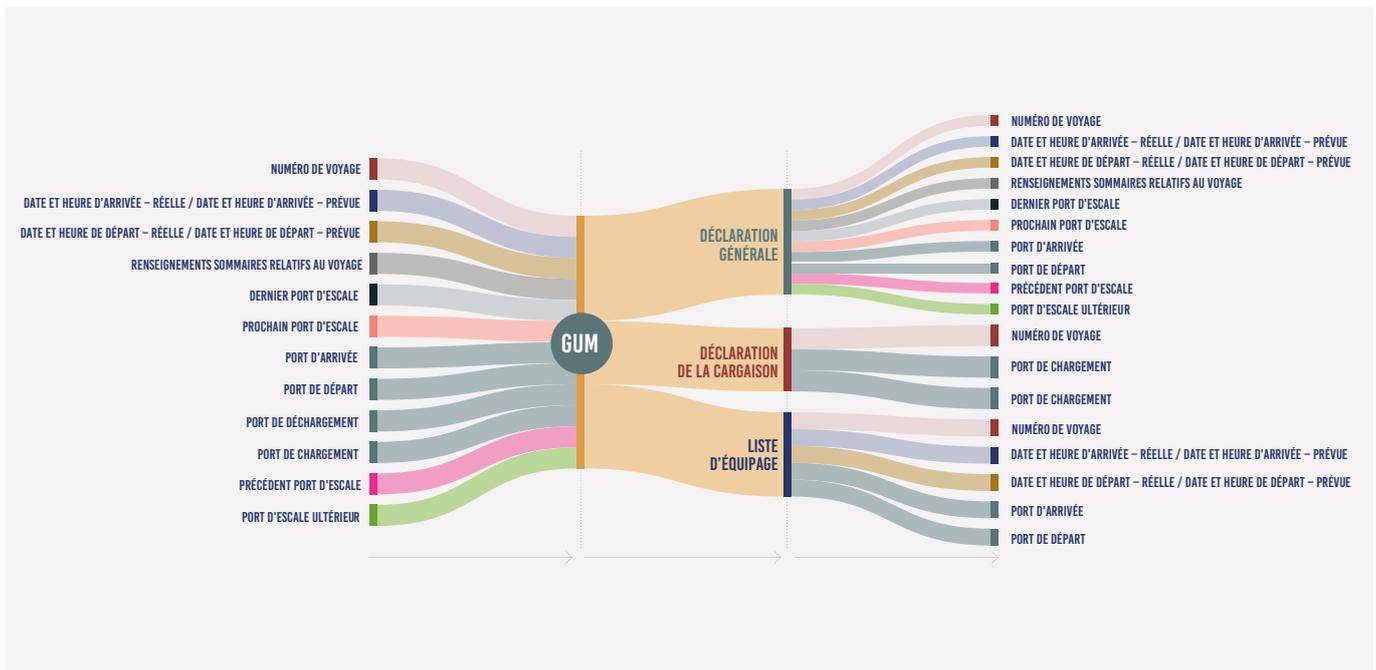
<sup>19</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.14\(46\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.14(46).pdf)

<sup>20</sup> FAL.5/Circ.53

<sup>21</sup> <https://imocompendium.imo.org/public/IMO-Compendium/Current/index.htm>



**Figure 8 – Utilisation de l'ensemble de données de voyage pour renseigner les déclarations FAL 1, 2 et 7**



pour la déclaration de marchandises sont différentes et ont une finalité distincte. Les exigences applicables sont énumérées à l'annexe 1 de la résolution FAL 14(46).

7. **Conformité aux normes internationales.** Les données requises par les autorités publiques doivent être transmises conformément aux normes internationalement reconnues, notamment la norme des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU), le modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ou les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
8. **Exigences d'interopérabilité.** Le guichet unique maritime doit être conçu dans le respect des normes d'interopérabilité imposées par l'OMI en avril 2019<sup>22</sup>, notamment les normes EDIFACT/ONU. Il est impératif d'impliquer les agents maritimes et les agents de croisière dans la mise en place d'un système d'échange de données informatisé (EDI) ou d'une interface de programmation d'application (API).

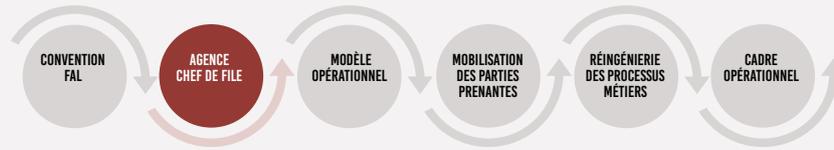
### Principaux points à retenir

La mise en place d'un GUM exige que les autorités publiques et les acteurs du secteur privé aient une bonne connaissance de la Convention FAL afin de favoriser la conformité, l'efficacité et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement maritime. Il est nécessaire que les autorités publiques et le secteur privé témoignent au plus haut niveau de leur volonté de faire respecter la Convention FAL de l'OMI. Les États membres et les parties prenantes de l'OMI sont encouragés à participer au Comité FAL de l'OMI de manière à être à l'avant-garde des initiatives en matière de digitalisation maritime et à anticiper toute nouvelle réglementation.

<sup>22</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/SIMPLE%20AND%20EFFICIENT%20CROSS%20BORDER%20TRADE.pdf>



## 4.2 AGENCE CHEF DE FILE



Il importe, dans un premier temps, d'identifier les autorités publiques chargées de superviser la mise en œuvre à l'échelle nationale de la Convention FAL de l'OMI, puis de préciser leur rôle. Il est ensuite essentiel que les pouvoirs publics s'engagent au plus haut niveau en désignant l'autorité publique qui sera chargée de mener à bien la mise en œuvre et la gestion du GUM. Les pouvoirs publics doivent allouer un budget suffisant pour garantir la viabilité à long terme du GUM et couvrir les coûts liés à sa mise en œuvre, à son fonctionnement et à son évolution. Il importe également de signaler que plusieurs autorités publiques affichent un très faible niveau de maturité digitale, en particulier ceux qui restent dépendants de processus documentaires manuels. La mise en œuvre du GUM constitue donc une opportunité de promouvoir la transition digitale des autorités publiques impliquées dans les procédures d'autorisation d'escale des navires.

Le choix de l'agence chef de file dépend de la volonté politique et du niveau de maturité digitale requis pour engager le processus de mise en place d'un guichet unique maritime. En Afrique, ce rôle peut être attribué à un ministère (tel que celui des Transports ou des Finances) ou à une autorité portuaire nationale (figure 9). Le GUM visé par la résolution FAL est une plateforme nationale et non un système dédié à un port en

particulier. Le cadre institutionnel du secteur portuaire africain varie selon le nombre de ports existants dans un pays et que l'autorité portuaire opère au niveau national ou s'il existe plusieurs entités indépendantes (carte 2).

De nombreux États ont confié la mise en œuvre du GUM à l'autorité portuaire nationale, et ce même lorsque le pays dispose d'une administration maritime spécifique, comme au Ghana et en Namibie.

Plusieurs facteurs peuvent influencer le choix en faveur d'une autorité portuaire nationale plutôt que d'une administration maritime. L'orientation opérationnelle et la capacité financière de l'autorité portuaire, le commandant du port étant responsable du processus d'autorisation d'escale des navires, peuvent notamment l'emporter sur l'orientation réglementaire d'une administration maritime. Il peut toutefois être difficile de désigner une agence chef de file lorsque la structure institutionnelle compte plusieurs autorités portuaires indépendantes et qu'il n'existe pas d'organisme national de coordination, comme c'est le cas en Mauritanie, au Mozambique ou en Côte d'Ivoire. Dans de tels cas, il appartient au ministère des Transports de coordonner les autorités portuaires au niveau national pour assurer la mise en œuvre du GUM.

Les deux principaux facteurs susceptibles d'influencer la désig-

**Figure 9 – Principales agences chef de file pour les GUM en exploitation**

<b>MINISTÈRE DES FINANCES</b>	 <b>Kenya</b> —KenTrade, entité ad hoc
	 <b>Tunisie</b> — TTN entité ad hoc
<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS</b>	 <b>Égypte, République arabe</b> — MTS (encadré 2)
<b>AUTORITÉ PORTUAIRE NATIONALE</b>	 <b>Ghana</b> — GPHA (encadré 1)
	 <b>Maroc</b> —APN—Portnet, entité ad hoc et TMPA
	 <b>Angola</b> — Port de Lobito
	 <b>Djibouti</b> - DPFZA - DPCS
	 <b>Maurice</b> — MPA



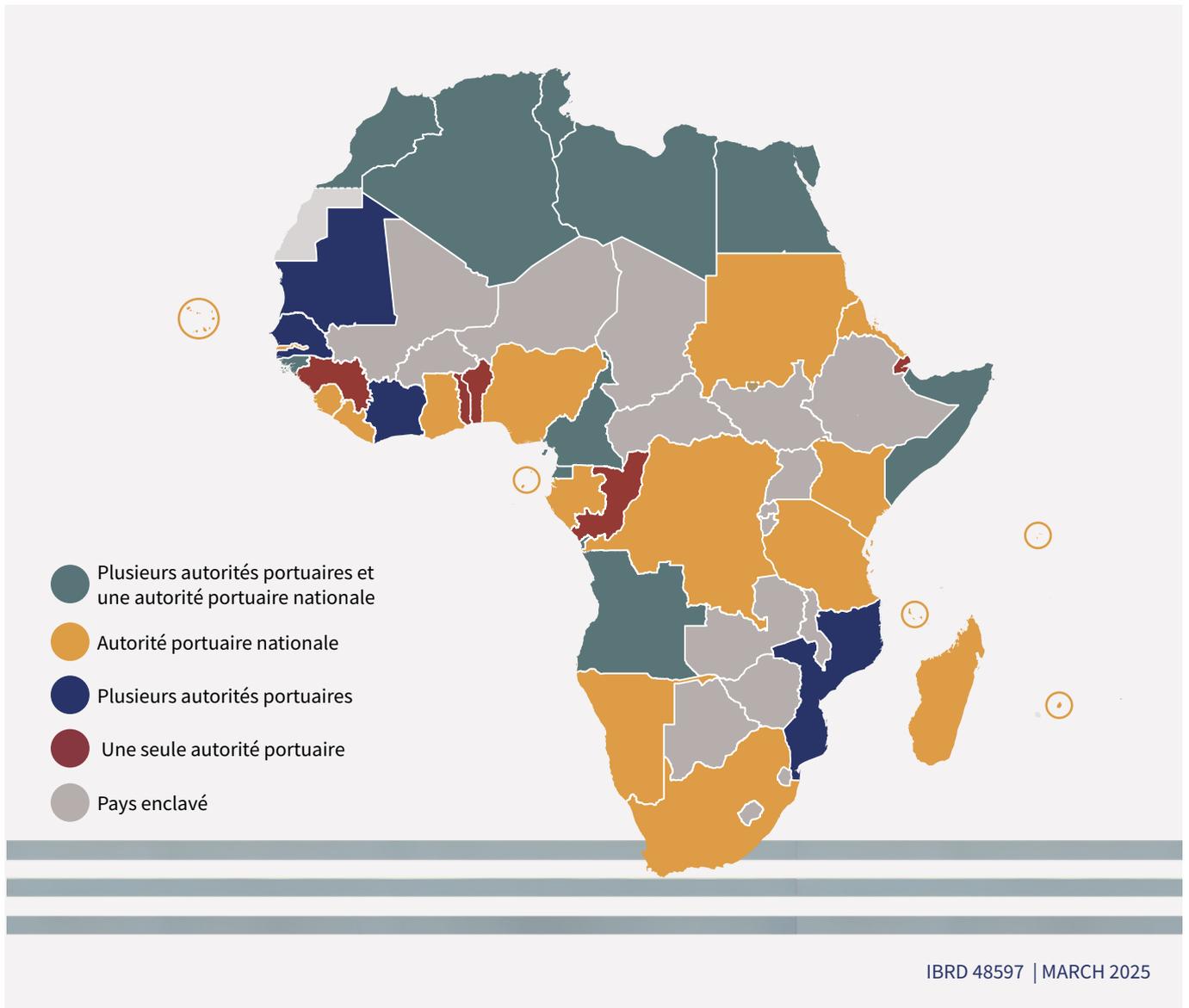
nation de l'agence chef de file au niveau gouvernemental sont l'existence d'une autorité portuaire nationale et l'infrastructure digitale existante pour le commerce et la logistique. Ces facteurs mis à part, le choix de cet organisme s'appuiera sur une volonté politique forte.

