



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****162<sup>e</sup> session**

Genève, 7, 8 et 10 février 2023

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique  
pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies  
intéressant le Groupe de travail****Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie  
du Comité des transports intérieurs : stratégie et plan  
d'action du Groupe de travail****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 161<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a rappelé le nouveau mandat du Comité des transports intérieurs (E/RES/2022/2 (voir ECE/TRANS/316)) et a en particulier rappelé que le Comité adoptait désormais une démarche hybride en matière de composition de ses membres, à savoir que les États non membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pouvaient participer en tant que membres à part entière aux segments des sessions du Comité traitant des instruments juridiques auxquels ils étaient parties contractantes et assister en capacité consultative aux autres segments (voir ECE/TRANS/WP.30/320, par. 10). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à sa session suivante, un document comparant son mandat actuel et le nouveau mandat du Comité afin de déterminer s'il convenait de procéder à des ajustements (ECE/TRANS/WP.30/322, par. 6).

2. Le secrétariat, qui a établi le document ECE/TRANS/WP.30/2023/1, dans lequel figurent des propositions visant à aligner le mandat du Groupe de travail sur le texte du mandat du Comité, a considéré qu'il était essentiel d'établir aussi le présent document, qui est lié au document sur le mandat en ceci qu'il décrit une stratégie et un plan d'action éventuels, sur lesquels le Groupe de travail devra se prononcer, afin de mieux servir la stratégie du Comité et ses objectifs.



## II. Vision, mission et piliers de la stratégie et mandat révisé du Comité, tels qu'approuvés par le Conseil économique et social

3. À sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19-22 février 2019), le Comité des transports intérieurs a examiné et adopté par acclamations sa stratégie à l'horizon 2030, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1, y compris la vision, la mission, les objectifs stratégiques, le plan d'action, la liste des priorités, la mobilisation des ressources et le partenariat (ECE/TRANS/288, par. 15 a)). Le Comité a également demandé à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi pour aligner leurs travaux sur sa stratégie.

4. S'agissant de la vision du Comité à l'horizon 2030, le Comité des transports intérieurs, en tant qu'instance des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine.

5. La mission du Comité est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans la région de la CEE et parmi les États Membres de l'ONU grâce au dialogue politique, à l'harmonisation des cadres réglementaires, le cas échéant, à la promotion des nouvelles technologies, à la facilitation de l'amélioration de la connectivité et à l'appui à la mise en œuvre des instruments juridiques.

6. Dans l'accomplissement de sa mission, le Comité renforcera son rôle en tant que :

a) **Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs.** En renforçant son rôle en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs auprès de tous les États Membres de l'ONU et en demeurant à l'avant-garde des initiatives déployées à l'échelle mondiale pour : lutter contre l'insécurité routière, grâce à son approche à 360° de la sécurité routière ; réduire les émissions en fixant et en promouvant ses normes relatives aux véhicules ; réduire les obstacles frontaliers grâce à son large éventail de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières ;

b) **Plateforme des Nations Unies pour l'appui aux nouvelles technologies et à l'innovation dans les transports intérieurs.** En s'assurant : i) que le Comité est en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de l'informatisation, de façon à améliorer la sécurité routière, les performances environnementales, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et la prestation de services efficaces dans le secteur des transports ; ii) que les différents processus d'amendement des différentes conventions ne provoquent pas de fragmentation ; iii) qu'une réglementation trop précoce ne vienne entraver le progrès ;

c) **Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs.** En offrant une plateforme de dialogue politique pour examiner les nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports intérieurs, ainsi que des propositions visant à améliorer les infrastructures et l'exploitation, à sa session annuelle ;

d) **Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux.** En fournissant un cadre réglementaire complet et harmonisé, le cas échéant, et un point de référence institutionnel à l'appui de la connectivité internationale, et en mettant sur pied des initiatives, des accords ou des couloirs, ou en s'appuyant sur ceux qui existent déjà, selon que de besoin.

