



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports****Trente-septième session**

Genève, 25-27 septembre 2024

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Développement des réseaux et des liaisons de transport :  
Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie****Rapport 2024 sur l'avancement des activités menées dans  
le cadre du Comité de coordination Commission économique  
pour l'Europe/Organisation de coopération économique  
en vue de la mise en service du corridor transcasprien et  
du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul\*****Communication de la Présidente et des Gouvernements azerbaïdjanais,  
géorgien, turc, turkmène, iranien, kazakhstanais, kirghize et ouzbek,  
établie avec l'appui du secrétariat****I. Contexte**

1. À la trente-cinquième session annuelle du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), en septembre 2022, un Comité de coordination conjoint de la Commission économique pour l'Europe et de l'Organisation de coopération économique pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul (ci-après le « Comité de coordination ») a été créé en tant que groupe informel d'amis de la présidence du WP.5. Depuis lors, des représentants de haut niveau d'entreprises ferroviaires, des ministères chargés des transports et des autorités douanières des huit pays ci-après participent aux travaux du Comité de coordination : Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, République kirghize, Ouzbékistan et Turkménistan. Le Comité s'agrandit depuis deux années, avec l'arrivée du Turkménistan et de la République kirghize en 2024 et 2023, respectivement, et d'autres pays ont dit souhaiter le rejoindre.

2. Le Comité de coordination travaille sur la base de son mandat et de son programme de travail biennal 2023-2025, qui figurent dans les annexes I et II du document ECE/TRANS/WP.5/2023/1 et dans lesquels sont énoncés les cinq axes thématiques de travail suivants :

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



- Module 1 : Évaluation des infrastructures de transport et des besoins de renouvellement et recensement des liaisons manquantes ;
- Module 2 : Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors ;
- Module 3 : Efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit et recensement, hiérarchisation et mise en application d'initiatives de facilitation du passage des frontières ;
- Module 4 : Évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du corridor et autres aspects problématiques pour les services réguliers de transport ferroviaire de marchandises sur les deux corridors ;
- Module 5 : Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale.

3. À sa trente-sixième session annuelle, en septembre 2023, le Groupe de travail s'est félicité que le Comité de coordination ait élaboré et adopté son mandat ainsi qu'un programme de travail détaillé pour la période 2023-2025, et il a engagé les pays à mener à bien ce programme (ECE/TRANS/WP.5/74, par. 21 à 23). À sa session annuelle, en février 2024, le Comité des transports intérieurs (CTI) « a pris note des informations communiquées par le WP.5 au sujet des mesures destinées à mettre en service les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), notamment dans la région transcaspienne, a engagé les pays concernés à poursuivre leurs efforts de coordination dans le but de renforcer l'interopérabilité et la facilitation du franchissement des frontières pour une circulation rapide et fluide des marchandises et a demandé qu'un nouveau rapport de situation lui soit présenté à sa session suivante » (ECE/TRANS/344, par. 73). Les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, turc, turkmène, iranien, kazakhstanaï, kirghize et ouzbek ont élaboré le présent document avec l'appui du secrétariat et y résument les réalisations accomplies par le Comité de coordination pendant l'année écoulée.

## II. Réunions du Comité de coordination tenues en 2023 et 2024

4. Le Comité de coordination s'est réuni plusieurs fois pendant la période considérée, aussi bien lors de sessions ordinaires que dans le cadre d'appels bilatéraux ou d'ateliers de renforcement des capacités.

### A. Quatrième session du Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul (en ligne, 11 décembre 2023)

5. La quatrième session du Comité de coordination s'est tenue à distance le 11 décembre 2023, de 10 heures à 13 heures (heure d'Europe centrale), sur la plateforme Zoom. Des services d'interprétation en anglais et en russe ont été assurés. Les membres du Comité, représentant les huit pays participants, ont réalisé un tour de table et présenté un compte rendu des derniers faits survenus aux niveaux national, bilatéral et régional dans le cadre de la mise en service des deux corridors. Un tableau de coordination des corridors où sont indiquées les activités en cours et les activités prévues figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/2024/2.

### B. Discussions bilatérales pays par pays avec les membres du Comité de coordination (en ligne, mars et avril 2024)

6. En mars et avril 2024, la Présidente et le Vice-Président du WP.5 et les secrétariats de la CEE et de l'Organisation de coopération économique (OCE) se sont réunis avec les représentants de chacun des huit pays participants. Ces discussions bilatérales ont été l'occasion de préciser le rôle et les responsabilités de chaque pays membre et de convenir

d'une liste de mesures à prendre ainsi que des types d'informations que les pays devraient communiquer au Comité afin qu'il puisse exécuter son mandat et son programme de travail.

