



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****166<sup>e</sup> session**

Genève, 5 (après-midi), 6 et 7 (matin) juin 2024

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation  
des contrôles des marchandises aux frontières  
(Convention sur l'harmonisation)****Évaluation de la mise en œuvre de la Convention sur  
l'harmonisation à l'aide des indicateurs de connectivité  
pour des transports intérieurs durables****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. Lors de sa 165<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) élaborés par ce dernier dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement, avec le soutien de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et avec la participation de la Géorgie, de la Jordanie, du Kazakhstan, du Paraguay et de la Serbie. Ces indicateurs ont également été utilisés par les autorités douanières ouzbèkes dans le cadre d'un projet nécessitant l'évaluation des points de passage des frontières de l'Ouzbékistan.

2. La Convention sur l'harmonisation a mis en évidence l'utilité de certains indicateurs SITCIN à propos du franchissement des frontières. Le secrétariat a proposé que le Groupe de travail examine la possibilité d'utiliser aussi ces indicateurs pour évaluer la mise en œuvre de la Convention elle-même. Afin de déterminer si les indicateurs SITCIN constituent l'outil approprié pour évaluer la mise en œuvre de la Convention dans son ensemble, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un document qu'il lui soumettrait pour examen à sa session suivante.



## II. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

### A. Introduction – Méthodologie

3. L'objectif principal du projet SITCIN était de concevoir un outil qui permette aux pays d'évaluer le degré de connectivité de leurs transports, tant au niveau national que bilatéral et sous-régional, ainsi que sur le plan des infrastructures matérielles et immatérielles<sup>1</sup>.

4. Les indicateurs de connectivité permettront aux pouvoirs publics d'évaluer et de mesurer :

a) Leurs progrès dans la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports ;

b) La mise en œuvre de leurs engagements dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des PDSL<sup>2</sup> pour la décennie 2014-2024 ;

c) L'efficacité et l'efficience de leurs systèmes de transport et le degré d'interopérabilité avec les systèmes des pays adjacents ;

d) Le niveau de conformité des cadres administratifs et juridiques nationaux avec les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la facilitation des transports et au franchissement des frontières.

5. Les indicateurs sont structurés à partir des trois modes de transport intérieur : routier, ferroviaire et fluvial (voies de navigation intérieures). Pour chaque mode, ils sont ensuite catégorisés selon trois piliers de viabilité : économique, sociale et environnementale. Cette catégorisation est adaptée de l'approche « People, Planet, Profit » (les personnes, la planète, les bénéfiques), qui représente les trois piliers du développement durable.

6. Pilier 1 : Viabilité économique. La dimension économique a trait aux pratiques qui favorisent la croissance économique à long terme sans nuire aux autres aspects du développement. Dans cette dimension, l'objectif principal est l'amélioration de l'efficacité des déplacements. Les indicateurs relevant de ce pilier sont regroupés selon les thématiques suivantes : efficacité, coût, infrastructure, opérations, intermodalité et transport combiné, technologies informatiques et systèmes de transport intelligents.

7. Pilier 2 : Viabilité sociale. La dimension sociale a trait à la viabilité du trafic et des systèmes de transport, avec des coûts sociaux moindres, notamment moins d'accidents et moins de ralentissements de la circulation. Dans cette dimension, l'objectif principal est l'amélioration de la sûreté et de la sécurité. Les indicateurs relevant de ce pilier sont regroupés selon les thématiques suivantes : évaluation du caractère satisfaisant de l'application des règles de circulation, infrastructure de transport, réglementation des véhicules et cadres administratifs régissant le transport international de denrées périssables et de marchandises dangereuses.

8. Pilier 3 : Viabilité environnementale. La dimension environnementale a trait à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des émissions sonores. Dans cette dimension, l'objectif principal est la mise en place d'un système de transport écologiquement viable. Les indicateurs relevant de ce pilier se concentrent sur l'évaluation des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores (en prenant notamment en considération la part des carburants de substitution et l'âge moyen du parc de véhicules).

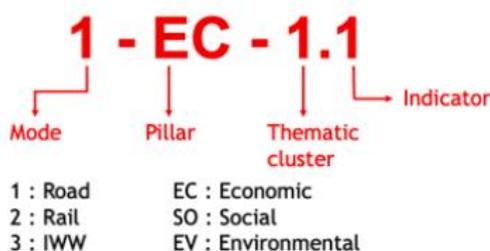
9. La numérotation des indicateurs est déterminée à la suite de la catégorisation mentionnée plus haut et se présente comme l'indique la figure qui suit. Le score des indicateurs, à l'exception des indicateurs de vérification, se présente sous la forme de données

<sup>1</sup> <https://unece.org/sites/default/files/2022-10/Sustainable%20Inland%20Transport%20Connectivity%20Indicators.pdf>.

<sup>2</sup> Pays en développement sans littoral.

catégorielles ordinales. Les données de ce type, souvent obtenues dans le cadre d'enquêtes par échantillonnage et de la conception d'expériences, comportent des catégories ordonnées, séparées par une distance inconnue. Un score décroissant est attribué à chaque indicateur sur une échelle de 0 à 10, le score de 0 correspondant au pire scénario, par exemple lorsqu'une réglementation donnée n'existe pas, et le score de 10 représentant le scénario idéal. Il peut arriver qu'au lieu de 10, un score de 9 ou 8 soit attribué au meilleur scénario, auquel cas un point supplémentaire (dix moins neuf points) ou deux points supplémentaires (dix moins huit points) sont disponibles, par exemple si une mesure supplémentaire est appliquée pour atteindre l'objectif recherché. Le score maximal de chaque indicateur est toujours 10.

