



---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982

#### Onzième session

Genève, 13 juin 2019

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

#### Application de la Convention :

**Annexe 8 relative à la facilitation du passage  
des frontières en transport routier international**

## Résultats de l'enquête de 2018 de la Commission économique pour l'Europe

### Note du secrétariat

## I. Rappel des faits

1. Le 20 mai 2008, l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation est entrée en vigueur. Conformément à l'article 7 de l'annexe, intitulé « Rapports périodiques », le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) effectue tous les deux ans une enquête auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières dans leur pays.
2. La dernière enquête a été réalisée en 2016 et ses résultats ont été publiés en 2017 (document ECE/TRANS/WP.30/2017/13).
3. En novembre 2018, le secrétariat de la CEE a lancé la présente enquête biennale. Celle-ci a été menée au moyen d'un questionnaire approuvé par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa 122<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.30/2009/8 et ECE/TRANS/WP.30/244, par. 15). Le présent document contient un résumé et une analyse des réponses reçues concernant les progrès réalisés au niveau national dans l'application de l'annexe 8 relative au transport routier.

## II. Réponses

4. Les 25 pays ci-après ont répondu au questionnaire : Albanie (réponses incomplètes), Allemagne, Belgique (réponses incomplètes), Bulgarie, Danemark, Espagne (réponses incomplètes), France (réponses incomplètes), Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Lettonie, Lituanie, Mongolie, Norvège, Ouzbékistan (réponses incomplètes), Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie. La



plupart des réponses ont été établies par les administrations douanières nationales. Certaines réponses ont été élaborées par le Ministère des transports du pays concerné. Il convient également de souligner que les pays ayant déjà participé à la (aux) précédente(s) enquête(s) ont été priés d'indiquer uniquement les changements intervenus depuis lors.

### III. Résultats de l'enquête

5. On trouvera ci-après des statistiques sur les réponses obtenues à certaines questions.

**Question 1.** *Veillez donner des renseignements concernant la publication officielle de l'annexe 8 dans votre pays.*

<input type="checkbox"/>	Elle a été publiée le _____ (date de publication).
<input type="checkbox"/>	Elle doit être publiée le _____ (date de publication prévue).
<input type="checkbox"/>	Elle n'a pas été publiée et il n'est pas prévu qu'elle le soit.
<input type="checkbox"/>	Autre (veuillez préciser) _____

Quinze pays ont répondu qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Deux pays ont signalé que sa publication était prévue. Quatre pays ont déclaré qu'elle n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. Il est à noter que l'un de ces quatre États est membre de l'Union européenne, qui a déjà publié l'annexe. Un autre pays a indiqué qu'il ne l'avait pas acceptée.

**Question 2.** *Votre pays a-t-il pris des mesures pour faciliter la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, conformément aux meilleures pratiques nationales applicables à tous les demandeurs de visa, aux règlements nationaux en matière d'immigration ou aux engagements internationaux ?*

<input type="checkbox"/>	Oui. Veuillez décrire brièvement ces mesures : _____
<input type="checkbox"/>	Non. Expliquez brièvement pourquoi : _____

Dix pays signataires de l'Accord de Schengen ont précisé qu'ils délivraient les visas conformément aux dispositions de cet accord, à l'inverse de quatre autres pays, pourtant eux aussi signataires de celui-ci. Trois pays ont déclaré avoir mis en place des mesures permettant de faciliter la délivrance de visas. Deux pays ont répondu qu'ils n'avaient pris aucune mesure de cette nature.

Plusieurs pays ont indiqué, à titre d'information complémentaire, que la facilitation de la délivrance de visas se faisait dans le cadre d'accords bilatéraux avec des pays tiers ou sur la base du principe de la réciprocité.

**Question 3.** *Votre pays échange-t-il régulièrement des informations avec les autres Parties contractantes sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels ?*

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non

*Autres commentaires :*

Onze pays ont signalé qu'ils échangeaient régulièrement des informations avec les autres Parties contractantes. Neuf pays ont répondu « non » à la question.

Certains pays ont fait observer que ces échanges d'informations avaient lieu lors de réunions consulaires bilatérales.

D'autres pays ont indiqué que ces échanges d'informations se faisaient lors des réunions entre les pays de l'espace Schengen.

**Question 4.** *Comment votre pays informe-t-il régulièrement toutes les parties engagées dans des opérations de transport international :*

a) *Des formalités en vigueur aux frontières pour les opérations de transport routier international ?*

b) *Des formalités prévues aux frontières pour les opérations de transport routier international ?*

c) *De l'état réel de la situation aux frontières ?*

Six pays n'ont pas répondu à la question. Les autres pays ont déclaré informer régulièrement toutes les parties engagées dans des opérations de transport international des points a) à c) par les moyens suivants :

- Par des sites Web, utilisés en particulier pour informer de l'état de la situation aux postes frontière ;
- Dans le cadre de réunions bilatérales et multilatérales entre les autorités, les associations et les entreprises privées ;
- Par la publication d'instructions officielles ;
- Par la publication d'annonces aux postes frontière ;
- Par correspondance avec les autorités compétentes des pays étrangers ;
- Au moyen de séminaires, d'ateliers et de formations.