7. En ce qui concerne le module thématique « Évaluation des infrastructures de transport et des besoins de renouvellement et recensement des liaisons manquantes », dans le cadre duquel la plateforme en ligne de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), qui utilise un système d'information géographique (SIG), se révèle utile, les huit pays ont dit souhaiter qu'un atelier de renforcement des capacités soit organisé.

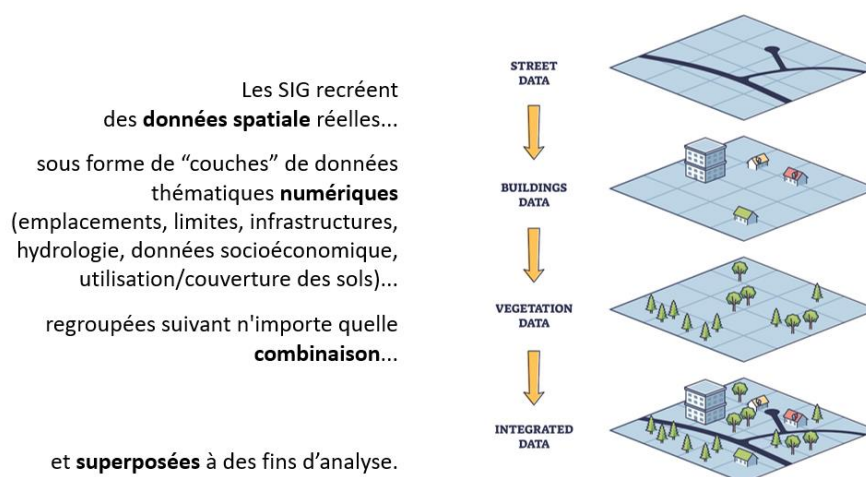
### C. Atelier d'information sur les systèmes d'information géographique (2 mai 2024)

8. Un atelier d'information en anglais et en russe sur les SIG s'est tenu en ligne, sur la plateforme Zoom, le 2 mai 2024. Les membres du Comité de coordination et les coordonnateurs techniques ou coordonnateurs chargés du SIG de leurs administrations respectives ont participé à cette séance de formation pratique de trois heures (10 heures-13 heures) animée par le secrétariat de la CEE.

9. Les participants ont assisté à une présentation des SIG, technologie utilisée aux fins de la collecte, du stockage, de l'intégration, de la manipulation, de l'analyse et de l'affichage de données spatiales. Ils ont appris que les SIG pouvaient numériser des données spatiales réelles et les représenter en couches thématiques – emplacement, limites, infrastructures et données socioéconomiques, par exemple – que l'on peut superposer afin de procéder à une analyse approfondie. L'atelier portait en particulier sur les applications SIG dans la gestion des réseaux de transport, notamment la localisation des principaux points d'engorgement, l'actualisation des inventaires d'infrastructures, le suivi de la circulation en temps réel, la planification des réseaux, la coordination des interventions d'urgence et la participation du public au moyen de cartes interactives.

Figure I

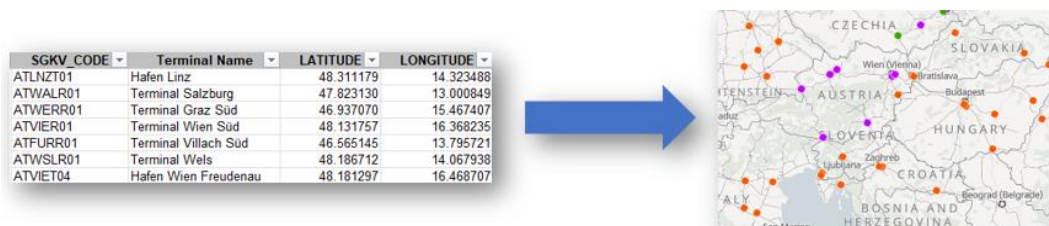
#### Illustration des couches d'un Système d'information géographique



Source : CEE, Illustration : Stock.adobe.com.