### Système de numérotation



Source : Publication SITCIN de 2022.

10. Pour mesurer l'efficacité au passage des frontières, le pays utilisant les indicateurs SITCIN devra choisir un poste frontière principal pour chaque pays limitrophe. Par poste frontière « principal », on entend celui qui traite le volume de marchandises le plus élevé parmi tous les postes frontière communs avec ce même pays limitrophe. Le nombre total de postes frontière à évaluer dans le pays doit être limité à quatre. Si un pays compte plus de quatre pays limitrophes, il convient de faire une sélection en choisissant les postes frontière qui traitent en cumulé 60 % du volume total de marchandises transportées à l'international. Le score attribué à chaque indicateur du groupe thématique de l'efficacité au passage des frontières doit ensuite être déterminé sur la base du score moyen des postes frontière sélectionnés.

## B. Indicateurs relatifs au franchissement des frontières – Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation

11. 1-EC-1 : Efficacité – Indicateurs relatifs au transport routier

---

1-EC-1.1 : Ressources humaines aux postes frontière routiers et aux bureaux de contrôle intérieurs

---

**Définition :** Adéquation du nombre d'employés présents aux postes frontière routiers et aux bureaux de contrôle intérieurs avec le volume de fret à traiter. Il est question ici des employés des autorités suivantes : services de douane, police des frontières, administration de la santé et de la sécurité, autorités vétérinaires, autorités phytosanitaires, autorités de santé publique, administration des denrées alimentaires et des médicaments, ministère des affaires étrangères, administration fiscale, administration de la mobilité et des routes et ministère des transports.

**Calcul du score :**

- Des employés de toutes les autorités compétentes sont présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 à plus de 50 % des postes frontière et des bureaux de contrôle intérieurs concernés : 10 points.
  - Des employés de certaines des autorités compétentes sont présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 à plus de 50 % des postes frontière et des bureaux de contrôle intérieurs concernés : 8 points.
  - Des employés de toutes les autorités compétentes sont présents pendant les heures de bureau à plus de 50 % des postes frontière et des bureaux de contrôle intérieurs concernés : 6 points.
  - Des employés de certaines des autorités compétentes sont présents pendant les heures de bureau à plus de 50 % des postes frontière et des bureaux de contrôle intérieurs concernés : 4 points.
-

- Des employés ne sont présents que sur rendez-vous aux postes frontière et aux bureaux de contrôle intérieurs concernés : 2 points.
- Aucun employé n'est présent aux postes frontière et aux bureaux de contrôle intérieurs concernés : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 5 – Moyens des services

---

1-EC-1.2a : Infrastructures des postes frontière (bureaux affectés aux contrôles communs)

---

Définition : Présence, aux postes frontière ouverts au transport international de marchandises, de bureaux affectés aux contrôles communs, et horaires d'ouverture de ces bureaux. Il s'agit des bureaux affectés soit aux contrôles communs sur le territoire national, soit aux contrôles communs et bilatéraux avec le pays voisin.

Calcul du score :

- Des bureaux affectés aux contrôles communs et bilatéraux avec le pays voisin (poste frontière à guichet unique) sont ouverts 24 heures sur 24 : 10 points.
- Des bureaux affectés aux contrôles communs sur le territoire national (poste frontière à guichet unique ou à deux guichets) sont ouverts 24 heures sur 24 : 8 points.
- Des bureaux affectés soit aux contrôles communs et bilatéraux avec le pays voisin, soit aux contrôles communs sur le territoire national sont ouverts à certaines heures seulement (fermeture la nuit, le week-end et les jours fériés, par exemple) : 6 points.
- Aucun bureau n'est affecté à un quelconque type de contrôle commun : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : En ce qui concerne les horaires d'ouverture, l'article 6 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation fixe à 24 heures par jour la durée minimale d'ouverture exigée.

---

1-EC-1.2b : Infrastructures des postes frontière (zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles)

---

Définition : Présence, aux postes frontière ouverts au transport international de marchandises, de zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules, et horaires d'ouverture de ces zones.

Calcul du score :

- Des zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles sont prévues, ouvertes 24 heures sur 24 et utilisées dans plus de 90 % des cas : 10 points.
- Des zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles sont prévues, ouvertes seulement à certaines heures et utilisées dans moins de 90 % des cas : 6 points.
- Aucune zone d'arrêt à l'écart n'est prévue et les contrôles ont lieu dans la file d'attente : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 6 de l'annexe 8 : Postes frontière

---

1-EC-1.2c : Infrastructures des postes frontière (parcs de stationnement et terminaux)

---

Définition : Présence, aux postes frontière ouverts au transport international de marchandises, de parcs de stationnement et de terminaux adéquats.