Le scénario le plus simple est celui où un PCS national est déjà opérationnel dans le pays. Dans ce cas, il est fortement recommandé de charger l'agence chef de file du PCS de diriger la mise en œuvre du GUM. Le choix du modèle opérationnel, décrit à la section 4.3, est déterminé par cette décision.

En l'absence d'un PCS national, la matrice de décision (tableau 2) fournit des orientations pour désigner l'agence chef de file. Les éléments susceptibles d'influencer le choix de l'agence chef

de file dans un pays disposant d'un GUCE expliquent pourquoi celui-ci occupe une place prépondérante parmi les défis évoqués lors des entretiens (figure 1). Dans ce scénario, le directeur général de l'autorité portuaire nationale et le ministre des Transports doivent défendre la mise en œuvre du GUM pour que la désignation de l'agence chef de file soit approuvée au plus haut niveau politique. Cette décision doit être entérinée par un instrument législatif (par exemple un décret) au niveau du gouvernement.

**Carte 2 – Type d'administration portuaire**



### Encadré 1 — Choix de l'autorité portuaire nationale en tant qu'agence chef de file — Étude de cas du Ghana

*En janvier 2023, une délégation de haut niveau du Ghana, composée notamment de membres de la commission parlementaire des transports, du ministère des Transports, de l'Autorité ghanéenne des chargeurs (GSA), de l'Autorité maritime ghanéenne (GMA) et de l'Autorité portuaire ghanéenne (GPHA), a participé au symposium OMI-IAPH-BIMCO sur le guichet unique maritime. Le gouvernement ghanéen a réaffirmé sa détermination à appliquer la Convention FAL afin de réduire les retards inutiles dans le trafic maritime. Cet engagement a été confirmé lorsque le ministère des Transports a chargé la GPHA de diriger la mise en œuvre du guichet unique maritime au niveau national au cours du deuxième trimestre 2023.*

*Le guichet unique maritime du Ghana est une plateforme autonome conçue en collaboration avec des acteurs publics et privés, mise en œuvre au niveau interne par la GPHA et hébergée sur le cloud Azure. Lancé le 1er mai 2024, le GUM a permis de rationaliser les formalités d'autorisation d'escale des navires dans tous les ports du Ghana.*



## Encadré 2 — Choix du ministère des Transports en tant qu'agence chef de file — Étude de cas de l'Égypte

Le ministère égyptien des Transports a adopté le décret ministériel n° 167/202323 portant création du guichet unique maritime égyptien. Le décret ministériel n° 224/2023 a ensuite été publié afin de modifier la composition du comité ad hoc chargé de la mise en place et de la mise en œuvre de ce guichet unique pour les ports égyptiens, afin de garantir le respect des dernières exigences de la Convention internationale sur la facilitation du trafic maritime.

Le ministère égyptien des Transports a été chargé de mettre en place le guichet unique maritime en collaboration avec 15 autorités portuaires, dont celles des ports d'Alexandrie, Al Dekheila, Damiette, Adabya, Ain Sokhna, Port-Saïd Ouest, Port-Saïd Est, Al Arish, Tor, Hurghada, Nuwaiba, Tawfik, Safaga, Charm el-Cheikh et Zaytiyat. L'autorité douanière égyptienne, l'autorité égyptienne pour la sécurité maritime, le service des passeports, de l'immigration et de la nationalité (TDINA), les services égyptiens de quarantaine sanitaire, le département égyptien de la défense civile et les agents maritimes ont également été associés à ces efforts.

La première phase du guichet unique maritime a été mise en service le 15 avril 2024 dans 15 ports, après une période de formation des acteurs publics et privés au premier trimestre 2024, suivie d'une phase de test.

<sup>23</sup> <https://www.mts.gov.eg/wp-content/uploads/2024/09/%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B1503.pdf>

Tableau 2 – Matrice de décision de l'agence chef de file

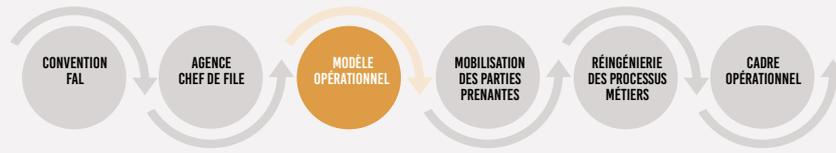
	AVEC UN GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR EN EXPLOITATION	ABSENCE DE GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR
AUTORITÉ PORTUAIRE NATIONALE	La décision doit être prise au plus haut niveau politique, mais elle détermine en pratique le modèle opérationnel qui sera adopté à l'étape suivante (section 4.3).	Autorité portuaire nationale en tant qu'agence chef de file
ABSENCE D'AUTORITÉ PORTUAIRE NATIONALE	Le ministère responsable du GUCE agit en tant qu'agence chef de file si l'option retenue au plus haut niveau politique consiste à regrouper le GUCE et le GUM (section 4.3)	Ministère des Transports en tant qu'agence chef de file

### Principaux points à retenir

Une agence chef de file sera chargée, par voie législative (décret), de mettre en œuvre et de gérer le GUM. Le choix de l'autorité portuaire nationale, du ministère des Transports ou du ministère des Finances comme agence chef de file dépendra de la configuration du pays et des priorités politiques.



### 4.3 MODÈLE OPÉRATIONNEL



#### Pistes de réflexion : faut-il mettre en place un guichet unique maritime autonome ou l'intégrer à la plateforme du PCS ou du GUCE ?

Le déploiement du GUM offre une opportunité unique d'accélérer la transition digitale de la chaîne logistique maritime. Deux grandes options peuvent être envisagées par les autorités publiques. La première consiste à déployer le GUM en tant que plateforme autonome, comme c'est le cas au Ghana. La seconde à l'intégrer à un système déjà existant, comme le PCS ou le GUCE, ce qui permet de bénéficier de fonctionnalités supplémentaires. Au Kenya, par exemple, le GUM est un service du GUCE, tandis qu'à Djibouti, il est intégré au PCS. Certains pays combinent les deux options (figure 10). Deux pays africains ont créé une entité ad hoc chargée de fournir les services de GUM, de PCS et de GUCE.

Chacune de ces options élargit le champ d'application des processus métier et l'éventail des parties prenantes impliquées par rapport aux trois types de guichet unique (figures 3 à 5).

Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) a classé les 34 pays africains en trois groupes selon la configu-

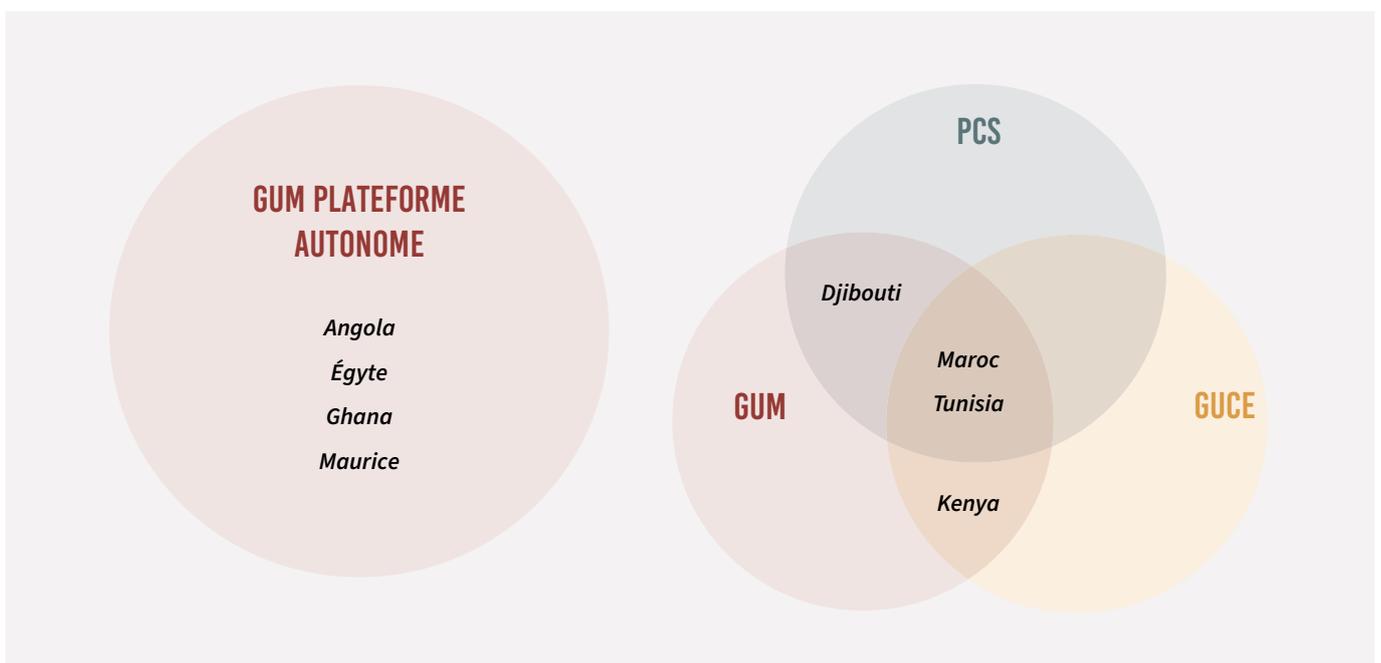
ration de leur guichet unique avant la mise en œuvre du GUM (carte 3) :