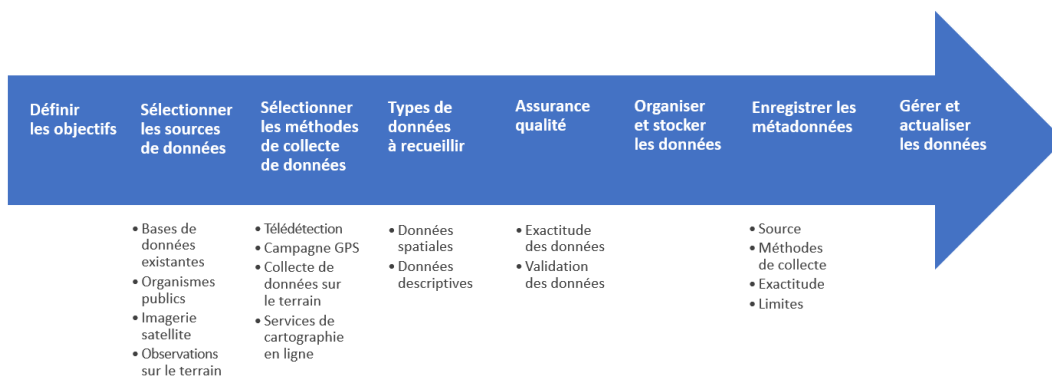
10. Les participants ont également appris qu'il était possible de convertir des données tabulaires, notamment des tableurs, en formats compatibles avec le SIG, si elles contiennent des informations géospatiales (identifiants uniques, latitude et longitude ou adresses, notamment). Le logiciel peut alors lire des formats de données tabulaires communs et, si des informations géographiques y figurent, transformer le tableur en fichier de forme grâce aux outils du SIG. Cette dernière information a été jugée particulièrement intéressante pour les pays membres du Comité de coordination qui ne disposent pas encore de données géocodées ou de fichiers de forme, mais qui souhaitent commencer à utiliser les SIG pour gérer leurs réseaux et infrastructures de transport.

Figure II  
**Illustration de la conversion de données tabulaires, par exemple de tableaux, en formats compatibles avec les SIG**



Source : CEE.

Figure III  
**Visualisation du processus de collecte des données à des fins d’analyse à l’aide des SIG**



Source : CEE.

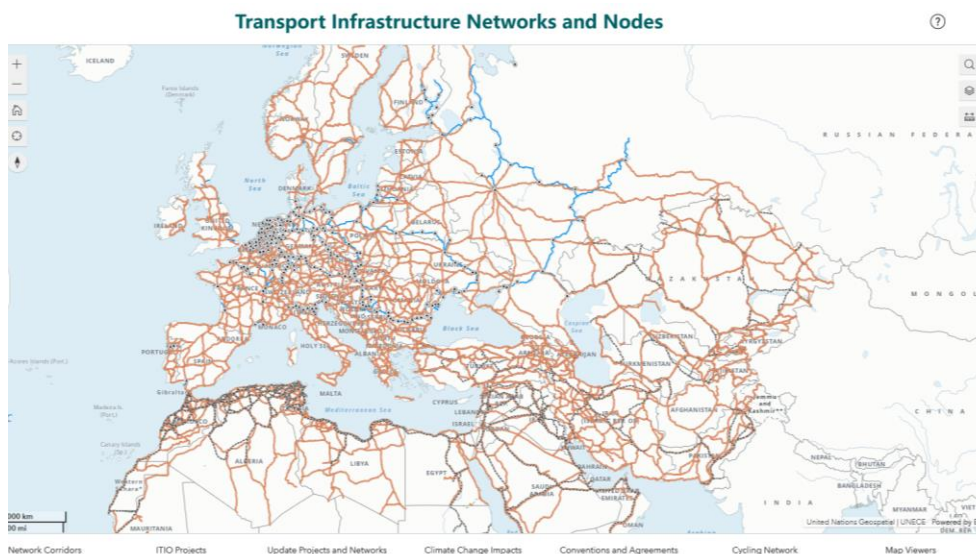
Figure IV  
**Observatoire international des infrastructures de transport**



11. Enfin, le site Web ITIO-GIS.org, un outil SIG sophistiqué utilisé aux fins de la planification, du suivi et du développement des infrastructures de transport international, a été présenté aux participants. Hébergé par la CEE, il regroupe plusieurs sources de données et permet de mieux comprendre l’état actuel et les aménagements prévus des réseaux de transport dans plusieurs pays. Grâce aux cartes interactives de l’OIIT, qui représentent des couches de données sur les infrastructures de transport – routes, voies ferroviaires, ports et aéroports –, les utilisateurs peuvent visualiser les infrastructures existantes, les projets en cours et les aménagements prévus, repérer les lacunes et hiérarchiser les investissements à réaliser. Toutes les cartes peuvent être personnalisées, ce qui signifie que plusieurs jeux de données peuvent être superposés aux fins d’analyses.