7. Le 16 février 2022, le Conseil économique et social a adopté une résolution à effet d'approuver le mandat révisé du Comité (E/RES/2022/2) et de lui donner mandat, en tant que centre des Nations Unies, de fournir un cadre général pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine, en s'attachant à exercer une gouvernance réglementaire interrégionale et intrarégionale à travers les

conventions des Nations Unies relatives aux transports et par d'autres moyens. Le Comité est également chargé des mandats suivants :

a) Le Comité constitue pour ses membres et pour les parties contractantes une tribune qui leur permet : i) de collaborer et de se consulter sur la base d'un échange de données d'information et d'expérience ; ii) d'analyser les tendances et l'économie des transports ainsi que les politiques des transports ; iii) de mener une action concertée dans le but d'instaurer un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple qui soit fondé sur les principes d'une économie de marché, vise à assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le rendement énergétique dans les transports et tienne compte de l'évolution des transports et de la politique des gouvernements des pays membres du Comité dans ce domaine ;

b) Le Comité favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations de tous ses membres et de toutes les parties contractantes dans les différents domaines du transport intérieur, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières, des infrastructures et du transport combiné ;

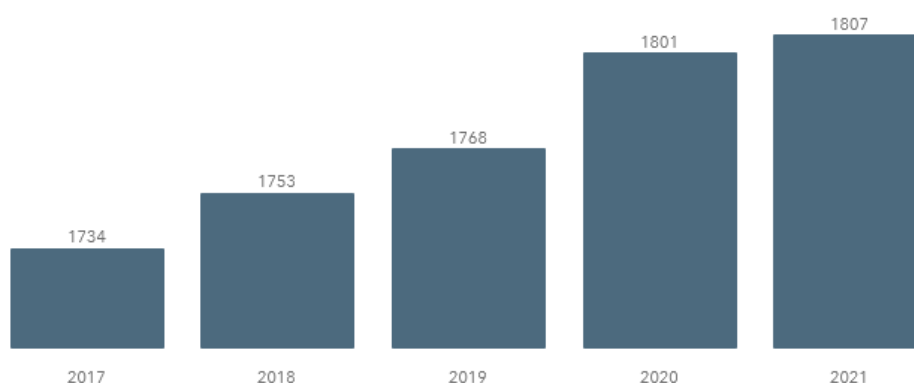
c) Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voies de navigation intérieures, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités administratives et des documents sur papier ou sous forme électronique nécessaires au passage des frontières.

### III. Faits et chiffres concernant les activités du Groupe de travail

8. La figure I ci-dessous fait apparaître la croissance du nombre total de parties contractantes aux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs conclus sous l'égide du Comité. Au 6 décembre 2021, le nombre total de parties contractantes aux 59 instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE était de 1 807, dont 6 nouvelles parties contractantes à 6 instruments. Sur ces 59 instruments, 10 ne sont pas encore entrés en vigueur.

Figure I

**Augmentation annuelle du nombre de parties contractantes aux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs qui relèvent de la compétence du Comité**



Source : CEE.

9. Sur ces 59 instruments, 17 relèvent de la compétence du Groupe de travail. Sur ces 17 derniers instruments, 2 ne sont pas encore entrés en vigueur<sup>1</sup>, 1 autre est administré par

<sup>1</sup> Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS (Genève, 9 février 2006) ; Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (Genève, 22 février 2019).

l'Organisation mondiale des douanes (OMD)<sup>2</sup>, et 6 autres ont été considérés, lors des sessions des deux dernières années du Groupe de travail, comme obsolètes, ce qui signifie que leur principale raison d'être n'existe plus<sup>3</sup>.

10. Toutefois, le Groupe de travail administre certains des instruments juridiques phares du système des Nations Unies, tels que la Convention TIR (1975), la Convention sur l'harmonisation (1982) ainsi que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956), pour lesquelles de nombreux travaux de passage au numérique sont menés.