- **Premier groupe** : Cinq pays disposant uniquement de PCS.
- **Deuxième groupe** : Vingt-et-un pays disposant seulement de GUCE.
- **Troisième groupe** : Huit pays disposant à la fois de PCS et de GUCE

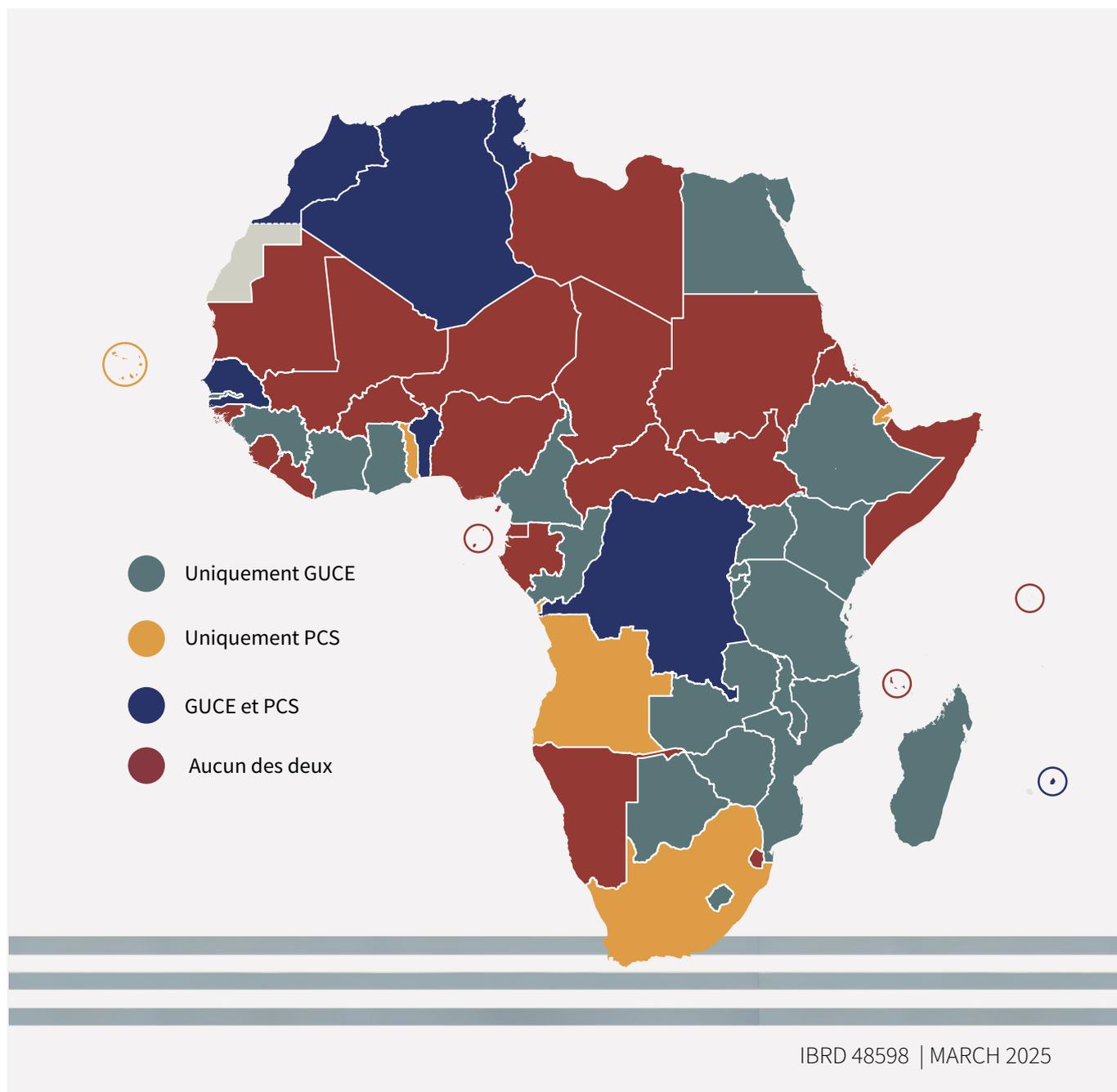
Les plateformes PCS et GUCE peuvent être mises en œuvre sous l'égide d'un ministère (tel que le ministère des Finances, des Transports ou du Commerce) ou d'un organisme public (tel que les autorités portuaires ou douanières) et sont parfois exploitées dans le cadre d'une structure ad hoc (par exemple, un partenariat public-privé [PPP] ou un accord de concession). Le choix de l'agence chef de file et l'infrastructure digitale préexistante déterminent les deux principales options envisageables pour la mise en place d'un guichet unique maritime (figures 11 et 12).

#### Principaux points à retenir

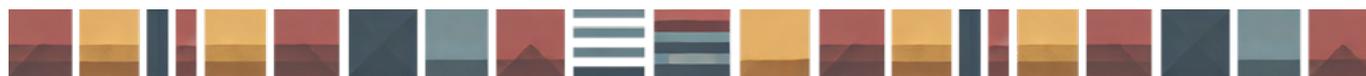
Figure 10 – Synthèse des options de mise en œuvre des GUM, décembre 2024



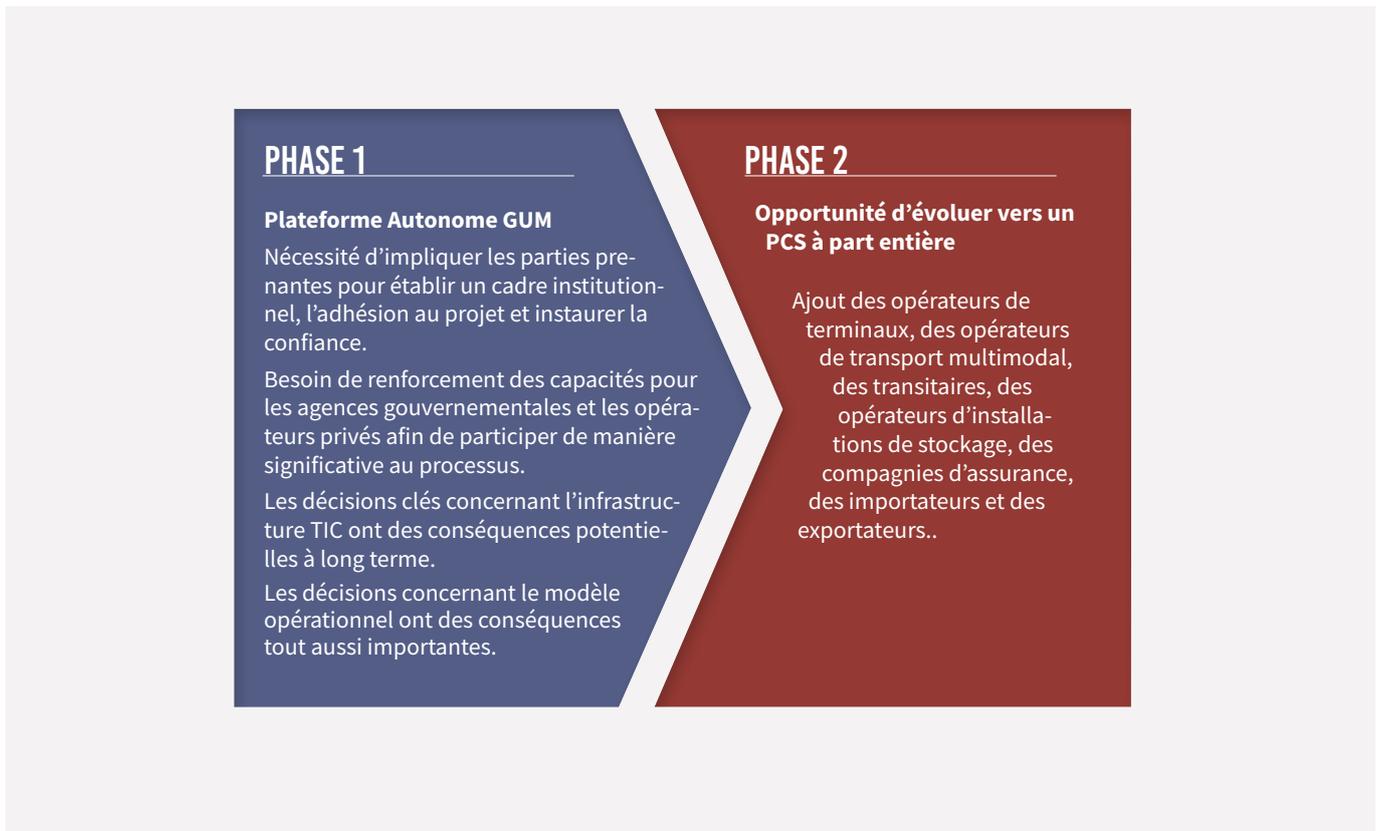
**Carte 3 – Configuration des infrastructures portuaires digitales avant la mise en œuvre du GUM**