Calcul du score :

- Des parcs de stationnement gratuits avec équipements sont présents des deux côtés du poste frontière : 10 points.
- Des parcs de stationnement payants avec équipements sont présents des deux côtés du poste frontière : 8 points.
- Des parcs de stationnement gratuits sans équipements sont présents : 6 points.
- Des parcs de stationnement payants sans équipements sont présents : 4 points.
- Aucun parc de stationnement n'est présent : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 6 de l'annexe 8 : Postes frontière

---

---

 1-EC-1.3 : Dédouanement et contrôle des importations dans des bureaux intérieurs
 

---

**Définition** : Nombre de contrôles effectués dans des bureaux intérieurs plutôt qu'à la frontière de manière à réduire l'encombrement et à fluidifier la circulation aux postes frontière. Les contrôles dont il est question ici sont les inspections médico-sanitaires, les inspections vétérinaires, les inspections phytosanitaires, les contrôles de conformité aux normes techniques, les contrôles de qualité, les contrôles des véhicules et le pesage des véhicules.

Des points supplémentaires sont attribués si le pays est doté d'un système de gestion des risques douaniers, car un tel système accélère le dédouanement des marchandises.

**Calcul du score** :

- Tous les contrôles sont effectués dans des bureaux de contrôle intérieurs : 8 points.
- Plus de quatre contrôles sont effectués dans des bureaux de contrôle intérieurs : 6 points.
- Moins de quatre contrôles sont effectués dans des bureaux de contrôle intérieurs : 4 points.
- Tous les contrôles sont effectués aux postes frontière : 0 point.
- Utilisation d'un système de gestion des risques douaniers : +2 points.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 3 de l'annexe 6 et article 3 de l'annexe 8

---

 1-EC-1.4 : Existence de voies rapides pour les camions transportant des animaux vivants et des denrées périssables
 

---

**Définition** : Existence de voies rapides ou de procédures de traitement accéléré pour les camions transportant des animaux vivants ou des denrées périssables. En application de la Convention sur l'harmonisation, la priorité doit être accordée à ces camions de manière à réduire au minimum leurs délais d'attente aux postes frontière.

**Calcul du score** :

- Des voies rapides ou des procédures de traitement accéléré sont prévues et le pays coopère bilatéralement avec les pays limitrophes sur cette question : 8 points.
- Des voies rapides ou des procédures de traitement accéléré sont prévues, mais il n'y a pas de coopération bilatérale : 6 points.
- Aucune voie rapide n'est prévue aux postes frontière : 0 point.
- Des équipements spéciaux sont prévus pour les conteneurs frigorifiques à tous les postes frontière concernés (sources d'énergie, par exemple) : +2 points.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 3 de l'annexe 8

---

 1-EC-1.5a : Coordination et délégation des opérations de contrôle entre autorités nationales
 

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les autorités nationales présentes aux frontières (administration de la santé et de la sécurité, ministère des finances, administration des denrées alimentaires et des médicaments, etc.) délèguent leurs opérations de contrôle à d'autres de ces autorités, par exemple aux autorités douanières, conformément à un accord de coopération ou à un mémorandum d'accord. La mise en place d'un mécanisme de délégation permet de réduire le chevauchement des tâches et les instructions ou obligations contradictoires.

**Calcul du score** :

- Un mécanisme de coordination et de délégation est en place, et permet à toutes les autorités présentes aux frontières de procéder, à tout moment, à des opérations de contrôle pour le compte d'autres autorités : 10 points.
- Un mécanisme de coordination et de délégation est en place, mais seules certaines autorités peuvent procéder à des opérations de contrôle pour le compte d'autres autorités, et uniquement dans certaines situations (pendant les heures creuses ou pendant la nuit, par exemple) : 6 points.
- Aucun mécanisme de coordination et de délégation n'est en place, de sorte que toutes les autorités travaillent indépendamment les unes des autres : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 3 de l'annexe 1

---

---

**1-EC-1.5b : Coordination et délégation des opérations de contrôle entre autorités de pays voisins**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les autorités présentes de part et d'autre de la frontière coordonnent ou se délèguent mutuellement leurs opérations de contrôle à un poste frontière commun et unique, conformément à un accord de coopération ou à un mémorandum d'accord. La mise en place d'un mécanisme de coordination et de délégation facilite le passage des frontières.

**Calcul du score** :

- Un mécanisme de coordination et de délégation est en place, et permet aux autorités présentes de part et d'autre de la frontière de procéder à tout moment à des opérations de contrôle, soit ensemble, soit les unes pour le compte des autres : 8 points.
- Un mécanisme de coordination et de délégation est en place, et permet aux autorités présentes de part et d'autre de la frontière de procéder, dans certaines situations (pendant les heures creuses ou pendant la nuit, par exemple), à des opérations de contrôle, soit ensemble, soit les unes pour le compte des autres : 6 points.
- Aucun mécanisme de coordination et de délégation n'est en place, de sorte que les autorités présentes de part et d'autre de la frontière travaillent indépendamment les unes des autres : 0 point.
- Les heures d'ouverture du poste frontière commun sont définies conjointement en fonction du volume de la circulation : +2 points.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 6 de l'annexe 8 et article 3 de l'annexe 6

---

**1-EC-1.5c : Échange de données et d'informations entre autorités nationales**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les autorités nationales présentes aux frontières échangent leurs données et informations, y compris à des fins de gestion des risques, pour gagner du temps et accroître l'exactitude des statistiques.