Certains pays ont indiqué que les règlements prévus faisaient l'objet de procédures de consultation avec les autorités des autres États et les associations professionnelles concernées.

**Question 5.** *Quelles formalités sont désormais effectuées aux lieux de départ et de destination des marchandises transportées par route, de façon à réduire les encombrements aux points de passage des frontières ?*

<input type="checkbox"/>	Aucune ;
<input type="checkbox"/>	Inspection médico-sanitaire ;
<input type="checkbox"/>	Inspection vétérinaire ;
<input type="checkbox"/>	Inspection phytosanitaire ;
<input type="checkbox"/>	Contrôles de conformité aux normes techniques ;
<input type="checkbox"/>	Contrôles de qualité ;
<input type="checkbox"/>	Contrôles des véhicules ;
<input type="checkbox"/>	Pesage des véhicules ;
<input type="checkbox"/>	Autre (veuillez préciser) _____

*Autres commentaires :*

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays dans lesquels ces formalités sont désormais effectuées par les bureaux de douane intérieurs.

Inspection médico-sanitaire	5
Inspection vétérinaire	5
Inspection phytosanitaire	9

Contrôles de conformité aux normes techniques	7
Contrôles de qualité	7
Contrôles des véhicules	4
Pesage des véhicules	3
Aucune	5

Un pays a répondu qu'il procédait, depuis le 23 juin 2014, au contrôle des permis de circulation des camions dans les bureaux de douane intérieurs, afin de réduire les encombrements aux points de passage des frontières.

Un pays a souligné que les contrôles n'étaient effectués que lorsqu'ils étaient prescrits par la loi, et avaient lieu, si possible, selon le principe de « l'arrêt unique ». En outre, il a indiqué qu'il était possible de procéder aux inspections phytosanitaires au lieu de destination lorsque certaines conditions relatives à la Directive 2000/29/CE du Conseil (législation de l'Union européenne) étaient remplies.

Un pays a signalé que, dans des cas exceptionnels, les autorités compétentes (vétérinaires, phytosanitaires, etc.) pouvaient décider d'effectuer un contrôle physique à l'intérieur du territoire. Il a signalé également que les inspections des véhicules étaient, dans la mesure du possible, également réalisées à l'intérieur du territoire.

Un pays a déclaré qu'il n'avait transféré aucune des formalités de contrôle mentionnées, hormis les formalités de contrôle relatives au régime TIR.

Deux pays n'ont pas répondu à la question.

**Question 6.** *Quelles mesures ont été prises aux postes frontière de votre pays pour donner la priorité aux chargements urgents, tels que les animaux vivants et les denrées périssables ?*

<input type="checkbox"/>	Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces chargements a été réduit ;
<input type="checkbox"/>	Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible ;
<input type="checkbox"/>	Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière ;
<input type="checkbox"/>	Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces chargements.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays dans lesquels ces mesures sont désormais appliquées.

Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces chargements a été réduit	14
Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible	20
Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière	14
Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces chargements.	8

**Question 7.** *Votre pays est-il Partie contractante à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles ?*

- Oui (passez à la question 9)  
 Non (passez à la question 8)

Sept pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord, 12 ont répondu « non » à la question et trois n'y ont pas répondu (l'un est Partie contractante à l'Accord, les deux autres sont signataires).

**Question 8.** *Votre pays accepte-t-il le Certificat international de contrôle technique prévu dans l'Accord de 1997 (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8) ?*

- Oui  
 Non

Quatre pays ont indiqué qu'ils acceptaient le Certificat. Sept ont signalé qu'ils ne l'acceptaient pas.

**Question 9.** *Votre pays est-il Partie contractante à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970) ?*

- Oui  
 Non

Dix-neuf pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord. Quatre ont répondu qu'ils ne l'étaient pas.

**Question 10.** *Votre pays accepte-t-il le Certificat international de pesée de véhicule (voir l'appendice 2 de l'annexe 8) délivré dans d'autres Parties contractantes ?*

- Oui (passez aux questions 11, 12 et 13)  
 Non (passez à la question 14)

*Autres commentaires :*

Neuf pays ont déclaré accepter le Certificat international de pesée de véhicule. Dix ont indiqué qu'ils ne l'acceptaient pas. Quatre n'ont pas répondu à la question.