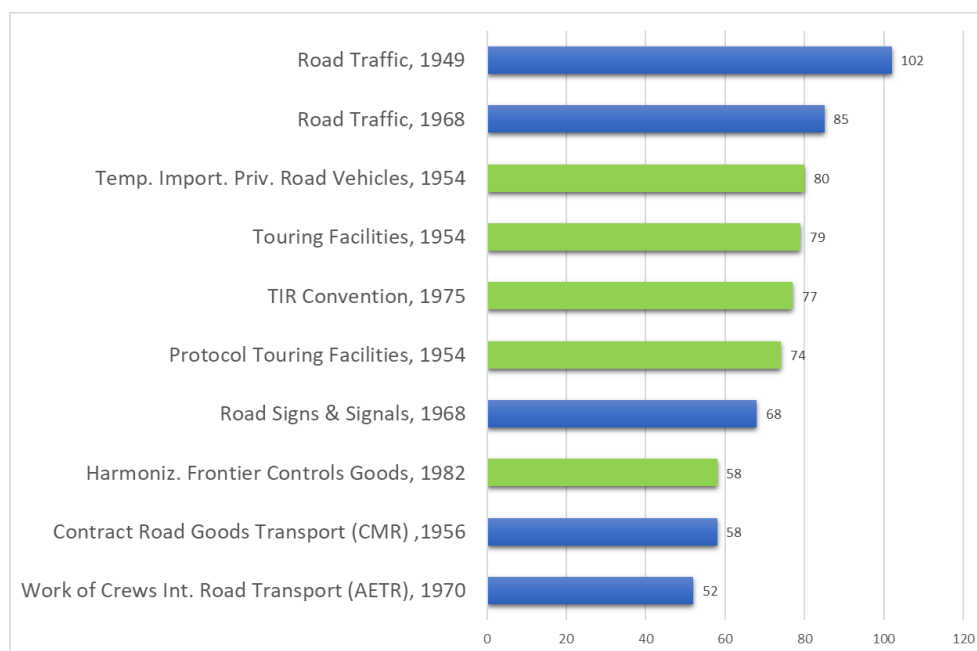
11. En outre, le Groupe de travail accueille trois comités d'administration et leurs organes spécialisés :

- AC.2 : Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 ;
  - Commission de contrôle TIR (TIRExB) ;
  - Organe de mise en œuvre technique (TIB) ;
- AC.3 : Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 ;
- AC.4 : Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool de transport international de 1994.

12. Cinq des 10 conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs auxquelles les pays ont le plus adhéré dans le monde sont placées sous les auspices du Groupe de travail et comptent au total 368 parties contractantes.

Figure II

**Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de parties contractantes**



Source : CEE.

<sup>2</sup> Convention douanière relative aux conteneurs (2 décembre 1972).

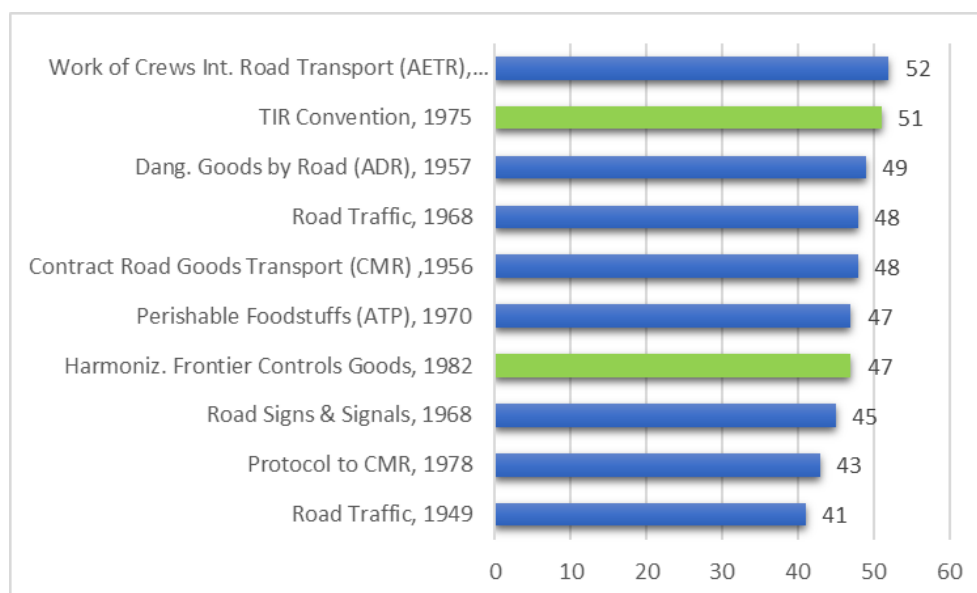
<sup>3</sup> Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (1954) ; Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (1954) ; Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (1952) ; Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (1952) ; Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (1958).