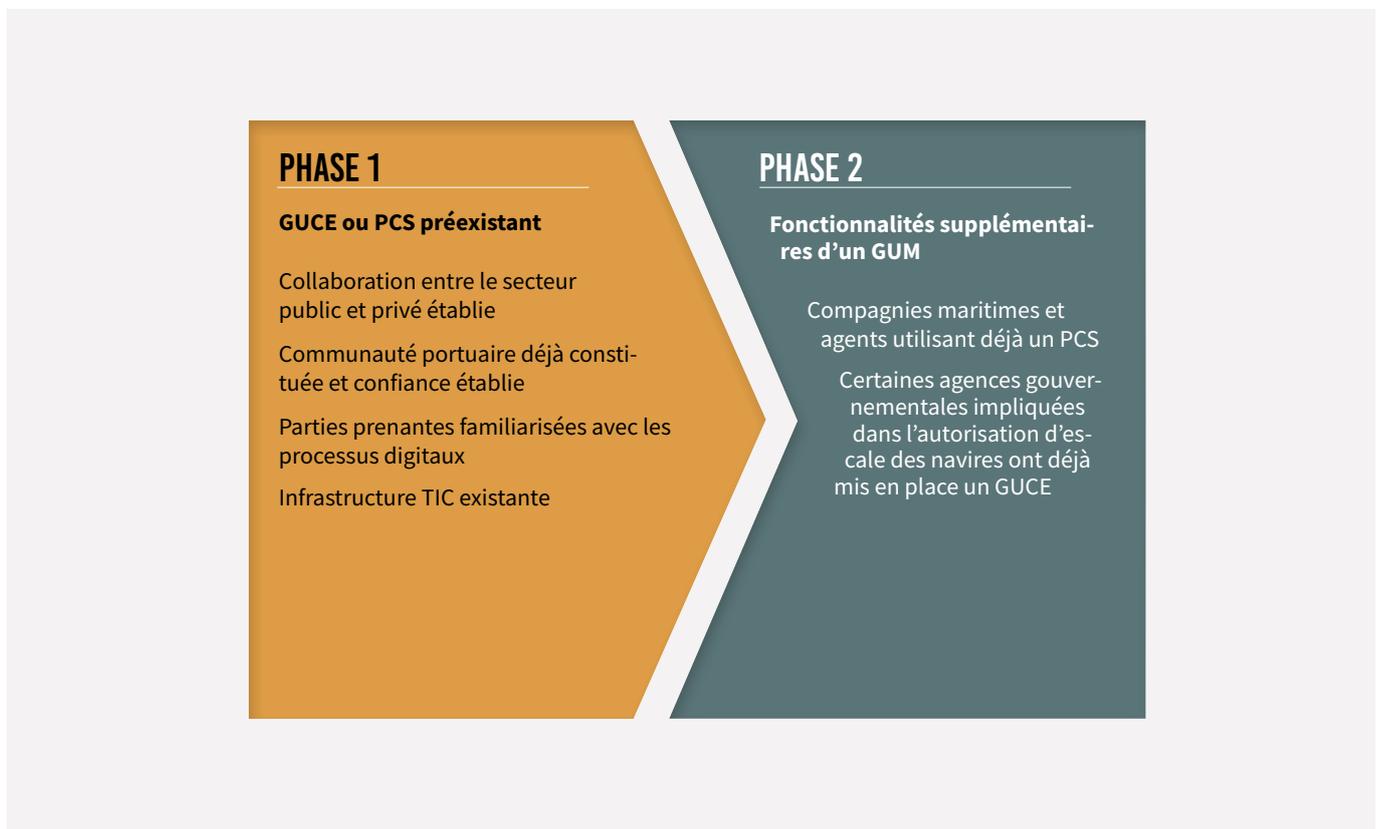
L'agence chef de file peut choisir de créer une plateforme autonome ou de tirer parti d'une infrastructure digitale existante, telle qu'un PCS ou un GUCE, en créant un service de GUM. Cette dernière solution peut être très efficace pour mobiliser les parties prenantes.



**Figure 11 – Option 1 : Concevoir le GUM comme une plateforme autonome**



**Figure 12 – Option 2 : Intégrer le GUM au sein d'un PCS ou d'un GUCE**



## 4.4 MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES



### 4.4.1 Cadre institutionnel

Il conviendra, après avoir ratifié la Convention FAL, désigné l'agence chef de file et choisi le modèle opérationnel, d'établir un cadre institutionnel propice à la collaboration entre les secteurs public et privé. Ce cadre favorisera la mobilisation des parties prenantes et facilitera la gestion du changement.

Le cadre institutionnel retenu pour la gouvernance d'un guichet unique maritime autonome (figure 13) doit prévoir une structure à plusieurs niveaux. Celle-ci doit comporter un comité interministériel, un comité directeur, un comité sur les processus métiers, des groupes de travail ainsi qu'un comité de mise en œuvre du projet afin de mener à bien les grandes réformes dans les ports du pays.

Il est impératif, pour promouvoir la collaboration entre les autorités publiques et favoriser la coopération entre les secteurs

public et privé, de renforcer la gouvernance. Cette collaboration est essentielle pour instaurer la confiance et mener à bien les grandes réformes de la chaîne d'approvisionnement maritime.

Le cadre institutionnel devra définir clairement les rôles et les responsabilités des différentes parties prenantes et bénéficiaires, au niveau du Premier ministre ou du président, d'une détermination politique sans faille afin d'assurer l'efficacité de la coordination et la réussite de la mise en œuvre. Ce cadre devra être inscrit dans les instruments juridiques désignant l'agence chef de file. La section 6.2 du rapport « Accélérer la digitalisation : actions cruciales pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement maritime » publié par la Banque mondiale et l'IAPH, contient une définition des parties prenantes ainsi que de leurs rôles et responsabilités<sup>23</sup>.

Figure 13 – Cadre institutionnel des GUM

<b>COMITÉ INTER-MINISTÉRIEL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Engagement politique</i></li> <li>• <i>Cadre légal et réglementaire</i></li> </ul>
<b>COMITÉ DE PILOTAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Administrations publiques et représentants du secteur privés</i></li> <li>• <i>Prise de décision</i></li> </ul>
<b>COMITÉ DES PROCESSUS MÉTIERS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Gestion coordonnée des frontières</i></li> <li>• <i>État actuel/état souhaité<sup>1</sup></i></li> </ul>
<b>GROUPES DE TRAVAIL PAR TYPE DE PARTIE PRENANTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Engagement bilatéral par partie prenante et par thème</i></li> </ul>
<b>COMITÉ DE MISE EN OEUVRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Gestion de projet</i></li> </ul>

<sup>23</sup> <https://documents1.worldbank.org/curated/en/527721638949188971/pdf/Accelerating-Digitalization-Critical-Actions-to-Strengthen-the-Resilience-of-the-Maritime-Supply-Chain.pdf>



Il est possible qu'un comité ministériel transversal chargé de suivre les différentes conventions de l'OMI ait été créé lors de l'acceptation de la Convention de l'OMI et qu'un comité interministériel soit déjà en place. À défaut, deux options s'offrent au gouvernement : créer le comité interministériel sous la forme d'un comité autonome ou l'intégrer au comité directeur.

L'intégration des services proposés par le GUM à un PCS ou un GUCE peut permettre aux autorités nationales de tirer parti du cadre institutionnel en place pour leur gouvernance, par exemple un conseil national de la communauté portuaire ou un comité national de facilitation du commerce extérieur. Il convient de prendre les mesures appropriées pour inscrire le GUM dans ce cadre et/ou réglementer sa mise en œuvre, comme cela a été fait à Djibouti et au Kenya.

#### 4.4.2 Capital humain

Il importe de veiller à ce que les bonnes personnes prennent part à la mise en place du GUM. Les membres des comités doivent être nommés par leur directeur général et dûment habilités à représenter leur organisation et à agir en leur nom. Chaque organisation doit disposer d'un représentant permanent et d'un suppléant afin d'assurer la continuité des activités des différents comités. Il serait utile, après avoir nommé les agents de liaison, d'évaluer leurs besoins en formation de manière à élaborer des programmes de renforcement des capacités adaptés. Il peut s'agir notamment de partager des connaissances et d'offrir une formation dans les domaines juridique, opérationnel, fonctionnel et technique. L'agence chef de file doit jouer un rôle fédérateur, et mettre en relation les parties prenantes des secteurs public et privé afin de soutenir la mise en œuvre du GUM et faciliter la transition vers la phase opérationnelle. Au Kenya, par exemple, environ 500 personnes ont reçu une formation concernant le GUM.

Il convient de nommer un responsable du comité de mise en œuvre du projet disposant de l'autorité et des capacités nécessaires pour gérer des projets complexes et mener à bien la gestion du changement au sein des autorités publiques et du secteur privé. Le responsable du projet doit maîtriser plusieurs domaines, tels que les partenariats public-privé, les cadres juridiques, la réingénierie des processus métiers, la gestion coordonnée des frontières, la normalisation, l'interopérabilité,

l'informatique en nuage, la cybersécurité et la gestion des risques. Il jouera un rôle essentiel au sein du comité de mise en œuvre du projet. L'OMI a élaboré une formation en ligne<sup>24</sup> sur la mise en œuvre générique des GUM qui sera utile au chef de projet et à toutes les parties prenantes concernées. Le document du SSATP vise à compléter cette formation en abordant la situation particulière des pays africains.

Il sera essentiel, durant la phase de réingénierie des processus métiers liés à l'autorisation d'escale des navires, d'impliquer les responsables des processus des différentes autorités publiques, en particulier les commandants de port au niveau national et les autorités portuaires locales. L'établissement de groupes de travail bilatéraux ad hoc sera particulièrement utile durant cette phase afin de favoriser les discussions et de repenser le processus d'autorisation d'escale des navires à l'ère du digital.

Le personnel devra être bien formé et compétent, et disposer de bonnes connaissances en matière d'autorisation d'escale des navires afin d'éviter les problèmes rencontrés par d'autres pays lors de la formation de personnes n'étant pas directement impliquées dans le GUM. La liste de contrôle doit inclure une définition claire des rôles et responsabilités des personnes devant être formées, et les sessions de formation des agents doivent être programmées suffisamment à l'avance pour éviter les absences.

Une plateforme de collaboration telle que SharePoint, Teams ou Google Docs doit être mise en place afin de favoriser l'établissement d'un climat de confiance, la visibilité, le partage des connaissances et une circulation fluide de l'information entre tous les membres du comité.

Enfin, le projet GUM doit être inscrit à l'ordre du jour des comités exécutifs des autorités publiques et des agents maritimes et des agents de croisière afin de faciliter la disponibilité du personnel chargé de la mobilisation et de la formation des parties prenantes.