**Calcul du score** :

- Diverses autorités nationales présentes aux frontières échangent leurs données et informations de manière continue, y compris à des fins de gestion des risques, à l'aide de bases de données et de plateformes électroniques communes, et, s'il y a lieu, en s'entretenant directement : 10 points.
- Diverses autorités nationales présentes aux frontières échangent leurs données et informations de manière ponctuelle, y compris à des fins de gestion des risques, à l'aide de bases de données et de plateformes électroniques communes, et, s'il y a lieu, en s'entretenant directement : 8 points.
- Diverses autorités nationales présentes aux frontières échangent leurs données et informations de manière ponctuelle, y compris à des fins de gestion des risques, en s'entretenant directement : 6 points.
- Les autorités nationales présentes aux frontières n'échangent pas de données ni d'informations : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 4 de l'annexe 9

---

**1-EC-1.5d : Échange de données et d'informations avec les autorités étrangères**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les autorités présentes aux frontières échangent leurs données et informations avec les autorités étrangères, y compris à des fins de gestion des risques, pour gagner du temps et accroître l'exactitude des statistiques.

**Calcul du score** :

- Diverses autorités présentes aux frontières échangent leurs données et informations au niveau international selon des procédures mutuellement acceptées, y compris à des fins de gestion des risques, à l'aide de bases de données et de plateformes électroniques communes, et, s'il y a lieu, en s'entretenant directement : 10 points.
  - Diverses autorités présentes aux frontières échangent leurs données et informations au niveau international, y compris à des fins de gestion des risques, à l'aide de bases de données et de plateformes électroniques communes, et, s'il y a lieu, en s'entretenant directement : 8 points.
-

- Diverses autorités présentes aux frontières échangent certaines de leurs données et informations au niveau international, y compris à des fins de gestion des risques, à l'aide de bases de données et de plateformes électroniques communes, et, s'il y a lieu, en s'entretenant directement : 6 points.
- Diverses autorités présentes aux frontières échangent leurs données et informations au niveau international de manière ponctuelle, y compris à des fins de gestion des risques, en s'entretenant directement : 4 points.
- Les autorités présentes aux frontières n'échangent pas de données ni d'informations au niveau international : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 6 de l'annexe 8 et article 4 de l'annexe 9

1-EC-1.6 : Voies de circulation séparées pour les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable

Définition : Mesure dans laquelle des voies de circulation séparées sont prévues aux principaux postes frontière du pays pour donner la priorité aux véhicules ayant un titre de transit douanier valable, qu'il s'agisse d'un régime de transit international, régional ou sous-régional (carnets TIR, carnets ATA, etc.), l'objectif étant de réduire les délais d'attente des camions.

Calcul du score :

- Des voies de circulation séparées sont disponibles à tout moment pour donner la priorité aux véhicules ayant un titre de transit douanier : 10 points.
- Des voies de circulation séparées sont disponibles à certains moments (heures de pointe ou heures creuses, jour ou nuit, etc.) pour donner la priorité aux véhicules ayant un titre de transit douanier : 5 points.
- Aucune voie de circulation séparée n'est prévue : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 10

## 12. 1-EC-2 : Temps passé aux frontières

1-EC-2.1a : Durée moyenne des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion TIR en transit (avec inspection physique)

Définition : Durée moyenne (en minutes) des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion TIR en transit lorsque les autorités procèdent à une inspection physique. Cette durée moyenne est obtenue en calculant la durée totale des opérations de dédouanement de tous les camions TIR inspectés et en divisant le résultat par le nombre de camions TIR inspectés. La durée des opérations correspond au temps écoulé entre l'arrivée du camion au poste frontière et son départ vers le pays voisin. Les données doivent être ventilées en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses).

Calcul du score :

- Sans objet. Il s'agit d'un indicateur de vérification.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 10 et 2

1-EC-2.1b : Durée moyenne des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion TIR en transit (sans inspection physique)

Définition : Durée moyenne (en minutes) des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion TIR en transit lorsque les autorités ne procèdent pas à une inspection physique. Cette durée moyenne est obtenue en calculant la durée totale des opérations de dédouanement de tous les camions TIR contrôlés et en divisant le résultat par le nombre de camions TIR contrôlés. La durée des opérations correspond au temps écoulé entre l'arrivée du camion au poste frontière et son départ vers le pays voisin. Les données doivent être ventilées en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses).

Calcul du score :

- Sans objet. Il s'agit d'un indicateur de vérification.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 10 et 2

---

1-EC-2.2a : Durée moyenne des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion non TIR en transit (avec inspection physique)

---

Définition : Durée moyenne (en minutes) des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion non TIR en transit lorsque les autorités procèdent à une inspection physique. Cette durée moyenne est obtenue en calculant la durée totale des opérations de dédouanement de tous les camions non TIR inspectés et en divisant le résultat par le nombre de camions non TIR inspectés. La durée des opérations correspond au temps écoulé entre l'arrivée du camion au poste frontière et son départ vers le pays voisin. Les données doivent être ventilées en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses).

Calcul du score :

- Sans objet. Il s'agit d'un indicateur de vérification.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 10 et 2

---

1-EC-2.2b : Durée moyenne des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion non TIR en transit (sans inspection physique)

---

Définition : Durée moyenne (en minutes) des opérations de dédouanement des marchandises d'un camion non TIR en transit lorsque les autorités ne procèdent pas à une inspection physique. Cette durée moyenne est obtenue en calculant la durée totale des opérations de dédouanement de tous les camions non TIR inspectés et en divisant le résultat par le nombre de camions non TIR inspectés. La durée des opérations correspond au temps écoulé entre l'arrivée du camion au poste frontière et son départ vers le pays voisin. Les données doivent être ventilées en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses).