13. Les conventions qui comptent le plus grand nombre de parties contractantes dans la région de la CEE sont : l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), qui compte 52 parties contractantes membres de la CEE, et la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), qui compte 51 parties contractantes membres de la CEE. Ils sont suivis par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui compte 49 parties contractantes membres de la CEE.

14. Les accords de facilitation du passage des frontières (377 adhésions) sont bien développés dans la région de la CEE. En ce qui concerne la sécurité routière, l'un des principaux piliers des conventions relatives aux transports intérieurs (réglementation des véhicules, circulation routière, signalisation routière, marchandises dangereuses), les 216 adhésions de pays membres de la CEE sont largement réparties entre ceux-ci, l'ADR faisant l'objet du plus grand nombre d'adhésions et l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules étant le moins souscrit.

Figure III

**Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de parties contractantes dans la région de la CEE**

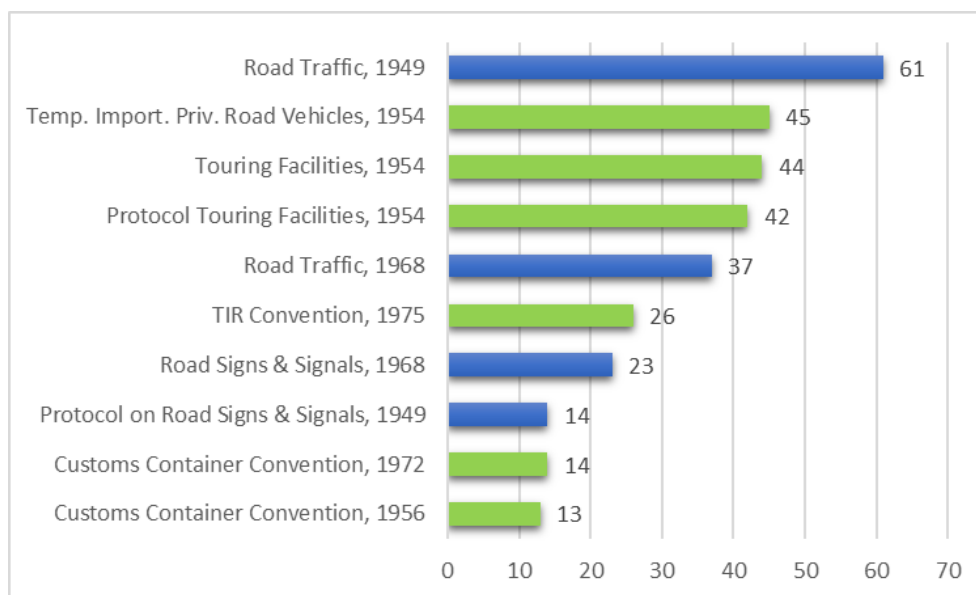


Source : CEE.

15. En dehors de la région de la CEE, 6 des 10 conventions relatives aux transports intérieurs comptant le plus grand nombre de parties contractantes sont placées sous les auspices du Groupe de travail.