#### Principaux points à retenir

**Il est indispensable de mobiliser les parties prenantes et de bénéficier à cet effet de l'appui du président, du Premier ministre et de l'agence chef de file afin de mener à bien d'importantes réformes au sein des différents organismes. Il faudra pour cela établir un cadre institutionnel**

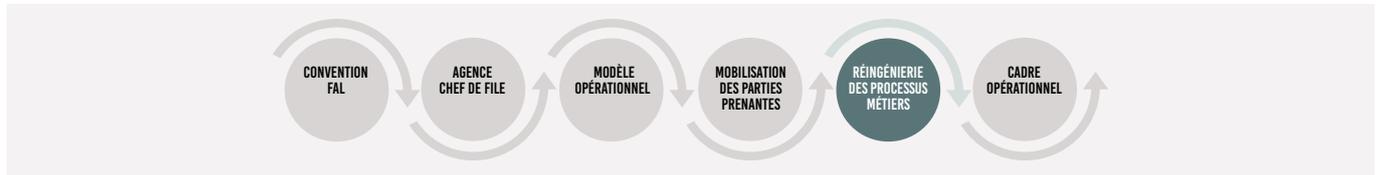
<sup>24</sup> <https://lms.imo.org/moodle310/user/edit.php?id=15384&course=1>



de collaboration associant les cadres supérieurs, les hauts fonctionnaires et les responsables opérationnels des secteurs public et privé. Les comités exécutifs devront placer

le projet GUM au cœur de leurs priorités afin de garantir la disponibilité du personnel pendant le processus de mobilisation des parties prenantes et les phases de formation.

## 4.5 RÉINGÉNIÉRIE DES PROCESSUS MÉTIERS



Le cadre institutionnel prévoit la constitution d'un comité chargé de la réingénierie des processus métiers, tâche essentielle à la gestion du changement nécessaire à la mise en œuvre de la conception du GUM.

### 4.5.1 Gestion coordonnée des frontières

Le projet de guichet unique maritime (GUM) ne pourra se faire sans impliquer les principales autorités publiques concernées par le processus d'autorisation d'escale des navires. Il importe que les autorités maritimes, douanières, agricoles, sanitaires, environnementales et d'immigration, au minimum, collaborent pour favoriser une gestion coordonnée des frontières, ce qui facilitera la mise en œuvre du GUM. Il sera tout aussi important, dans un deuxième temps, que le GUM joue un rôle moteur

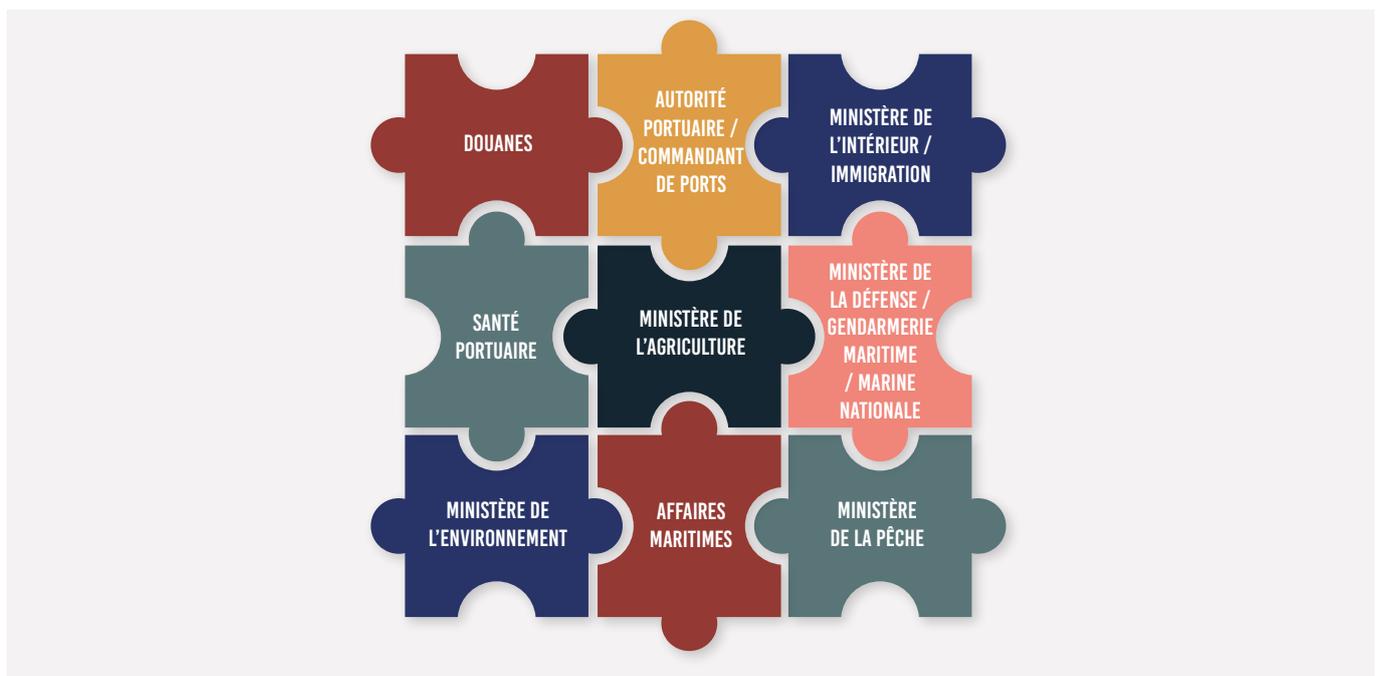
dans la gestion concertée des risques.

L'agence chef de file contribuera de manière décisive à encourager les autorités publiques à instaurer un climat de confiance et à collaborer à l'analyse « état actuel/état souhaité », à l'évolution du cadre juridique et à la mise en place d'une gestion coordonnée des frontières (figure 14). Le commandant de port jouera pour sa part un rôle essentiel en tant que responsable du processus d'escales des navires.

L'OMD a publié, en 2015, des directives exhaustives<sup>25</sup> pour la gestion coordonnée des frontières, prônant une approche inclusive associant les différents acteurs intervenant dans ce domaine.

Les directives de l'OMD et de l'IAPH<sup>26</sup> sur la coopération entre les douanes et les autorités portuaires, publiées en 2023, sou-

**Figure 14 – Gestion coordonnée des frontières**



<sup>25</sup> <https://www.wcoomd.org/fr/media/newsroom/2023/november/wco-and-iaph-launch-their-first-ever-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities.aspx>

<sup>26</sup> [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities\\_fr.pdf?db=web](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities_fr.pdf?db=web)



lignent la nécessité de promouvoir la collaboration et la convergence des systèmes douaniers et portuaires afin de faciliter les échanges commerciaux et de sécuriser la chaîne d'approvisionnement. Elles invitent les directeurs généraux des douanes et des ports à définir un programme commun afin de faciliter cette coopération.

L'obtention d'information préalable sur les navires et les marchandises permettra non seulement d'accélérer le processus d'autorisation d'escale des navires, comme indiqué dans les directives de l'OMD et de l'IAPH sur la coopération entre les douanes et les autorités portuaires, mais aussi d'assurer une gestion plus efficace des risques grâce à des systèmes communs de ciblage et de gestion des risques.

#### 4.5.2 Analyse « état actuel/état souhaité »

L'analyse de l'état actuel du processus d'autorisation d'escale des navires est un outil particulièrement efficace pour instaurer une relation de confiance entre les parties prenantes publiques et privées, sous la houlette du commandant de port, responsable du processus des navires. Un moyen de renforcer la confiance consiste à lancer l'analyse de l'état actuel en organisant des réunions bilatérales avec chacune des autorités publiques et les représentants d'agents maritimes, d'agents de croisière et de compagnies maritimes. La synthèse des connaissances, y compris l'analyse du cadre juridique, doit ensuite être partagée lors d'ateliers multilatéraux afin de parvenir à une compréhension commune et d'identifier les possibilités de réformer le processus d'autorisation d'escale des navires.

L'analyse de l'état souhaité doit s'appuyer sur une volonté politique forte de rationaliser la gestion coordonnée des frontières du processus d'autorisation d'escale des navires au niveau national. Bien que la Convention FAL concerne les navires effectuant des voyages internationaux, le pays peut décider d'appliquer les mêmes dispositions aux voyages nationaux (cabotage).

L'analyse de l'état actuel de Namport (figure 15) décrit le processus d'autorisation d'escale des navires en vigueur au port de Walvis Bay, en collaboration avec la Direction des affaires maritimes (DMA), le commandant du port de Namport (Nam-

port PC), les services d'escale des navires portuaires, le ministère des Pêches et des Ressources naturelles (MFRN), les services d'immigration et la NamRA (douanes).

#### Processus opérationnel

L'analyse de l'état souhaité place l'orchestration des données entre tous les acteurs publics et privés au cœur du processus d'autorisation d'escale des navires afin de permettre l'automatisation des processus opérationnels de l'ensemble du processus d'escale. L'orchestration des données relatives à l'autorisation d'escale des navires doit s'appuyer sur le répertoire de l'OMI, qui fournit des définitions sémantiques des éléments et des formats de données. Le règlement sur l'ensemble de données du système de guichet maritime européen<sup>27</sup> pourrait constituer une bonne pratique internationale et enrichir les connaissances en la matière. La mise en place d'un cadre d'interopérabilité permettrait de prendre en compte les dimensions juridiques, organisationnelles, sémantiques et techniques, comme le prévoit le cadre d'interopérabilité européen<sup>28</sup>.

#### Infrastructure TIC pour les parties prenantes

Les analyses de l'état actuel et de l'état souhaité permettront de déterminer le niveau de maturité digitale des différentes autorités publiques ainsi que des agents maritimes et des compagnies de croisière, dont le fonctionnement peut, faute d'infrastructure digitale, reposer exclusivement sur la gestion de documents papier.

Il importe d'engager des discussions avec les principales compagnies maritimes et de croisière en vue de la mise en place d'un système EDI et/ou d'une API afin d'éviter tout problème lié à la qualité des données et à la responsabilité en cas d'erreurs de saisie manuelle dans des fichiers Excel.