Calcul du score :

- Sans objet. Il s'agit d'un indicateur de vérification.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 10 et 2

---

1-EC-2.3 : Temps moyen passé dans la file d'attente

---

Définition : Temps moyen (en minutes) qu'un camion passe dans la file d'attente à son arrivée à un poste frontière. Il s'agit du temps écoulé entre le moment où le camion rejoint la file d'attente et son arrivée à hauteur du bureau de douane. Le temps moyen est obtenu en calculant le temps passé dans la file d'attente par tous les camions contrôlés et en divisant le résultat par le nombre de camions contrôlés. Les données doivent être ventilées en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses).

Calcul du score :

- Sans objet. Il s'agit d'un indicateur de vérification.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 10 et 2

---

### 13. 1-EC-3 : Coût

---

1-EC-3.1a : Coûts moyens du dédouanement (exportations)

---

Définition : Coûts moyens du dédouanement des marchandises destinées à l'exportation. Il s'agit des coûts associés à la mise en conformité avec la réglementation douanière et aux formalités de passage des frontières, ces coûts étant comparés à la moyenne régionale. Sont pris en compte les coûts des carnets, du déchargement et du chargement des marchandises à la frontière, ainsi que de l'inspection. Une région s'entend d'un groupe de pays liés par des relations de coopération économique. Elle peut englober une sous-région et les pays limitrophes de celle-ci.

Calcul du score :

- Les coûts sont inférieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 10 points.
  - Les coûts sont inférieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 7 points.
  - Les coûts sont dans la moyenne régionale : 4 points.
  - Les coûts sont supérieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 2 points.
-

- 
- Les coûts sont supérieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 0 point
- 

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Sans objet

---

1-EC-3.1b : Coûts moyens du dédouanement (importations)

---

Définition : Coûts moyens du dédouanement des marchandises destinées à l'importation. Il s'agit des coûts associés à la mise en conformité avec la réglementation douanière et aux formalités de passage des frontières, ces coûts étant comparés à la moyenne régionale. Sont pris en compte les coûts des carnets, du déchargement et du chargement des marchandises à la frontière, ainsi que de l'inspection.

Calcul du score :

- Les coûts sont inférieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 10 points.
- Les coûts sont inférieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 7 points.
- Les coûts sont dans la moyenne régionale : 4 points.
- Les coûts sont supérieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 2 points.
- Les coûts sont supérieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Sans objet

---

1-EC-3.1c : Coûts moyens du dédouanement (transit)

---

Définition : Coûts moyens du dédouanement des marchandises en transit. Il s'agit des coûts associés à la mise en conformité avec la réglementation douanière et aux formalités de passage des frontières, ces coûts étant comparés à la moyenne régionale. Sont pris en compte les coûts des carnets, du déchargement et du chargement des marchandises à la frontière, ainsi que de l'inspection.

Calcul du score :

- Les coûts sont inférieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 10 points.
- Les coûts sont inférieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 7 points.
- Les coûts sont dans la moyenne régionale : 4 points.
- Les coûts sont supérieurs de moins de 50 % à la moyenne régionale : 2 points.
- Les coûts sont supérieurs de plus de 50 % à la moyenne régionale : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Sans objet

---

1-EC-3.2 : Prix moyen du fret routier

---

Définition : Prix moyen du fret routier par tonne-kilomètre, ce prix étant comparé à la moyenne régionale.

Calcul du score :

- Le prix est inférieur de plus de 50 % à la moyenne régionale : 10 points.
- Le prix est inférieur de moins de 50 % à la moyenne régionale : 7 points.
- Le prix est dans la moyenne régionale : 4 points.
- Le prix est supérieur de moins de 50 % à la moyenne régionale : 2 points.
- Le prix est supérieur de plus de 50 % à la moyenne régionale : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Sans objet

---

## 1-EC-3.3 : Régime des visas pour les conducteurs professionnels

Définition : Mesure dans laquelle le pays exige que les conducteurs professionnels étrangers qui souhaitent entrer sur son territoire possèdent un visa.

Calcul du score :

- Les ressortissants des pays de la région ne sont pas tenus de posséder un visa : 10 points.
- Les ressortissants des pays de la sous-région ne sont pas tenus de posséder un visa : 8 points.
- Si un visa est requis, un visa à entrées multiples d'une durée de validité d'au moins un an peut être obtenu, et le délai de traitement de la demande n'est pas supérieur à celui d'une demande de visa d'affaires à entrées multiples : 6 points.
- Si un visa est requis, un visa à entrées multiples d'une durée de validité d'au moins un an peut être obtenu, mais le délai de traitement de la demande est supérieur à celui d'une demande de visa d'affaires à entrées multiples : 4 points.
- Si un visa est requis, seul un visa à entrée unique peut être obtenu : 2 points.
- Aucun visa n'est délivré aux conducteurs professionnels, ceux-ci n'étant pas autorisés à traverser la frontière : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 2 de l'annexe 8

## 1-EC-3.4 : Coûts que doivent supporter les conducteurs étrangers

Définition : Coûts que doivent supporter, en moyenne, les conducteurs étrangers qui souhaitent entrer dans le pays, à condition que le passage de la frontière leur soit autorisé. Il s'agit des coûts par entrée sur le territoire (obtention du visa, frais et assurance, et, le cas échéant, permis de conduire temporaire et taxe d'immatriculation temporaire).