Un pays a signalé qu'il acceptait le Certificat international de pesée de véhicule délivré dans d'autres pays, mais qu'il n'avait pas encore désigné l'autorité nationale compétente en la matière.

**Question 11.** *Votre pays a-t-il désigné des stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat international de pesée de véhicule ?*

- Oui  
 Non

*Autres commentaires :*

La plupart des pays n'ont pas répondu à la question. Cinq ont déclaré avoir désigné des stations de pesage agréées pour la délivrance du Certificat international de pesée de véhicule.

**Question 12.** *Votre pays a-t-il publié la liste de toutes les stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat international de pesée de véhicule ?*

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non

*Autres commentaires :*

Trois des pays ayant répondu « oui » à la question précédente ont indiqué avoir publié une liste des stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat. Les deux autres pays ont signalé que cela ne relevait pas de la compétence des douanes.

**Question 13.** *Votre pays a-t-il transmis cette liste à la CEE ?*

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non

*Autres commentaires :*

Deux pays ont répondu « oui » à la question. La CEE n'a toutefois reçu aucune liste à ce jour.

**Question 14.** *Quelles sont, parmi les conditions suivantes pour les postes frontière ouverts au transport international de marchandises, celles auxquelles votre pays satisfait en matière d'infrastructures ?*

<input type="checkbox"/>	Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre ;
<input type="checkbox"/>	Voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de pouvoir traiter en priorité les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables ;
<input type="checkbox"/>	Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules ;
<input type="checkbox"/>	Parcs de stationnement et terminaux adéquats ;
<input type="checkbox"/>	Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables pour les conducteurs ;
<input type="checkbox"/>	Installations permettant aux commissionnaires de transport d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays satisfaisant aux conditions applicables en matière d'infrastructures.

Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre	8
Voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de pouvoir traiter en priorité les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables	11
Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules	13

Parcs de stationnement et terminaux adéquats	15
Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables pour les conducteurs	9
Installations permettant aux commissionnaires de transport d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence	10

Quatre pays ont souligné qu'en tant qu'États membres de l'Union européenne, ils ne disposaient pas de frontières extérieures franchissables par la route.

Un pays a indiqué qu'il prenait actuellement des dispositions dans ses ports en prévision du Brexit.

Un pays (la Turquie) a donné des précisions sur les dispositions de sa législation interne visant à prévenir les encombrements et les retards aux postes frontière. Là s'effectuent seulement les formalités de transit, car les formalités d'importation et d'exportation sont accomplies aux bureaux de douane intérieurs. Afin d'améliorer et de renforcer les infrastructures inadéquates des postes frontière, considérées parfois comme un obstacle aux opérations de transport routier international, la Turquie a mis en place un modèle « construction-exploitation-transfert », fondé essentiellement sur un partenariat public-privé. On trouve désormais aux postes frontière modernisés des infrastructures adéquates, notamment des bureaux pour le personnel chargé des contrôles et des inspections, des laboratoires, des parcs de stationnement, des voies de dégagement, des services liés à l'électricité et à la communication. Les projets de modernisation ont été menés à leur terme aux postes frontière de Kapıkule (frontière avec la Bulgarie), de Gürbulak (frontière avec la République islamique d'Iran), d'Habur (frontière avec l'Iraq), de Cilvegözü (frontière avec la République arabe syrienne), d'Hamzabeyli (frontière avec la Bulgarie) et de Sarp (frontière avec la Géorgie). Les aménagements effectués permettent d'y réduire les encombrements, ainsi que d'y faciliter les procédures de franchissement des frontières et les autres procédures juridiques. De plus, grâce au système automatisé U-NET, dont la quasi-totalité des postes frontière sont équipés, il est possible de vérifier automatiquement que les conducteurs circulent effectivement avec les licences, cartes d'identification des véhicules et permis voulus et que ces différents documents sont valides. Il s'ensuit que des procédures qui prenaient autrefois 30 à 35 minutes ne prennent aujourd'hui plus que 3 ou 4 secondes. Le système permet également le traitement rapide des envois exprès (par exemple d'animaux vivants et de denrées périssables). Un nouvel outil baptisé TIRCUS a en outre été mis en service le 25 avril 2017, afin de faciliter la soumission à l'avance aux douanes des informations concernant les marchandises, y compris celles transportées par navire roulier.

#### IV. Conclusions préliminaires

6. L'analyse des réponses montre que, depuis l'entrée en vigueur de l'annexe 8, les Parties contractantes ont accompli des progrès dans l'amélioration des procédures de franchissement des frontières dans leur pays à différents égards. Les progrès réalisés sont nombreux, notamment concernant la diffusion d'informations à toutes les parties engagées dans les opérations de transport, le traitement prioritaire des chargements urgents (denrées périssables et animaux vivants) et l'amélioration des infrastructures aux postes frontière.