12. L’OIIT contient également des informations sur les infrastructures de transport provenant de différents pays, ce qui permet aux utilisateurs d’évaluer les incidences de leurs projets sur la connectivité régionale. Il permet en outre d’évaluer la résilience et la durabilité de ces infrastructures pour faire en sorte que les réseaux puissent résister aux difficultés que sont les changements climatiques et l’augmentation de la demande, entre autres. Il propose des outils d’analyse et de simulation de scénarios qui facilitent la planification stratégique et l’élaboration des politiques. Les décideurs, le personnel chargé de la planification et les chercheurs peuvent ainsi modéliser les effets de différents investissements et changements de politique, de façon à optimiser l’allocation des ressources et à rendre les réseaux de transport plus efficaces.

Figure V  
Carte des infrastructures de transport générée par l'OIT



Source : ITIO-GIS.org<sup>1</sup>.

13. Conscients des avantages considérables pouvant découler de l'utilisation de la plateforme ITIO-GIS.org pour les travaux du Comité de coordination, les pays participants se sont engagés à commencer à communiquer des données sur leurs infrastructures de transport au secrétariat de la CEE, dans des fichiers CSV ou Excel (avec des coordonnées géographiques) ou, de préférence, des fichiers de forme. Ils se sont aussi engagés à soumettre, en prévision de la cinquième session du Comité, des informations sur sept paramètres relatifs aux infrastructures de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), afin qu'elles soient téléversées sur le site Web.

#### D. Cinquième session du Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul (Astana, 3-5 juin 2024)

14. La cinquième session du Comité de coordination a été accueillie par le Ministère kazakhstanais des transports à Astana. Une trentaine de participants y ont assisté, dont les membres du Comité de coordination et des représentants de l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et de la Deutsche Bahn (DB) Carbo Eurasia GmbH invités par la présidence. Cette session a été l'occasion de réaliser des progrès considérables concernant plusieurs modules thématiques du programme de travail 2023-2025.

15. Concernant le module 1, les membres du Comité de coordination ont analysé l'infrastructure ferroviaire dans les deux corridors pour repérer les liaisons manquantes ou les tronçons à moderniser. Il leur avait été demandé, en prévision de l'analyse, de soumettre des informations détaillées sur l'infrastructure ferroviaire et ses paramètres, conformément aux décisions prises aux réunions précédentes. Concernant le module 2, les membres du Comité ont fait le bilan des différents types de documents de transport (transport unimodal ou multimodal et documents numériques ou papier) utilisés actuellement dans les corridors, et ils ont cherché des possibilités d'harmonisation et de simplification.

16. Toujours concernant le module 2, le 5 juin 2024, les membres du Comité de coordination ont examiné les avantages que présentaient l'adhésion à la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, première convention relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, et son exécution. Ils ont fait

<sup>1</sup> Les frontières et les noms indiqués ainsi que les désignations employées sur cette carte et les suivantes n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.

observer que cette nouvelle Convention simplifiait le transport ferroviaire et améliorait son efficacité en créant un régime juridique uniformisé entre les régions couvertes par les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS), ce qui signifie que la réexpédition n'est plus nécessaire et que l'existence d'une lettre de voiture commune réduit les barrières administratives. Il a en outre été noté que la Convention était susceptible de renforcer la sécurité et la responsabilité juridiques, favorisait l'utilisation de documents de transport négociables et comportait les meilleurs éléments des RU CIM et de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer. Il a été souligné qu'en simplifiant les opérations et en faisant baisser les coûts, ce système unifié rendait le transport ferroviaire plus compétitif et encourageait les trajets multimodaux avec le rail comme mode de transport principal, ce qui renforcerait la viabilité du transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie sur des itinéraires variés et plus longs. Bien que plusieurs pays membres du Comité de coordination aient manifesté leur intérêt, il a été suggéré, pour faciliter le processus d'adhésion, que le secrétariat élabore un document décrivant les possibilités offertes par cette nouvelle Convention, mais aussi les efforts à déployer pour qu'elle produise bien les résultats escomptés. Les pays devraient également trouver dans le document des réponses à toutes les questions qu'ils sont convenus d'envoyer au secrétariat en prévision de la prochaine session du Comité de coordination.

17. Concernant le module 5 – « Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale » –, les membres du Comité ont participé à une table ronde thématique sur l'importance de l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et son intérêt particulier dans la région transcaspienne.

18. Les progrès notables mentionnés aux paragraphes 14 à 17 ci-dessus sont expliqués dans le détail dans la section III du présent document.