Figure IV

**Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de parties contractantes hors région de la CEE**

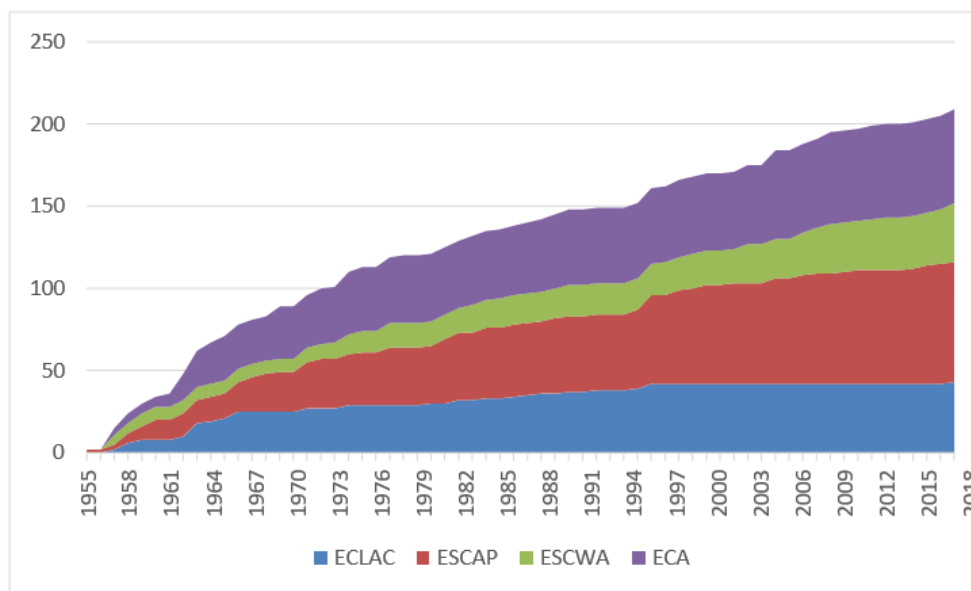


Source : CEE.

16. La figure V illustre les adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières, par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps.

Figure V

**Adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières, par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps**



Source : CEE.

17. Sur les 33 États membres de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), seuls 22 ont adhéré à au moins une des conventions de la CEE relatives aux transports, donc 11 (33 %) n'en ont signé aucune. S'agissant du franchissement des frontières, les 38 adhésions de la région indiquent que des progrès ont été réalisés. Il

convient toutefois de noter que la majorité de ces conventions ont été établies dans les années 1950 et que la Convention TIR ne compte que deux signataires dans la région<sup>4</sup>.

18. Les États membres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) ont adhéré à 153 conventions relatives aux transports. Trente-cinq pays ont adhéré à au moins une convention, ce qui signifie que 19 (35 %) ne l'ont pas fait. La facilitation du franchissement des frontières enregistre 57 adhésions, mais seules 5 concernent la Convention TIR<sup>5</sup>.

19. Vingt États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) totalisent 89 adhésions à des conventions relatives aux transports. La Convention faisant l'objet du plus grand nombre d'adhésions est la Convention TIR, avec 12 adhésions<sup>6</sup>.

20. Parmi les 48 États membres régionaux de la Commission économique pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), 36 totalisent 266 adhésions à une convention. Cela signifie toutefois que 12 (soit 25 %) de ses membres n'adhèrent à aucune convention relative aux transports. Les instruments auxquels les États de la CESAP ont le plus adhéré sont la Convention sur la circulation routière de 1949 (25 adhésions) et la Convention TIR de 1975 (17 adhésions)<sup>7</sup>.

## **IV. Proposition de stratégie et de plan d'action pour le Groupe de travail**

### **A. Les problèmes qui se posent aux transports intérieurs internationaux et au franchissement des frontières à l'échelle mondiale**

21. À l'échelle mondiale, l'un des éléments les plus compliqués des opérations de transport international consiste à faire franchir les frontières aux marchandises et à les faire circuler efficacement dans un autre pays. En effet, il est long et coûteux de déplacer des marchandises d'un pays à l'autre, ce qui nécessite de franchir des frontières et d'utiliser différents modes de transport. Il s'ensuit que, pour que le transport international de marchandises soit rentable, la commande, le paiement, l'assurance, la logistique, l'inspection et le dédouanement ainsi que les contrôles aux frontières doivent être parfaitement réglés. Si ce processus complexe ne se déroule pas avec fluidité, les marchandises arrivent en retard ou s'égarer, les marchandises reçues ne sont pas celles attendues et les coûts de transaction globaux augmentent. On estime en effet que les facteurs d'inefficacité aux frontières coûtent deux fois plus cher que les droits de douane, et que leur élimination pourrait accroître le commerce mondial de près de 1 000 milliards de dollars et créer jusqu'à 21 millions d'emplois dans le monde.

22. C'est là que les instruments juridiques des Nations Unies et les activités du Groupe de travail visant à faciliter les transports et le passage des frontières ont un rôle crucial à jouer. Parmi les difficultés auxquelles se heurte la facilitation des transports et du passage des frontières, on peut citer les suivants :

- a) Des formalités et procédures de passage des frontières incommodes, compliquées et incohérentes ;
- b) Des documents trop nombreux ;
- c) Des inspections répétées menées par différentes autorités ;
- d) Des règles et règlements opaques ;
- e) Des droits d'entrée ou de transit élevés et variés ;

<sup>4</sup> Argentine et Chili.