7. En ce qui concerne les éléments de l'enquête, les conclusions sont les suivantes :

a) Publication officielle de l'annexe 8 : Tandis que la plupart des pays ont fait part de la publication de l'annexe 8, quatre ont déclaré que cette dernière n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. En outre, une Partie contractante a indiqué qu'elle n'avait pas accepté l'annexe. À cet égard, il convient de souligner à nouveau qu'indépendamment des procédures d'approbation ou de publication internes, l'annexe est devenue juridiquement contraignante pour toutes les Parties contractantes le 20 mai 2008 ;

b) Facilitation des procédures de délivrance des visas : La plupart des pays ont indiqué que des mesures avaient été prises afin de faciliter l'obtention de visas par les conducteurs professionnels. Concernant ces mesures, il est à noter qu'elles sont principalement inspirées par le principe de la réciprocité ou prises dans le cadre de l'Accord de Schengen ;

c) Diffusion des informations à toutes les parties : Seule la moitié environ des pays ayant répondu au questionnaire ont indiqué partager les informations relatives aux formalités prévues ou en vigueur et à l'état réel de la situation aux frontières avec les autres parties engagées dans les opérations de transport. Les pays utilisent différents moyens (sites Web, publication d'instructions officielles et d'annonces aux postes frontière, etc.) pour diffuser les informations aussi rapidement que possible ;

d) Transfert des formalités de contrôle : Les progrès accomplis sont plutôt limités dans ce domaine. Les formalités en matière d'inspection et de pesage des véhicules, notamment, sont rarement effectuées aux lieux de départ et de destination ;

e) Priorité pour les chargements urgents : La grande majorité des pays ont indiqué avoir pris des mesures pour traiter en priorité les chargements urgents et procéder aux contrôles requis aussi rapidement que possible. Néanmoins, parmi les différentes mesures prises à cet égard, la coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire semble être la mesure la moins appliquée par les pays ;

f) Contrôle technique des véhicules : L'application de l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles semble être extrêmement limitée. La plupart des pays ayant répondu au questionnaire ne sont pas Partie contractante à l'Accord susmentionné et ne semblent pas non plus accepter le Certificat international de contrôle technique prévu par cet Accord (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8) ;

g) Transport de denrées périssables : Presque tous les pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports ;

h) Utilisation du Certificat international de pesée de véhicule : Environ la moitié des pays ont indiqué qu'ils acceptaient les certificats délivrés par d'autres Parties contractantes, et l'autre moitié ont dit ne pas les accepter. Cinq pays ont signalé avoir désigné des stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat. Parmi ceux-ci, trois ont également signalé avoir publié une liste des stations agréées, que deux d'entre eux disent avoir transmis à la CEE. À l'heure actuelle cependant, aucune liste ne figure dans les dossiers de la CEE à sa connaissance ;

i) Infrastructures : La plupart des pays remplissent plusieurs des conditions relatives aux infrastructures, notamment en ce qui concerne les zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules.

8. Les conclusions de l'analyse montrent que les Parties contractantes appliquent avec succès plusieurs des dispositions prévues par l'annexe 8. En revanche, des progrès doivent encore être faits dans certains domaines, notamment en ce qui concerne l'utilisation du Certificat international de pesée de véhicule, la facilitation des procédures de délivrance de visas, le transfert des formalités de contrôle des postes frontière aux lieux de départ et de destination, l'adhésion à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, et l'acceptation du Certificat international de contrôle technique.

## V. Évaluation préliminaire par le secrétariat des enquêtes menées à ce jour

9. Depuis l'entrée en vigueur de l'annexe 8 en 2008, il y a eu cinq enquêtes biennales, auxquelles 17 à 25 pays ont répondu. L'un dans l'autre, 38 pays ont répondu à l'une au moins des enquêtes, mais seuls trois ont répondu à chacune, alors que 14 n'ont répondu



qu'à une seule. Cela permet difficilement de juger de la qualité des données ou de faire des comparaisons utiles entre les différentes enquêtes, d'autant plus que l'on ne sait toujours pas très bien si de quelconques nouveaux progrès ont été accomplis par la suite ou si les enquêtes ultérieures sont tout simplement demeurées sans réponse. Le fait que les résultats des enquêtes sont anonymes rend en outre plus compliquée encore toute comparaison valable, fondée par exemple sur l'évolution des progrès réalisés dans l'une ou l'autre région d'un pays. Les réponses données aux enquêtes sont de plus souvent incomplètes, étant donné que les douanes, qui ne sont pas les seules autorités compétentes, n'ont pas collecté les données relevant de la compétence de certains ministères ou d'autres institutions.

10. Le Comité de gestion souhaitera peut-être réfléchir à la voie à suivre à l'avenir en ce qui concerne l'enquête sur l'annexe 8.

---