Calcul du score :

- Moins de 50 dollars : 10 points.
- Entre 50 et 99 dollars : 8 points.
- Entre 100 et 149 dollars : 6 points.
- Entre 150 et 199 dollars : 4 points.
- Entre 200 et 249 dollars : 2 points.
- 250 dollars ou plus : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 2 de l'annexe 8

## 14. 1-EC-4 : Infrastructure.

## 1-EC-4.1 : Pourcentage de routes internationales

Définition : Ratio entre la longueur totale des routes internationales et la longueur totale du réseau routier du pays. Sont considérées comme des routes internationales les autoroutes, les routes express et les routes ordinaires au sens de l'AGR (CEE), ainsi que les routes d'importance régionale, internationale ou sous-régionale telles que définies par la CESAP (Réseau routier asiatique), la CEPALC et la CESA0 (réseau « M »).

Calcul du score :

- Ratio  $\geq 4$  % : 10 points.
- $3\% \leq \text{ratio} < 4\%$  : 8 points.
- $2\% \leq \text{ratio} < 3\%$  : 6 points.
- $1\% \leq \text{ratio} < 2\%$  : 4 points.
- Ratio  $< 1\%$  : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 3, 5 et 7

---

#### 1-EC-4.2 : Longueur du réseau de routes internationales par classe

---

**Définition** : Ratio entre la longueur totale des routes internationales de classe 3 et la longueur totale du réseau de routes internationales du pays. Dans l'AGR, la classe 3 est la classe de routes internationales la plus basse. Dans les États arabes, les routes de classe 3 correspondent aux routes de deuxième classe du réseau « M ». Dans les autres régions, la classification peut être différente. L'indicateur mesure la proportion de routes de la classe la plus basse selon la classification retenue pour le réseau routier international dont le pays fait partie.

**Calcul du score** :

- Ratio < 20 % : 10 points.
- $20\% \leq \text{ratio} < 40\%$  : 7 points.
- $40\% \leq \text{ratio} < 60\%$  : 5 points.
- $60\% \leq \text{ratio} < 80\%$  : 2 points.
- Ratio  $\geq 80\%$  : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Articles 3, 5 et 7

---

#### 1-EC-4.3 : Harmonisation des classes de route aux frontières

---

**Définition** : Proportion de postes frontière de part et d'autre desquels les classes de route sont harmonisées sur au moins 50 km. Il arrive que la route soit de classe 1 d'un côté d'un poste frontière et de classe 3 de l'autre, par exemple, ce qui produit un engorgement de la circulation.

**Calcul du score** :

- Harmonisation de part et d'autre de 100 % des postes frontière : 10 points.
- Harmonisation de part et d'autre de 80 à 99 % des postes frontière : 8 points.
- Harmonisation de part et d'autre de 60 à 79 % des postes frontière : 6 points.
- Harmonisation de part et d'autre de 40 à 59 % des postes frontière : 4 points.
- Harmonisation de part et d'autre de 20 à 39 % des postes frontière : 2 points.
- Harmonisation de part et d'autre de moins de 20 % des postes frontière : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Articles 3, 5 et 7

---

#### 1-EC-4.4 : Harmonisation des infrastructures des postes frontière

---

**Définition** : Degré d'harmonisation des infrastructures des postes frontière entre le pays évalué et le voisin concerné. Il s'agit de l'harmonisation : 1) du nombre de couloirs ; 2) du nombre d'aires de stationnement ; 3) du nombre de stations d'inspection ; 4) de la hauteur des portiques de contrôle. S'il y a plus d'un poste frontière, il convient de calculer la moyenne des scores de tous les postes frontière. S'il y a plus d'un pays voisin, il convient également de calculer la moyenne des scores obtenus pour chacun de ces pays.

**Calcul du score** :

- Les quatre éléments d'infrastructure sont harmonisés : 10 points.
- Trois des éléments d'infrastructure sont harmonisés : 8 points.
- Deux des éléments d'infrastructure sont harmonisés : 6 points.
- Un des éléments d'infrastructure est harmonisé : 4 points.
- Aucun des éléments d'infrastructure n'est harmonisé : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Articles 3, 5 et 7

---

## 15. 1-EC-5 : Opérations

---

---

**1-EC-5.1 : Droits d'accès des transporteurs de pays voisins**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les transporteurs de pays voisins peuvent entrer dans le pays (délivrance de permis et quotas).

**Calcul du score** :

- Il n'y a ni quotas ni itinéraires désignés : 10 points.
- Il y a des quotas, mais pas d'itinéraires désignés : 8 points.
- Il n'y a pas de quotas, mais il y a des itinéraires désignés : 6 points.
- Il y a des quotas et des itinéraires désignés : 4 points.
- Seules les zones frontalières sont accessibles : 1 point.
- Aucun accès n'est possible ou les marchandises doivent être transbordées à la frontière : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Annexe 8

---

**1-EC-5.2 : Conditions d'admission des véhicules**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle les conditions d'admission des véhicules, y compris les conteneurs, sont fondées sur les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers, la Convention douanière relative aux conteneurs, la Convention TIR et la Convention d'Istanbul de l'OMD.