<sup>5</sup> Algérie, Égypte, Libéria, Maroc et Tunisie.

<sup>6</sup> Algérie, Arabie saoudite, Égypte, Émirats arabes unis, État de Palestine, Jordanie, Koweït, Liban, Maroc, Oman, Qatar et Tunisie.

<sup>7</sup> Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Géorgie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, République de Corée, Tadjikistan, Türkiye et Turkménistan.

- f) La non-conformité aux conventions auxquelles les pays sont parties ;
- g) Le manque de coordination entre les autorités chargées des contrôles et les différentes parties prenantes ;
- h) La lenteur de l'introduction des nouvelles technologies, notamment les technologies de l'information et de la communication ;
- i) Les restrictions en matière d'utilisation des routes et d'activités imposées aux transporteurs étrangers, notamment une validité trop courte des permis de transport ;
- j) Des normes techniques différentes, notamment en ce qui concerne les poids et dimensions des véhicules ;
- k) L'absence d'un régime d'assurance simplifié pour les véhicules ;
- l) La pénurie de personnel professionnel qualifié impliqué dans les opérations de transport routier international ;
- m) Des codes de la route différents, y compris en matière de signalisation ;
- n) Des dispositions restrictives en matière de visas pour les conducteurs et les équipages ;
- o) Des horaires d'ouverture des postes frontière inadaptés ;
- p) Des postes de contrôles successifs établis à des emplacements différents ;
- q) L'imposition de l'obligation d'une escorte ou d'un dépôt important en espèces (caution) pour le transit des marchandises ;
- r) Des dispositions restrictives concernant l'importation temporaire des véhicules de transport.

## B. Mandats énoncés par la stratégie du Comité

23. Le mandat révisé du Comité (E/RES/2022/2), approuvé par le Conseil économique et social (16 février 2022) ont planté le décor de la nouvelle stratégie du Groupe de travail.

- Pour la première fois, les parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant de la compétence du Comité extérieures à la région de la CEE ont le droit de participer en tant que membres à part entière aux débats des sessions du Comité où il est question des instruments juridiques auxquels ils sont parties contractantes. Cela augmente immédiatement le nombre d'États Membres de l'ONU susceptibles de participer aux sessions du Comité en jouissant des droits de membre à part entière, de 56 (pays de la région de la CEE) à 151 (nombre de parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies).
- Le Comité est chargé d'autres tâches, qui sont strictement liées à la facilitation du passage des frontières :
  - « ... Le Comité constitue pour ses membres et pour les parties contractantes une tribune qui leur permet ; i) la coopération et la consultation basées sur l'échange d'informations et d'expériences, ii) ... iii) de mener une action concertée dans le but d'instaurer un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple... ».
  - « ... Le Comité favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations de tous ses membres et de toutes les parties contractantes dans les différents domaines du transport intérieur, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières, des infrastructures et du transport combiné... ».
  - « ... Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voies de navigation intérieures, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités administratives et des



documents sur papier ou sous forme électronique nécessaires au passage des frontières<sup>8</sup> ».

### C. Proposition de stratégie et de plan d'action pour le Groupe de travail

24. Le Groupe de travail peut contribuer aux quatre piliers de la stratégie du Comité à l'horizon 2030 (voir par. 6), et plus précisément, en tant que :