#### Cadre juridique

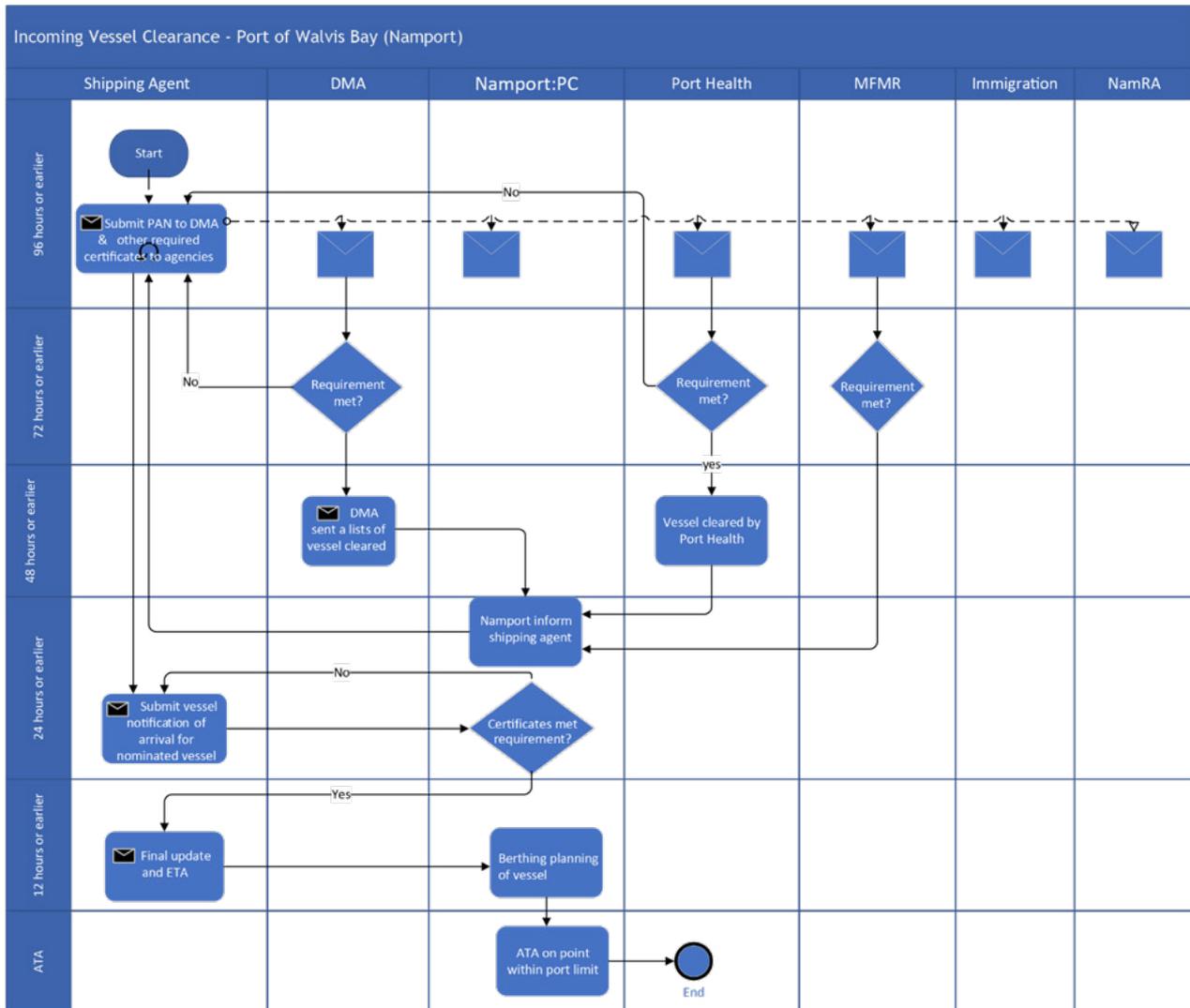
Ainsi que mentionné à la section 4.1, l'agence chef de file doit, dès le premier jour, accorder une attention particulière au cadre juridique. Une récente analyse de deux projets menés par des institutions financières internationales a mis en évidence que, au-delà de la ratification de la Convention FAL, le cadre

<sup>27</sup> CELEX:32023R0205:FR:TXT.pdf

<sup>28</sup> <https://interoperable-europe.ec.europa.eu/collection/nifo-national-interopability-framework-observatory/european-interopability-framework-detail> (version française non disponible)



Figure 15 – Analyse de l’état actuel de Namport

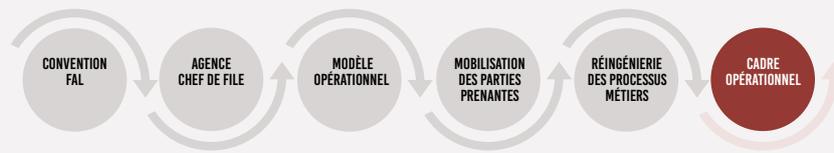


juridique régissant les escales pouvait avoir une incidence sur 18 lois, décrets et règlements dans un grand État d’Amérique du Sud et sur 11 instruments juridiques dans un petit État insulaire en développement du Pacifique. L’analyse de l’état actuel du processus opérationnel menée dans le cadre de la digitalisation du processus d’autorisation d’escale des navires devra s’accompagner d’une évaluation approfondie du cadre juridique afin de recenser les instruments juridiques associés au processus d’autorisation d’escale des navires nécessitant une gestion documentaire papier et une intervention humaine, comme l’embarquement.

**Principaux points à retenir**

**Le projet de guichet unique maritime représente un projet majeur de gestion du changement et la réingénierie des processus métiers doit s’appuyer sur une volonté politique forte afin de favoriser une gestion coordonnée des frontières et des risques liés au processus d’autorisation d’escale des navires. Le commandant de port est appelé à jouer un rôle clé en tant que responsable du processus d’escales des navires.**





## 4.6 EXIGENCES RELATIVES À L'OPÉRATEUR DE GUM

La dernière action clé de la liste de contrôle porte sur l'ensemble des exigences opérationnelles. Il convient donc de planifier les actions relatives aux exigences opérationnelles et les tâches connexes dès le début du projet de guichet unique maritime.

### 4.6.1 Service public

L'article 2.1.1 de la résolution FAL.14(46) stipule que les autorités publiques ne doivent pas imposer de droits ou de redevances pour les informations requises pour l'autorisation d'escale des navires, qu'elles soient fournies sous forme électronique ou non. En Afrique, la plupart des guichets uniques maritimes ont effectivement été développés comme des services publics. Il convient toutefois de noter que le décret ministériel égyptien n° 503/202430<sup>29</sup> impose une redevance pour la fourniture de services électroniques aux navires arrivant au port. Cette dernière, fixée à 1 000 livres égyptiennes (environ 20 dollars), s'appuie sur le principe du « coût du service » afin d'assurer la viabilité financière de la plateforme. Cette approche repose sur une analyse au cas par cas, selon laquelle le montant des redevances est déterminé en fonction des coûts de viabilité, un montant minimal étant appliqué en conséquence.

Il peut être nécessaire de modifier le contrat de concession afin d'exclure la perception d'une redevance pour les transactions relatives au GUM lorsque celui-ci est intégré, à titre de fonctionnalité supplémentaire, dans un GUCE ou un PCS fourni par une entité ad hoc dans le cadre d'un contrat de concession.

### 4.6.2 Cybersécurité

Le GUM doit être envisagé comme une infrastructure d'information essentielle à la sécurité nationale et doit respecter les principes qui régissent cette dernière. L'architecture du GUM doit s'appuyer sur un cadre de sécurité standard dès la phase

initiale de mise en œuvre des TIC, que le pays ait ou non adopté un cadre juridique en matière de cybersécurité. Elle doit gérer des protocoles sécurisés assortis de certificats digitaux pour l'échange d'informations confidentielles et être fondée sur la norme ISO 27001:2022, qui impose au moins 93 contrôles en matière de sécurité de l'information. Elle doit également prévoir une authentification à deux facteurs (2FA) pour tous les utilisateurs. Les mesures de cybersécurité ne sont toutefois pas suffisantes et doivent être accompagnées de mesures visant à renforcer la cyberrésilience, telles que celles préconisées dans les directives de l'IAPH sur la cybersécurité dans les ports et les installations portuaires<sup>30</sup>, entérinées dans le document MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 de l'OMI intitulé Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes.

Le Comité de facilitation de l'OMI (FAL 49) qui s'est réuni en mars 2025 a examiné une proposition visant à modifier l'annexe de la Convention FAL afin d'imposer des mesures de cybersécurité pour la protection des guichets uniques maritimes (FAL 49/19/1). La Convention de l'Union africaine (UA) sur la cybersécurité et la protection des données à caractère personnel (Convention de Malabo) adoptée le 27 juin 2014, vise à établir un cadre juridique complet pour la cybersécurité, les transactions électroniques et la protection des données à caractère personnel en Afrique.

La Banque mondiale procède actuellement à la mise à jour de son guide pratique sur la réforme portuaire (Port Reform Toolkit). La troisième édition, qui devrait être publiée cette année, comprendra un module consacré aux infrastructures portuaires digitales, qui fournira des orientations supplémentaires sur la cybersécurité.

### 4.6.3 Architecture

#### Infrastructure informatique en nuage

Depuis 2016, les autorités portuaires ont progressivement

<sup>29</sup> <https://www.mts.gov.eg/wp-content/uploads/2024/09/%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B1503.pdf>

<sup>30</sup> [https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1\\_0.pdf](https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1_0.pdf) (version française non disponible)



migré vers une infrastructure informatique en nuage, qui reste toutefois peu répandue dans les ports africains. Le GUM a été déployé à Djibouti à l'aide d'Amazon Web Services (AWS), tandis que le Ghana a opté pour Microsoft Azure. Les agences chef de file sont invitées à privilégier l'informatique en nuage, notamment pour les services informatiques en périphérie, afin de proposer des accords de niveau de service de qualité.

Ces initiatives doivent impérativement respecter les réglementations et législations locales en matière de données afin d'en garantir la conformité et la mise en œuvre. Il importe de remédier aux problèmes juridiques et réglementaires si le service en nuage est hébergé à l'étranger. Il est possible de contourner ces difficultés et de respecter les lois sur la localisation des données en utilisant des solutions en nuage hybride, en veillant à ce que les transferts transfrontaliers de données respectent les réglementations en matière de confidentialité et en établissant des partenariats avec des prestataires locaux afin de combler le fossé entre les infrastructures en nuage locales et internationales. Il est également important de s'assurer que le prestataire de services en nuage respecte les normes internationales en matière de cybersécurité et de protection des données, tout en collaborant avec les autorités afin d'établir un cadre juridique régissant l'hébergement transfrontalier, ce qui contribuera à garantir la sécurité et la conformité des données.

### Interopérabilité

Le guichet unique maritime doit être interopérable avec les systèmes automatisés des autorités publiques et du secteur privé afin de garantir une collaboration totale en matière de données. Il est nécessaire de mettre en place des interfaces EDI et/ou API auprès des agents maritimes, des agents de croisière et des compagnies maritimes. La normalisation des formats de données et des systèmes de codage est essentielle pour garantir l'intégration et la fluidité des communications entre les différents systèmes. L'adoption de normes d'échange de données reconnues à l'échelle internationale permettra de rationaliser l'échange de données maritimes critiques, d'améliorer l'efficacité, de réduire les erreurs et de créer un écosystème digital plus connecté.