**Calcul du score** :

- Le pays applique les conventions internationales : 10 points.
- Le pays applique un régime régional dont les dispositions sont équivalentes à celles des conventions internationales : 8 points.
- Le pays applique un régime sous-régional dont les dispositions sont équivalentes à celles des conventions internationales : 6 points.
- Le pays applique un régime bilatéral simplifié : 4 points.
- Le pays applique un système de garantie par trajet : 2 points.
- Le pays n'admet pas de véhicules étrangers : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Annexe 8

---

**1-EC-5.3 : Reconnaissance des permis de conduire**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle la reconnaissance des permis de conduire est fondée sur la Convention sur la circulation routière et la Convention sur l'harmonisation.

**Calcul du score** :

- Le pays reconnaît le permis de conduire international : 10 points.
- Le pays et ses voisins reconnaissent mutuellement leurs permis de conduire nationaux : 8 points.
- Le pays et ses voisins ont conclu des accords bilatéraux en application desquels des documents supplémentaires sont nécessaires : 6 points.
- Le pays n'a conclu aucun accord : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Annexe 8

---

---

**1-EC-5.4 : Reconnaissance des régimes d'assurance des véhicules**

---

Définition : Mesure dans laquelle le pays reconnaît les régimes d'assurance des véhicules étrangers.

Calcul du score :

- Le pays reconnaît un régime mondial ou régional (carte verte ou document équivalent) : 10 points.
- Le pays reconnaît un régime sous-régional (analogue à celui de la carte verte) : 8 points.
- Le pays a conclu des accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle : 6 points.
- Le pays propose des solutions d'assurance au trajet aux postes frontière : 5 points.
- Le pays ne propose aucune solution d'assurance des véhicules étrangers : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Annexe 8

---

**1-EC-5.5 : Prescriptions relatives aux contrats de transport**

---

Définition : Degré d'harmonisation des prescriptions relatives aux contrats de transport avec les accords internationaux ou régionaux.

Calcul du score :

- Les prescriptions sont conformes aux accords mondiaux (reconnaissance de la Convention CMR) : 10 points.
- Les prescriptions sont conformes aux accords régionaux ou sous-régionaux : 8 points.
- Les prescriptions sont harmonisées bilatéralement (ensemble des clauses contractuelles, aspects juridiques et lettre de voiture) : 6 points.
- Les prescriptions ne sont pas harmonisées : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Annexe 8

---

---

**16. 1-EC-7 : Technologies informatiques et systèmes de transport intelligents**

---

**1-EC-7.1 : Mise en place de solutions électroniques interconnectées**

---

Définition : Mesure dans laquelle les procédures douanières sont conduites au moyen de solutions électroniques interconnectées (eTIR, e-CMR et guichet unique électronique).

Calcul du score :

- Le pays utilise le système eTIR, le système e-CMR ou un équivalent et un système interadministrations de guichet unique électronique : 10 points.
- Le pays utilise seulement un système de guichet unique électronique : 8 points.
- Le pays utilise seulement le système eTIR ou le système e-CMR : 6 points.
- Le pays utilise un système de traitement électronique : 4 points.
- Le pays conduit les procédures douanières manuellement : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 4 et 7 de l'annexe 9 et article 6 de l'annexe 8

---

**1-EC-7.2 : Utilisation de systèmes électroniques d'information anticipée sur les marchandises**

---

Définition : Mesure dans laquelle le pays utilise des systèmes électroniques d'information anticipée sur les marchandises pour faciliter le prédédouanement.

Calcul du score :

- Le pays utilise un système complet d'information anticipée sur les marchandises qui permet le prédédouanement de tous les chargements : 10 points.
  - Le pays utilise un système complet d'information anticipée sur les marchandises qui permet le prédédouanement de la majorité des chargements : 7 points.
-

- Le pays utilise un système complet d'information anticipée sur les marchandises qui permet le prédédouanement de certains chargements seulement, la plupart étant traités manuellement à leur arrivée au poste frontière : 4 points.
- Aucun système électronique de prédédouanement des marchandises n'est en place, de sorte que le traitement et le dédouanement ont lieu à l'arrivée des marchandises dans le pays d'importation : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 3 de l'annexe 8 et article 4 de l'annexe 9

---

1-EC-7.3 : Accès à du matériel de détection et à des technologies d'inspection

---

Définition : Accès à du matériel de détection, à des scanners et à des technologies d'inspection non intrusives, notamment à des scanners pour les marchandises, à des technologies de détection des matières chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires, ainsi qu'à des systèmes de scellement électronique.

Calcul du score :

- Ces équipements sont disponibles à tous les postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 10 points.
- Ces équipements sont disponibles à plus de 50 % des postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 7 points.
- Ces équipements sont disponibles à moins de 50 % des postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 4 points.
- Ces équipements ne sont disponibles à aucun poste frontière ou bureau de contrôle intérieur : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 4 et 7 de l'annexe 9 et article 5

---

1-EC-7.4 : Utilisation de systèmes de transport intelligents aux postes frontière

---

Définition : Mesure dans laquelle le pays utilise des systèmes de transport intelligents aux postes frontière et à proximité (gestion des feux de circulation, reconnaissance automatique du numéro d'immatriculation des véhicules, reconnaissance automatique des conteneurs, etc.).