a) *Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs*. Il ressort de l'analyse ci-dessus qu'il est encore tout à fait possible et urgent de renforcer, dans toutes les régions, l'attrait des conventions relevant de la compétence du Comité en matière de facilitation des transports intérieurs et du franchissement des frontières. Malgré les incertitudes qui entourent l'évolution de la dynamique de la pandémie et de l'après-pandémie, les données empiriques suggèrent que les pays qui ont adhéré à un grand nombre de conventions de facilitation du passage des frontières ont été en mesure de réagir plus efficacement en ce qui concerne les flux transfrontaliers de marchandises pendant la crise de la pandémie et ses suites, bien que les populations de nombre d'entre eux aient subi de lourds impacts épidémiologiques. Les niveaux d'adhésion varient selon les régions. Les pays de la région de la CEPALC semblent être à la traîne en matière d'adhésions aux conventions relatives au passage des frontières, alors que le nombre d'adhésions des États membres de la CESAP semble augmenter de manière plus dynamique au fil du temps. Les adhésions hors CEE sont clairement à la traîne par rapport à celles des pays de la CEE. Conformément au nouveau mandat et à la nouvelle stratégie du Comité à l'horizon 2030, le Groupe de travail a un rôle mondial à jouer, notamment pour promouvoir les accords de facilitation du passage des frontières dans d'autres régions. Pour y parvenir, des mesures concrètes sont nécessaires :

i) Renforcer la coopération avec les autres commissions régionales, coorganiser des manifestations et des ateliers, si possible (et si des fonds sont disponibles) dans leurs régions respectives. Promouvoir les avantages de la mise en œuvre des conventions relatives à la facilitation du passage des frontières en élaborant des pages ou des sites Web et des brochures pour chaque convention, dans l'une des six langues officielles de l'ONU ;

ii) Analyser les conventions jugées dépassées par leurs parties contractantes actuelles afin de savoir si elles pourraient, une fois révisées, actualisées et mises en œuvre dans d'autres régions, apporter des avantages similaires à ceux qu'elles ont apportés à la région européenne lors de leur création. Une étude devrait sans doute être réalisée pour repérer les éventuelles potentialités ;

iii) En liaison, éventuellement, avec les points précédents et les activités de promotion des conventions, un protocole mondial de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs pourrait être élaboré dans le cadre du Groupe de travail, pour être approuvé par les parties contractantes et mis en œuvre dans des cas tels que la pandémie de COVID-19. Ce protocole pourrait devenir une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation ;

b) *Plateforme des Nations Unies pour l'appui aux nouvelles technologies et à l'innovation dans les transports intérieurs*. Les nouvelles technologies et les innovations sont d'importants facteurs de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. Pour autant que les nouveaux outils et les nouvelles technologies soient coordonnés et approuvés par les parties contractantes, les solutions technologiques peuvent jouer un rôle considérable dans la facilitation du passage des frontières. Au cours des dernières années, le Groupe de travail a déployé de grands efforts pour trouver un accord sur la mise en œuvre du régime TIR électronique (eTIR), et a obtenu d'excellents résultats. Cependant, les travaux sur le passage au numérique doivent se poursuivre et même être renforcés, plus précisément dans les domaines suivants :

<sup>8</sup> Voir E/2022/L.4.

i) En ce qui concerne le système international eTIR : l'élaboration et l'hébergement par la CEE du système international eTIR sont de grandes réussites. Afin de capitaliser sur ce résultat et d'apporter de nouveaux avantages à ses utilisateurs, plusieurs mesures pourraient être prises :

- Faire en sorte que tous les utilisateurs actuels de carnets TIR papier soient connectés et utilisent le système international eTIR dans un délai de quatre ans ;
- Élaborer une version du système international eTIR qui facilite l'interconnexion des autorités douanières en réduisant le temps et les ressources nécessaires. Dans un avenir proche, cela augmenterait les possibilités d'utilisation du système par de nouvelles parties contractantes dans de nouvelles régions géographiques, telles que l'Afrique et l'Amérique latine ;
- Utiliser la plateforme et l'interconnexion avec les autorités douanières en ajoutant plus de services ou en coopérant avec d'autres plateformes intergouvernementales qui fournissent des documents électroniques (par exemple eATA), afin d'augmenter les avantages de la plateforme eTIR et sa viabilité, mais aussi d'augmenter les avantages que les douanes et la facilitation du passage des frontières en général retirent du passage au numérique des instruments juridiques des Nations Unies ;

ii) Accélérer les travaux de passage au numérique des conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules en ce qui concerne les carnets de passage en douane. En 2021, la CEE et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) ont signé un protocole d'accord concernant ces travaux. La dématérialisation des carnets de passage en douane apportera beaucoup d'avantages aux utilisateurs actuels du système et contribuera à la promotion des conventions, entraînant l'adhésion d'un plus grand nombre de pays ;