Un certain nombre d'autorités publiques et d'agents maritimes devront sans doute temporairement saisir manuellement les données dans le GUM, en raison de leur faible niveau de maturité digitale. Il conviendra toutefois de tout mettre en œuvre pour que cette phase de transition soit aussi brève que possible. L'agence chef de file devra plaider auprès du gouvernement pour que des ressources financières suffisantes soient allouées aux autorités publiques en vue de la création ou de la modernisation de leurs infrastructures digitales.

### Évolutivité

L'architecture des GUM doit pouvoir évoluer pour accommoder d'éventuelles mises en œuvre futures. Il pourrait s'agir, par exemple, d'un système communautaire portuaire intégrant davantage de parties prenantes et d'utilisateurs au sein de la chaîne d'approvisionnement maritime, ou encore de processus B2G, G2B et B2B supplémentaires liés au déplacement des engins de transport, des équipements, des marchandises et des personnes.

### Maturité digitale de l'écosystème

Une attention particulière doit être accordée aux autorités publiques impliquées dans les procédures relatives aux navires qui pourraient encore recourir à des transactions manuelles sur papier. Les autorités publiques et les agents maritimes et de croisière doivent évaluer leurs besoins en matière d'infrastructures digitales (ordinateurs personnels, ordinateurs portables, tablettes, infrastructures de télécommunications et cybersécurité) et en dépenses d'investissement et d'exploitation.

### 4.6.4 Plan financier

Le GUM n'est pas un projet informatique trivial ; son architecture doit pouvoir évoluer vers un système de type PCS. Il doit être efficient et interopérable avec les agents maritimes et de croisière, les douanes et autres autorités publiques. Il doit être résilient et garantir des accords de niveau de service complets, ainsi qu'un service d'assistance, un service client et des formations en ligne et en présentiel.

Il est essentiel d'élaborer un plan financier pour garantir la

<sup>32</sup> <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century>

<sup>33</sup> <https://www.bmz-digital.global/wp-content/uploads/2023/09/42078-doc-AU-DATA-POLICY-FRAMEWORK-ENG1.pdf>

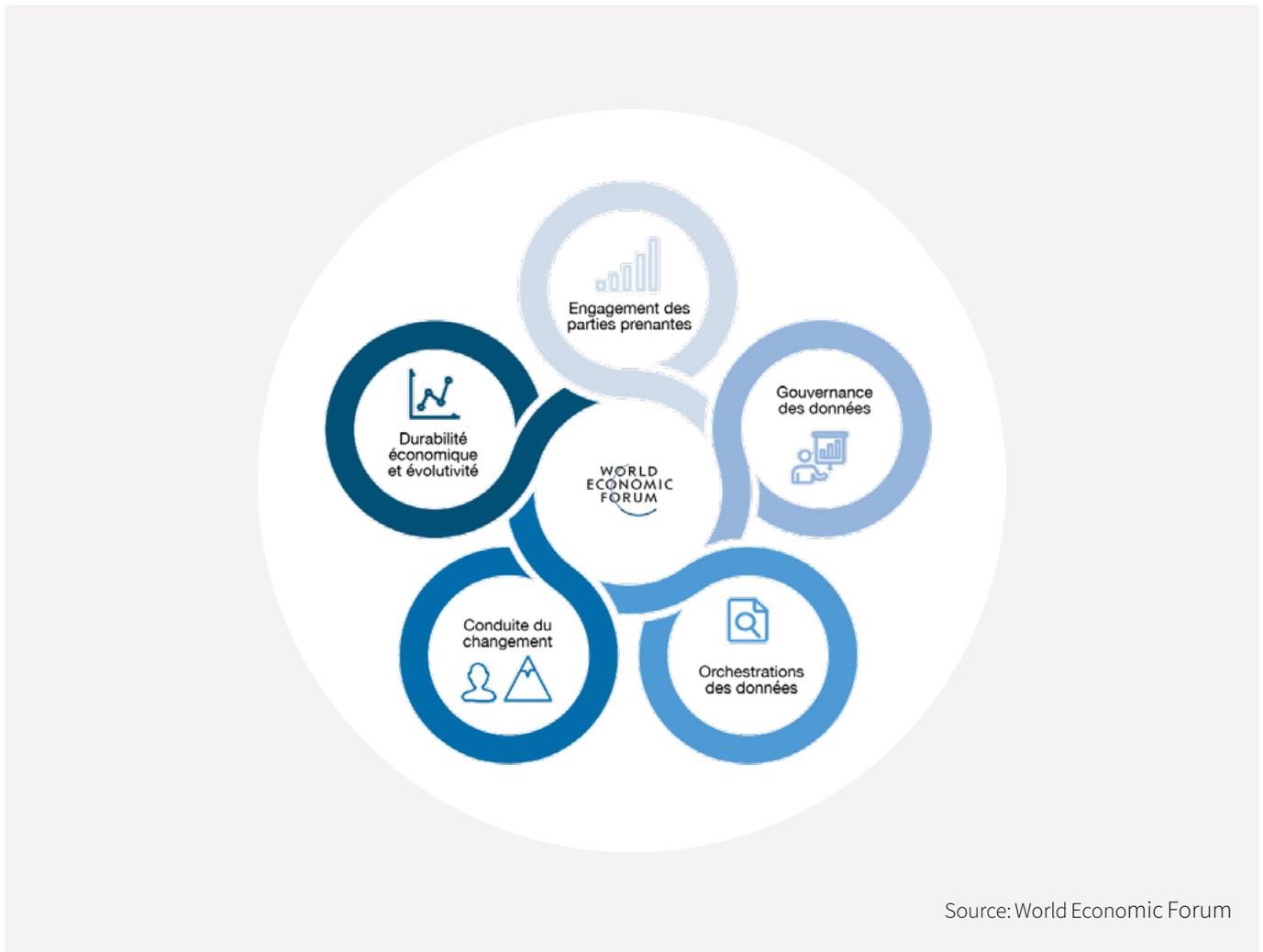
<sup>34</sup> [https://au.int/sites/default/files/documents/44005-doc-AU\\_Digital\\_Compact\\_V4.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/44005-doc-AU_Digital_Compact_V4.pdf)

<sup>35</sup> [https://au.int/sites/default/files/documents/44004-doc-EN-\\_Continental\\_AI\\_Strategy\\_July\\_2024.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/44004-doc-EN-_Continental_AI_Strategy_July_2024.pdf)

<sup>36</sup> <https://www.weforum.org/stories/preview/e7f3b292-5be4-4dfc-9162-119a11898653/>



**Figure 16 – Les cinq principes de la collaboration publique-privée en matière de données**



viabilité à long terme du GUM, conformément à l'un des cinq principes clés de la collaboration publique-privée en matière de données (figure 16). Il s'agit notamment de prévoir un budget adéquat, d'élaborer des stratégies de réduction des coûts de maintenance, de bien négocier des accords de niveau de services, de planifier le transfert des compétences et de procéder à des mises à niveau régulières afin de garantir que le système reste adaptable et efficient à mesure que les besoins évoluent.

Les dépenses d'investissement et d'exploitation liées à la mise en œuvre et au fonctionnement d'un GUM dépendent fortement des options décrites à la section 4.3. Un GUM autonome devra être exploité par une entité spécialisée (infrastructure TIC, personnel, etc.), tandis qu'un GUM intégré à un GUCE ou à un PCS pourra bénéficier des services de l'opérateur exist-

tant, ce qui réduira considérablement le coût marginal des fonctionnalités supplémentaires. Les entretiens suggèrent que les dépenses d'investissement pourraient varier de quelques centaines de milliers à plusieurs millions de dollars. La note thématique sur le financement du développement et de l'exploitation d'un PCS, qui figure dans les directives de l'IAPH et de la Banque mondiale sur les PCS, contient des informations supplémentaires sur le financement des infrastructures portuaires digitales<sup>31</sup>.

Élargir l'éventail des services offerts par le guichet unique maritime au-delà des exigences réglementaires initiales pour couvrir l'ensemble du processus des navires et en accroître l'efficacité aura une incidence considérable sur les dépenses d'investissement.

<sup>31</sup> <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century> (Version française non disponible)



#### 4.6.5 Gestion des risques

Il est essentiel, comme pour tout projet complexe, d'établir dès le premier jour une stratégie de gestion des risques en identifiant les risques éventuels, en évaluant leur probabilité de survenue et leur impact sur le projet, et en prévoyant des mesures d'atténuation. Les principaux types de risques sont les risques politiques, financiers, opérationnels, technologiques et ceux liés aux ressources humaines. L'expérience acquise en Afrique montre qu'il est indispensable de mettre en place une stratégie de gestion des risques dès le début du projet.

#### 4.6.6 Exigences politiques et réglementaires

L'adoption du Cadre stratégique de l'UA en matière de données<sup>32</sup> lors du Sommet de l'Union africaine qui s'est tenu en février 2022 a marqué une étape importante vers la mise en place d'un marché unifié des données et de systèmes normalisés de gouvernance des données en Afrique. Le Pacte numérique africain<sup>33</sup> et la Stratégie continentale sur l'intelligence artificielle<sup>34</sup>, approuvés par le Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les TIC et la communication (STC-CICT) en juin 2024, concrétisent la participation de l'Afrique au Pacte digital mondial et au Sommet des Nations unies sur l'avenir organisé en septembre 2024. Ces stratégies s'inscrivent dans la stratégie de transformation digitale pour l'Afrique.

Il est impératif, quel que soit le scénario retenu par l'agence chef de file, d'envisager dès le départ la gouvernance des données comme un principe clé de la collaboration en matière de données<sup>35</sup> pour éviter tout problème entre les parties prenantes publiques et privées.

Les pouvoirs publics prendront les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre du GUM conformément aux dispositions de la Convention FAL ratifiée par l'État. Il sera nécessaire que le président, le Premier ministre ou le ministre compétent adopte un décret à cet effet.

La refonte du processus d'autorisation d'escale des navires aura un impact significatif sur les cadres juridiques et réglementaires des autorités publiques compétentes. Cette évolution vise à éliminer les transactions papier et les interactions humaines, et à favoriser ainsi la transition digitale. Cette réfor-

me concernera notamment l'administration maritime, les autorités portuaires, les douanes, les services sanitaires, agricoles, environnementaux et d'immigration. Des lois, ordonnances, ou règlements devront également être modifiés ou adoptés en vue de garantir la gouvernance des données. Ces mesures concerneront notamment les transactions électroniques, la protection des données, les données ouvertes, l'administration digitale, la cybersécurité, les services en nuage, et les télécommunications. Les opérateurs de GUM devront en outre définir un protocole d'accord pour l'échange de données relatives aux GUM, des accords avec les utilisateurs finaux, des objectifs de niveau de service, et des accords de niveau de service.