### **III. Compte rendu des progrès réalisés, par module thématique, en 2023 et 2024**

#### **A. Module 1 : Évaluation des infrastructures de transport et des besoins de renouvellement et recensement des liaisons manquantes**

19. Prenant appui sur l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), dans le cadre de son programme de travail biennal 2023-2025 (ECE/TRANS/WP.5/2023/1, annexe II), le Comité de coordination s'est engagé à réaliser un état des lieux détaillé des corridors pour repérer les liaisons manquantes et évaluer les paramètres techniques existants pour un transport sans interruption sur le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul.

20. Conformément à ce qui avait été décidé aux quatrième et cinquième sessions du Comité de coordination (décembre 2023 et juin 2024), les membres sont convenus de recueillir des données sur sept paramètres définis dans l'AGTC (voir le tableau 1 et l'encadré 1 ci-dessous).

Tableau 1

**Paramètres d'infrastructure du réseau des grandes lignes de transport international combiné**

		<i>Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire</i>		<i>Lignes nouvelles</i>	
		<i>Actuellement</i>		<i>Objectif</i>	
1.	Nombre de voies	(non spécifié)	(non spécifiée)	2	
2.	Gabarit de chargement des véhicules		UIC B <sup>b</sup>	UIC C <sup>b</sup>	
3.	Entraxe minimal des voies <sup>a</sup>		4,0 m	4,2 m	
4.	Vitesse minimale de définition <sup>c</sup>		Catégorie de ligne	Catégorie de ligne	
			Vitesse	Vitesse	
			F1	F1	
			120	120	
			F2	F2	
			120	120	
			F3	F3	
			100	100	
			non	non	
			F4 spécifiée	F4 spécifiée	
			F1520	F1520	
			120	120	
		100 km/h	F1600	F1600	
			100	100	
5.	Masse autorisée par essieu :				
	Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t	
	≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t	
6.	Déclivité maximale <sup>a</sup>	(non spécifiée)	(non spécifiée)	12,5 mm/m	
7.	Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m	

<sup>a</sup> Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

<sup>b</sup> UIC : Union internationale des chemins de fer.

<sup>c</sup> Normes minimales applicables aux trains de transport combiné (voir annexe IV).

**Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus, suivant l'AGTC**

Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus

**1) Nombre de voies**

Les lignes de transport international combiné doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies ; toutefois, les lignes à une voie pourraient être acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord.

**2) Gabarit de chargement des véhicules**

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné.

Sur les lignes nouvelles, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût minimal d'investissement, ce qui permet de retenir le gabarit C de l'UIC.

Le gabarit C permet notamment :

- Le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail ;

- Le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants ;
- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires ;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires ;
- Le transport de conteneurs ou caisses mobiles d'une largeur de 2,60 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons appropriés.

Les lignes existantes qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit C de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier.

Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment :

- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail ;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m) ;
- Le transport de semi-remorques par des wagons-poches ;
- Le transport de conteneurs ou caisses mobiles d'une largeur de 2,60 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons appropriés.

La plupart des lignes de transport international combiné existantes ont au moins le gabarit B de l'UIC. Sur les autres, la mise à ce gabarit n'exige généralement pas d'investissements importants.

#### **4) Vitesse minimale de définition**

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

#### **5) Masse autorisée par essieu**

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les lignes de transport international combiné doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier :

Des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC ; on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

#### **7) Longueur utile minimale des voies d'évitement**

La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV).

Source : AGTC.



21. Les résultats de cet exercice de collecte de données sont représentés sur les cartes 1 à 6 ci-après.

### Carte 1

**Réseau (orange : autre réseau ferroviaire présentant un intérêt – hors AGC/AGTC)**



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

### Carte 2

**Nombre de voies (vert : données reçues – au moins 1 voie ; gris pointillé : aucune donnée reçue)**



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

Carte 3

Masse autorisée par essieu (tonnes) (vert : > 20 ; orange : < 20 ; gris pointillé : aucune donnée reçue)



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

Carte 4

Déclivité maximale (gris pointillé : aucune donnée reçue ; bleu : données en cours d'analyse ; vert : déclivité < 12,5 ; orange : déclivité > 12,5)



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

Carte 5

**Longueur utile minimale des voies d'évitement (mètres) (gris pointillé : aucune donnée reçue ; bleu : données en cours d'analyse ; vert : 750 m minimum)**



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

Carte 6

**Vitesse minimale de définition (km/h) (bleu : données en cours d'analyse ; vert : 100 minimum ; gris pointillé : aucune donnée reçue)**



Source : CEE, ITIO-GIS.org.