iii) Faire entrer la Convention sur l'harmonisation dans l'ère du numérique. La Convention sur l'harmonisation est une convention-cadre très utile pour le franchissement des frontières et la facilitation des transports, mais sa mise en œuvre ne peut malheureusement pas être contrôlée ni être imposée aux parties contractantes. Plusieurs tentatives ont eu lieu dans le passé, en coopération principalement avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, pour surveiller sa mise en œuvre, mais cela n'a pas abouti à des résultats concrets. Les solutions technologiques doivent être évaluées en vue d'établir un outil qui permette d'effectuer le suivi de la Convention, y compris en collectant des données en ligne et en temps réel. Dans un premier temps, il conviendrait peut-être de mener une étude, qui serait débattue au sein du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), sur la manière dont un tel outil pourrait fonctionner, les moyens de le financer, etc. ;

iv) Examiner d'autres activités liées à la transformation numérique applicables à d'autres conventions ou à d'autres fins. Un bon exemple est le développement de l'Observatoire sur l'état du passage des frontières dans le contexte de la COVID-19, où, au total, des informations sur plus de 170 pays ont été collectées. L'Observatoire a été soutenu par toutes les commissions régionales de l'ONU et d'autres organisations, et il a été manifestement apprécié par les gouvernements et le secteur privé ;

c) *Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs.* Le Groupe de travail a la possibilité de se transformer en un forum mondial où des débats seraient menés sur la facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. Ces dialogues pourraient avoir lieu dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation et sous l'égide de l'AC.3, sous la forme d'ateliers, d'équipes spéciales ou même de groupes d'experts. Cela permettrait aussi d'augmenter le nombre de représentants et d'experts participant aux sessions ainsi que le nombre de pays, en invitant des questions douanières intéressantes les transports, mais aussi de toute autre profession impliquée dans les activités de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. À titre indicatif, on peut mentionner :

- La facilitation de la délivrance des visas pour les conducteurs professionnels ;

- L'architecture et l'infrastructure des postes frontière (bonnes pratiques, conception optimale, etc.) ;
- Les processus fonctionnels des postes frontière (bonnes pratiques, processus optimaux, etc.) ;
- L'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires et la solution e-phyto ;
- Des solutions électroniques simplifiant l'emploi de tout autre document utilisé par les douanes et les autorités en général ;

d) Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux. La connectivité permet de faciliter le passage des frontières et les transports intérieurs. Si la facilitation est assurée, la connectivité est réalisée. Le Groupe de travail, qui est unique à cet égard, possède un potentiel inexploré et a un nouveau rôle à jouer. La stratégie du Comité définit la vision de celui-ci en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs visant à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine. Cette plateforme fournit un cadre réglementaire complet pour les transports intérieurs, comparable au rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce contexte, le Groupe de travail pourrait jouer le rôle de facilitateur mondial pour les transports intérieurs et le passage des frontières. Pour que cet objectif soit atteint et que tous les cadres réglementaires et les conventions soient pris en compte, des efforts de communication supplémentaires sont nécessaires. Pour ces raisons, le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière et son Président ont compris, depuis 2016, que le Groupe, bien qu'étant une plateforme régionale, avait un rôle mondial à jouer et que, par conséquent, son nom devait changer. Pour donner suite à leur suggestion, le Comité, à sa soixante-dix-neuvième session (Genève, 21-24 février 2017, ECE/TRANS/270 (par. 59)), a approuvé la demande du Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière de changer son nom en Forum mondial de la sécurité routière. Pour les mêmes raisons, le Groupe de travail de la construction des véhicules a changé de nom depuis 2000 pour devenir le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules.

25. Le moment est venu pour le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de changer son nom en Forum mondial de la facilitation des transports et du passage des frontières, en demandant au Comité d'approuver cette décision. Ce changement renforcerait considérablement son rôle dans la réalisation de la vision exprimée par le Comité dans sa stratégie et alignerait le Groupe de travail sur le mandat révisé du Comité.

## V. Examen par le Groupe de travail

26. Le Groupe de travail est invité à examiner et, le cas échéant, à approuver la stratégie et le plan d'action proposés, y compris le changement de son nom.