#### Principaux points à retenir

**L'agence chef de file chargée de la mise en œuvre du GUM peut s'appuyer sur l'infrastructure digitale existante (comme un PCS ou un GUCE) ou créer une plateforme autonome. Cette plateforme doit être compatible avec l'informatique en nuage et intégrer des mesures de cybersécurité afin de protéger cette nouvelle infrastructure stratégique. Elle doit également disposer d'une architecture évolutive afin de pouvoir étendre la portée du GUM à d'autres services, comme le système communautaire portuaire, si le GUM est déployé sous la forme d'une plateforme autonome.**

**Il sera nécessaire de mettre en place un cadre juridique complet pour régir le fonctionnement du GUM, notamment une loi sur les transactions électroniques, une loi sur la protection des données et une loi sur l'informatique en nuage, conformément au Pacte numérique africain et au Cadre stratégique de l'UA en matière de données. Enfin, le GUM doit être envisagé comme un service public au sens de la Convention FAL, et les autorités publiques ne doivent percevoir aucune redevance pour son utilisation.**

<sup>32</sup> <https://au.int/sites/default/files/documents/42078-doc-AU-DATA-POLICY-FRAMEWORK-FR.pdf>

<sup>33</sup> [https://au.int/sites/default/files/documents/44005-doc-FR\\_Le\\_Pacte\\_numerique\\_africain.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/44005-doc-FR_Le_Pacte_numerique_africain.pdf)

<sup>34</sup> [https://au.int/sites/default/files/documents/44004-doc-FR\\_Strategie\\_Continentale\\_sur\\_lIntelligence\\_Artificielle\\_3.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/44004-doc-FR_Strategie_Continentale_sur_lIntelligence_Artificielle_3.pdf)

<sup>35</sup> <https://www.weforum.org/stories/preview/e7f3b292-5be4-4dfc-9162-119a11898653/> (version française non disponible)



# 5. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX POINTS À RETENIR

La bonne mise en œuvre des guichets uniques maritimes (MSW) dans les ports africains dépend de plusieurs éléments essentiels, notamment la conformité réglementaire, les structures de gouvernance, la mobilisation des parties prenantes et les spécifications techniques. Les points suivants récapitulent les éléments indispensables pour faciliter cette transition :

## CONVENTION FAL

La mise en place d'un GUM exige que les autorités publiques et les acteurs du secteur privé aient une bonne connaissance de la Convention FAL afin de favoriser la conformité, l'efficacité et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement maritime. Il est nécessaire que les autorités publiques et le secteur privé témoignent au plus haut niveau de leur volonté de faire respecter la Convention FAL de l'OMI. Les États membres et les parties prenantes de l'OMI sont encouragés à participer au Comité FAL de l'OMI de manière à être à l'avant-garde des initiatives en matière de digitalisation maritime et à anticiper toute nouvelle réglementation.

## AGENCE CHEF DE FILE

Une agence chef de file sera chargée, par voie législative (décret), de mettre en œuvre et de gérer le GUM. Le choix de l'autorité portuaire nationale, du ministère des Transports ou du ministère des Finances comme agence chef de file dépendra de la configuration du pays et des priorités politiques.

## MODÈLE OPÉRATIONNEL

L'agence chef de file peut choisir de créer une plateforme autonome ou de tirer parti d'une infrastructure digitale existante, telle qu'un PCS ou un GUCE, en créant un service de GUM. Cette dernière solution peut être très efficace pour mobiliser les parties prenantes.



## MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

Il est indispensable de mobiliser les parties prenantes et de bénéficier à cet effet de l'appui du président, du Premier ministre et de l'agence chef de file afin de mener à bien d'importantes réformes au sein des différents organismes. Il faudra pour cela établir un cadre institutionnel de collaboration associant les cadres supérieurs, les hauts fonctionnaires et les responsables opérationnels des secteurs public et privé.

Les comités exécutifs devront placer le projet GUM au cœur de leurs priorités afin de garantir la disponibilité du personnel pendant le processus de mobilisation des parties prenantes et les phases de formation.

## RÉINGÉNERIE DES PROCESSUS MÉTIERS

Le projet de guichet unique maritime représente un projet majeur de gestion du changement et la réingénierie des processus métiers doit s'appuyer sur une volonté politique forte afin de favoriser une gestion coordonnée des frontières et des risques liés au processus d'autorisation d'escale des navires. Le commandant de port est appelé à jouer un rôle clé en tant que responsable du processus d'escale des navires.

## EXIGENCES RELATIVES À L'OPÉRATEUR DE GUM

L'agence chef de file chargée de la mise en œuvre du GUM peut s'appuyer sur l'infrastructure digitale existante (comme un PCS ou un GUCE) ou créer une plateforme autonome. Cette plateforme doit être compatible avec l'informatique en nuage et intégrer des mesures de cybersécurité afin de protéger cette nouvelle infrastructure stratégique. Elle doit également disposer d'une architecture évolutive afin de pouvoir étendre la portée du GUM à d'autres services, comme le système communautaire portuaire, si le GUM est déployé sous la forme d'une plateforme autonome.

Il sera nécessaire de mettre en place un cadre juridique complet pour régir le fonctionnement du GUM, notamment une loi sur les transactions électroniques, une loi sur la protection des données et une loi sur l'informatique en nuage, conformément au Pacte numérique africain et au Cadre stratégique de l'UA en matière de données. Enfin, le GUM doit être envisagé comme un service public au sens de la Convention FAL, et les autorités publiques ne doivent percevoir aucune redevance pour son utilisation.





# Maritime Single Window for Egyptian ports



قطاع النقل البحري  
واللوجستيات

MARITIME TRANSPORT &  
LOGISTICS SECTOR (MTLS)



User name

Password

Sign in

Sign Up

[Forgot your password?](#)

# 6. PROCHAINES ÉTAPES PRATIQUES

## RESSOURCES PROPOSÉES PAR L'OMI

Les pages consacrées à la Convention FAL du site de l'Organisation maritime internationale (IMO.org) contiennent de nombreuses ressources sur le guichet unique maritime (GUM), notamment un module d'apprentissage en ligne sur le GUM, le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) et des études de cas sur la mise en œuvre du GUM dans les États membres. L'OMI peut, sur demande, aider les États membres dans les domaines suivants :

- Organiser un atelier national des parties prenantes sur la Convention FAL et la mise en œuvre des GUM.
- Réaliser une mission d'évaluation des besoins relatifs à la mise en œuvre d'un GUM.

## SOUTIEN FINANCIER ET TECHNIQUE DES PARTENAIRES DE DÉVELOPPEMENT

Bien que les personnes interrogées dans le cadre de la présente étude aient rarement signalé le financement comme un obstacle (figure 1), il n'en reste pas moins que les pays ayant besoin d'une assistance technique et financière peuvent compter sur l'expertise internationale de partenaires de développement tels que la Banque mondiale et la Banque africaine de développement pour les aider à définir la portée de leur projet. Ce processus permet de déterminer le montant du financement nécessaire pour la mise en place du guichet unique maritime et comprend généralement une évaluation des lacunes du cadre juridique et réglementaire. Il permet également d'évaluer l'état de préparation de l'environnement technique et opérationnel, d'établir une analyse de l'état actuel avec les parties

prenantes et de préparer une feuille de route adaptée à la mise en œuvre du guichet unique maritime. Cette dernière peut être intégrée, à la demande du gouvernement, dans un programme d'investissement plus large financé par les partenaires de développement. Les pays peuvent également s'adresser à des agences techniques comme la CNUCED. Celle-ci a présenté une note d'information sur la plateforme digitale 'ASYHUB Maritime', à l'occasion du comité FAL 49. Il s'agit d'un projet pilote qui pourrait intéresser les États membres souhaitant satisfaire à l'obligation de mettre en place un guichet unique depuis le 1er janvier 2024.

## BIBLIOGRAPHIE

Cette section présente dix documents de référence essentiels pour faciliter l'adoption ou le renforcement du guichet unique maritime (GUM).

### Convention FAL

Ces documents de référence de l'OMI, publiés par l'organisme de réglementation international chargé du transport maritime mondial, permettent aux utilisateurs de mieux comprendre les dispositions de la Convention FAL.

- Recommandations de la Convention FAL de l'OMI (en anglais)  
<https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Pages/FALGuidance-default.aspx>
- Résolution FAL.14(46) de l'OMI sur le guichet unique maritime  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/>



[FALDocuments/FAL.14%2846%29.pdf](#)

- OMI : FAL.5-Circ.42-Rev.3—Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/MediaCentre/HotTopics/Documents/FAL.5-Circ.42-Rev.3fr.pdf>
- Module d'apprentissage en ligne de l'OMI sur le guichet unique maritime (en anglais)
- Apprentissage en ligne de l'OMI  
<https://lms.imo.org/moodle310/?lang=fr>

### Mobilisation des parties prenantes

La mise en place d'un cadre institutionnel grâce à un décret émanant des plus hautes instances favorisera la collaboration entre les autorités publiques et les acteurs du secteur privé.

- Cadre institutionnel de la Banque mondiale et de l'Association internationale des ports : Accélérer la digitalisation : *actions cruciales pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement maritime.*  
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/527721638949188971/pdf/Accelerating-Digitalization-Critical-Actions-to-Strengthen-the-Resilience-of-the-Maritime-Supply-Chain.pdf>

### Réingénierie des processus métiers

Il sera essentiel d'assurer une gestion coordonnée des frontières pour favoriser la réingénierie des processus métiers liés à l'autorisation d'escale des navires. Le recueil de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sert de référence pour promouvoir la coopération entre les autorités publiques.

- Recueil sur la gestion coordonnée des frontières de l'OMD  
<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.pdf?db=web>

Le répertoire de l'OMI sert de base au GUM et contient l'ensemble de données de l'OMI et le modèle de référence de l'OMI.

<https://imocompendium.imo.org/public/IMO-Compendium/Current/index.htm>

Les directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales de ports encadrent la mise en œuvre du transfert électronique et automatisé des données opérationnelles entre les navires et les ports.

- Directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales de ports  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.52%20-%20fr.pdf>

### Cadre opérationnel

La mise en œuvre du GUM repose sur deux éléments essentiels: la cybersécurité et le cadre juridique régissant l'exploitation d'un GUM.

- IAPH Cybersecurity Guidelines for Ports and Port facilities  
[https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1\\_0\\_PDF](https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1_0_PDF)
- Cadre juridique : exemple du ministère égyptien des Transports — Décret sur le guichet unique maritime  
<https://www.mts.gov.eg/wp-content/uploads/2024/09/%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B1503.pdf>