22. Comme on le voit sur les cartes ci-dessus, la collecte de données sur les lignes devra se poursuivre en 2024. Les goulets d'étranglement sur les lignes seront ensuite mis en évidence, compte tenu des paramètres, afin que des recommandations ciblées puissent être formulées, et une liste de projets prioritaires concernant les infrastructures de transport pourra être établie et mise en correspondance avec les programmes de financement nationaux. À un stade ultérieur, les membres du Comité de coordination seront en mesure d'élaborer, avec l'aide du secrétariat, des propositions de financement pour obtenir des ressources additionnelles aux fins de l'exécution des projets et pour inclure ces projets dans l'OIIT.



Le Comité sollicitera l'aide de banques multilatérales de développement, d'organisations de coopération régionale et d'autres parties concernées afin d'assurer le financement.

## **B. Modules 2 et 3 : Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors et efficacité des procédures de franchissement des frontières**

23. Dans le cadre des modules 2 et 3 de son programme de travail biennal, le Comité de coordination est convenu de passer en revue les différents types de documents et de plateformes numériques utilisés pour le transport multimodal ou unimodal sur le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul et de s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions des organes compétents dans tous les pays situés le long des corridors, en particulier des douanes et d'autres autres autorités publiques de contrôle. À sa cinquième session, le Comité de coordination a répertorié 13 documents couramment utilisés sur les corridors, comme on le voit dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2

### **Documents de transport les plus utilisés dans le cadre des mouvements (intermodaux) internationaux de marchandises**

<i>Documents</i>	<i>Explications<sup>a</sup></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lettres de voiture : Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (CIM) ; Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS) et CIM/SMGS, et Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR)</li> </ul>	<p>La lettre de voiture est un document essentiel dans le secteur des transports et de la logistique puisqu'il fait office de contrat de transport entre l'expéditeur et le transporteur des marchandises. On y trouve des détails sur les marchandises ainsi que les conditions relatives au transport, et elle sert de reçu au moment de la livraison.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevé des conteneurs/liste de colisage</li> </ul>	<p>Le relevé des conteneurs – ou liste de colisage – est un document dans lequel figurent des informations détaillées sur le contenu d'un chargement. Il est essentiel aussi bien pour le chargeur que pour le destinataire, ainsi que pour les autorités douanières et d'autres parties intervenant dans le transport.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facture commerciale</li> </ul>	<p>La facture commerciale est un document juridique remis par le vendeur à l'acheteur dans le cadre d'une transaction internationale. Elle fait office de contrat et de preuve de vente entre les deux parties. On y trouve le nombre de marchandises vendues, leurs prix et leur valeur. Lors du dédouanement de marchandises importées, la facture commerciale doit être présentée à l'autorité douanière afin qu'elle puisse calculer le montant des taxes à payer.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevé des wagons</li> </ul>	<p>Le relevé des wagons est surtout utilisé dans le contexte du transport ferroviaire, en particulier en Europe et dans d'autres régions où les systèmes ferroviaires sont très développés. Il s'agit d'une liste ou d'un document détaillés dans laquelle/lequel figurent des informations sur les wagons d'un train, notamment le numéro des wagons (c'est-à-dire leur identifiant unique), des informations sur les types de wagons, des informations sur la cargaison (poids, volume, prescriptions relatives à la manipulation), les destinations (intermédiaire et finale) et la propriété (renseignements sur le propriétaire de chaque wagon, en particulier lorsque les wagons du train appartiennent à différentes entreprises ferroviaires).</p>