Calcul du score :

- Ces systèmes sont utilisés à tous les postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 10 points.
- Ces systèmes sont utilisés à plus de 50 % des postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 7 points.
- Ces systèmes sont utilisés à moins de 50 % des postes frontière et bureaux de contrôle intérieurs : 4 points.
- Ces systèmes ne sont utilisés à aucun poste frontière ou bureau de contrôle intérieur : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Articles 4 et 7 de l'annexe 9 et article 5

---

1-EC-7.5 : Utilisation de systèmes de gestion intelligente de la circulation

---

Définition : Mesure dans laquelle le pays utilise des systèmes de gestion intelligente de la circulation le long des routes internationales qui mènent à des postes frontière. Ces systèmes servent à communiquer aux conducteurs des camions en approche des informations sur la situation aux postes frontière (densité de la circulation, temps de traitement et d'attente, etc.) et, éventuellement, à leur recommander suffisamment tôt de reporter leur passage de la frontière ou de se diriger vers d'autres postes frontière.

Calcul du score :

- Des systèmes sont en place : 10 points.
- Aucun système n'est en place : 0 point.

Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation : Article 5

---

---

**1-EC-7.6 : Utilisation de systèmes informatiques**

---

**Définition** : Mesure dans laquelle le pays utilise des systèmes informatiques pour son réseau de transport routier. Les systèmes en question sont les suivants :

- 1) Réseaux de télécommunication ;
- 2) Systèmes d'identification automatique (identification automatique des équipements et identification automatique des véhicules) ;
- 3) Systèmes de localisation automatique des véhicules ;
- 4) Protocoles d'échange électronique de données (échange de données informatisé) ;
- 5) Bases de données cartographiques et systèmes d'information géographique ;
- 6) Systèmes de collecte de données sur la circulation, y compris le pesage routier dynamique, et systèmes de classification automatique des véhicules ;
- 7) Systèmes de comptage du nombre d'utilisateurs d'un système de transports publics (compteurs automatiques de voyageurs).

**Calcul du score** :

- Les 7 systèmes sont en place : 10 points.
- 5 ou 6 systèmes sont en place : 8 points.
- 3 ou 4 systèmes sont en place : 6 points.
- 2 systèmes sont en place : 4 points.
- 1 système est en place : 2 points.
- Aucun des systèmes n'est en place : 0 point.

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 5

---

**1-EC-7.7 : Nombre de camions nationaux équipés d'un dispositif de suivi et de traçage**

---

**Définition** : Ratio entre le nombre de camions nationaux équipés d'un dispositif de suivi et de traçage et le nombre total de camions nationaux exploités pour le transport international de marchandises.

**Calcul du score** :

- Ratio  $\geq 90$  % : 10 points.
- $70$  %  $\leq$  ratio  $< 90$  % : 8 points.
- $50$  %  $\leq$  ratio  $< 70$  % : 6 points.
- $30$  %  $\leq$  ratio  $< 50$  % : 4 points.
- $10$  %  $\leq$  ratio  $< 30$  % : 2 points.
- Ratio  $< 10$  % : 0 point

**Pertinence par rapport à la Convention sur l'harmonisation** : Article 5

---

17. Le secrétariat a mis en place une plateforme d'utilisateurs automatisée ([www.SITCIN.org](http://www.SITCIN.org)) afin de rendre plus convivial le processus d'auto-évaluation de la connectivité des transports intérieurs. Cette plateforme pourrait également être utilisée pour mesurer les progrès accomplis par un pays par rapport au score SITCIN maximal pondéré (comparaison des performances).

18. Le score global de connectivité des transports intérieurs d'un pays est le score final obtenu après pondération. Afin d'assurer l'équité et de tenir compte des diverses circonstances et limitations susceptibles de survenir au niveau national (facteurs géographiques, naturels ou financiers), la méthode d'évaluation prévoit d'appliquer les quatre couches de pondération suivantes :

a) Pondération fixe en fonction du mode de transport : le choix d'attribuer la plus forte pondération au transport routier et la plus faible au transport par voies de navigation intérieures correspond à la situation actuelle dans la plupart des pays (193 États Membres de l'ONU) en ce qui concerne les volumes de marchandises transportés selon chaque mode ;

b) Pondération en fonction du groupe thématique : il existe quelque 40 groupes thématiques répartis entre les trois modes de transport terrestre et les trois piliers de viabilité, ce qui donne un total de 215 indicateurs. Chaque groupe peut avoir une incidence différente sur le degré de connectivité des transports intérieurs d'un pays donné, en fonction de son importance intrinsèque dans l'efficacité et la continuité des opérations transfrontalières liées au transport, au commerce et à la logistique ;

c) Pondération en fonction de la part modale : le but de cette pondération est de tenir compte de la proportion du volume total de marchandises qui est transportée par chaque mode de transport intérieur disponible dans le pays ;

d) Facteurs géographiques ou financiers limitants : cette dernière couche du processus de pondération concerne la raison particulière pour laquelle un ou deux modes de transport ne sont pas applicables dans un pays donné. Les pays peuvent choisir entre trois options différentes, chacune étant associée à une pondération pertinente.

### **III. Examen par le Groupe de travail**

19. Le Groupe de travail est invité à examiner l'ensemble des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables en tant qu'outil d'évaluation de la mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation et à donner des conseils sur les mesures de suivi à prendre à cet égard.

---