Documents	Explications <sup>a</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Déclaration en douane (importation/exportation)</li> </ul>	<p>Déclaration ou action visant à transmettre des informations ou des détails demandés par les autorités douanières, sous une forme quelconque prescrite ou admise par lesdites autorités. Ces déclarations peuvent être effectuées par voie électronique.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Certificat d'origine</li> </ul>	<p>Formule déterminée permettant d'identifier les marchandises et dans laquelle l'autorité ou l'organisme habilité à la délivrer certifie expressément que les marchandises auxquelles le certificat se rapporte sont originaires d'un pays donné. Ce certificat peut également comporter une déclaration du fabricant, du producteur, du fournisseur, de l'exportateur ou de toute autre personne compétente<sup>b</sup>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lettre de crédit</li> </ul>	<p>Une lettre de crédit – ou crédit documentaire – est un document financier délivré par une banque à la demande d'un acheteur (importateur) en faveur d'un vendeur (exportateur). Elle garantit que le vendeur sera payé pour les marchandises ou les services une fois que certaines conditions énoncées dans la lettre seront remplies.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Certificats relatifs à des marchandises particulières</li> </ul>	<p>Il peut s'agir de documents accompagnant du bétail, des aliments et des denrées périssables, tels que des documents d'inspection phytosanitaire, médico-sanitaire et vétérinaire, conformément aux définitions qui figurent dans la Convention internationale de la CEE sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents de transit pour les marchandises en transit (régimes de transit internationaux et nationaux)</li> </ul>	<p>Les procédures de transit exigent une déclaration officielle aux autorités douanières décrivant la nature des marchandises, leur quantité et leur valeur et confirmant qu'elles passent par un pays ou une zone douanière sans que cela ne donne lieu à des droits à l'importation. La déclaration prouve que les marchandises ne seront pas utilisées dans le pays de transit, mais dans un autre pays. Certaines juridictions peuvent exiger un document d'accompagnement transit dans lequel figurent des renseignements détaillés, tels que l'origine de la marchandise, sa destination et l'itinéraire emprunté. Dans le cadre du transport routier international, le carnet TIR simplifie les procédures douanières en supprimant la nécessité de garanties séparées à chaque franchissement d'une frontière entre des pays qui sont parties contractantes à la Convention TIR.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents d'accompagnement et certificats relatifs aux marchandises dangereuses</li> </ul>	<p>Les documents d'accompagnement et certificats relatifs aux marchandises dangereuses sont essentiels pour que ces marchandises soient transportées en toute sécurité. La Déclaration de marchandises dangereuses contient des renseignements détaillés, notamment les numéros ONU, le classement en fonction du danger et les quantités, qui garantissent une manipulation correcte et une bonne préparation en cas d'intervention d'urgence. Les documents de transport doivent accompagner les marchandises, car ils contiennent des renseignements dont les transporteurs et les services d'intervention d'urgence ont absolument besoin. L'emballage et l'étiquetage doivent être conformes aux règles internationales, de sorte que les matières soient bien conditionnées et clairement identifiées.</p>

Documents	Explications <sup>a</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Droits de circulation et permis de transport routier</li> </ul>	<p>Les droits de circulation et les permis de transport sont des outils de réglementation fondamentaux dans le transport ferroviaire, car ils définissent les autorisations accordées aux opérateurs par les organismes de contrôle pour des services ferroviaires particuliers sur des itinéraires définis. Les droits de circulation portent sur des paramètres opérationnels, notamment les types de services (transport de passager ou de marchandises), la fréquence et les tronçons ferroviaires qui peuvent être empruntés. Les permis de transport, qui s'apparentent aux permis de transport routier, autorisent les opérateurs à utiliser l'infrastructure ferroviaire dans le respect des règles de sécurité et des normes opérationnelles et environnementales. Ils s'appliquent aussi bien aux opérations nationales qu'aux opérations internationales et portent sur des aspects tels que les frais d'accès ferroviaire et les prescriptions techniques.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents d'immatriculation du véhicule et de contrôle technique périodique</li> </ul>	<p>Les documents d'immatriculation du véhicule et de contrôle technique périodique sont essentiels pour le transport ferroviaire et routier de marchandises puisqu'ils garantissent la sécurité, le respect des règles et l'efficacité du fonctionnement. Dans le secteur du transport ferroviaire, il s'agit de l'enregistrement des wagons et des locomotives auprès des autorités et de la communication des données relatives à la propriété et des spécifications techniques nécessaires à leur circulation légale sur les réseaux ferroviaires. Les contrôles techniques périodiques servent à évaluer la sécurité et la conformité de ces véhicules aux normes concernant l'intégrité structurelle, les systèmes de freinage et les installations à bord. De la même manière, dans le secteur du transport routier de marchandises, les camions et les remorques doivent être enregistrés auprès des autorités, de sorte à garantir le respect des normes d'aptitude à la circulation légale sur des routes publiques. Les contrôles techniques périodiques permettent de vérifier l'aptitude à la circulation des véhicules routiers grâce au contrôle des freins, des phares et des émissions, par exemple. Il est indispensable de veiller à ce que ces règles soient respectées pour éviter les accidents et garantir un fonctionnement fiable.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents d'assurance (pour le véhicule et la cargaison)</li> </ul>	<p>Dans le transport routier et ferroviaire, les documents d'assurance englobent l'assurance du véhicule, qui couvre notamment la responsabilité civile des tiers et les dommages causés au véhicule, et l'assurance des marchandises, qui protège contre le vol, les dégâts ou la perte de marchandises pendant le transit. Ces polices garantissent une protection financière contre les événements imprévus et la sécurité des véhicules et des marchandises pendant toute la durée du transport. Selon les exigences liées à la juridiction et les contrats, il peut être obligatoire ou recommandé de contracter d'autres types d'assurance particuliers pour gérer efficacement les risques et se conformer aux obligations légales, notamment une assurance pour les marchandises en transit, une assurance transport maritime ou une assurance-responsabilité du transitaire.</p>

<sup>a</sup> Ces explications sont tirées des recherches menées par le secrétariat et ne sont pas des définitions exhaustives. Elles ne sont données qu'à titre d'information, pour aider le lecteur à comprendre les termes utilisés dans l'analyse qui suit.

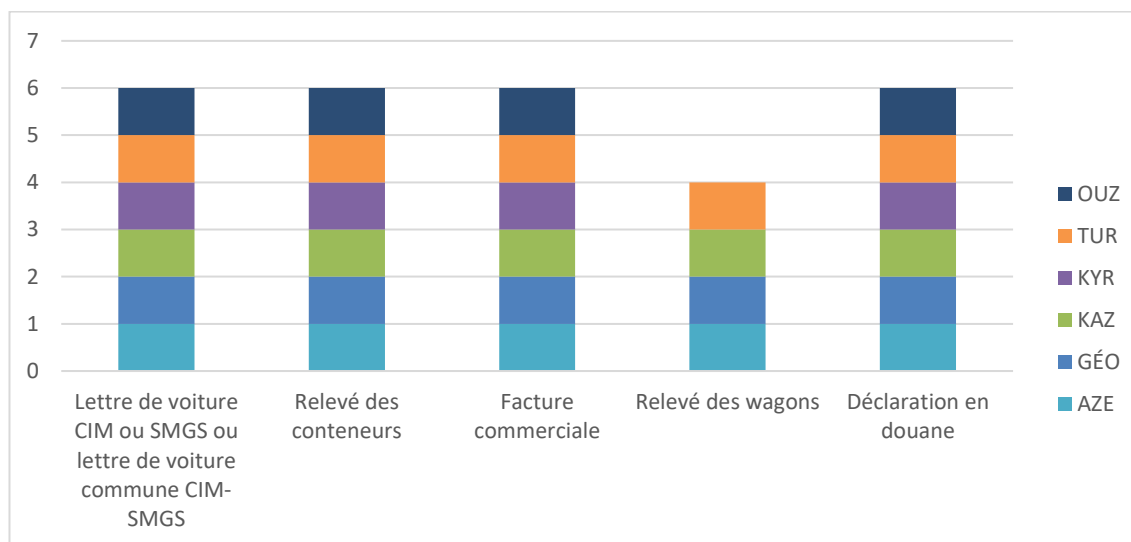
<sup>b</sup> Organisation mondiale des douanes (OMD), Glossaire des termes douaniers internationaux, décembre 2018. Disponible [ici](#).

## 1. Documents de transport les plus couramment utilisés sur les corridors

24. Les figures VI à VIII ci-après s'appuient sur le tableau 1 et présentent une vue d'ensemble des documents de transport obligatoires dans plusieurs pays dans le cadre du transport ferroviaire de marchandises sur les deux corridors. Les représentants de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de la Türkiye, du Kazakhstan, de la République kirghize et de l'Ouzbékistan ont rempli un questionnaire élaboré par le secrétariat et soumis la totalité ou une partie des données requises. Les représentants de la République islamique d'Iran et du Turkménistan se sont engagés à communiquer les informations nécessaires à un stade ultérieur, éventuellement en prévision de la prochaine session du Comité, à l'automne 2024.

Figure VI

### Documents de transport obligatoires, par pays



Source : Données communiquées par les gouvernements participants.

25. Les lettres de voiture CIM ou SMGS ou la lettre de voiture commune CIM/SMGS sont obligatoires dans les six pays qui ont communiqué des données. Elles peuvent être soumises en version papier ou numérisée. Sur le territoire azerbaïdjanais, le transport ferroviaire de marchandises peut être organisé suivant les normes juridiques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Le transport de marchandises doit être régularisé au moyen des lettres de voiture ferroviaires SMGS ou CIM/SMGS et, sous réserve d'un accord, de la lettre de voiture CIM. En Türkiye, l'utilisation des RU CIM et du SMGS est réglementée par le droit douanier et contrôlée par les autorités compétentes. De plus, les autorités douanières et frontalières des sept pays concernés exigent un relevé des conteneurs ou une liste de colisage, un relevé des wagons et une facture commerciale.

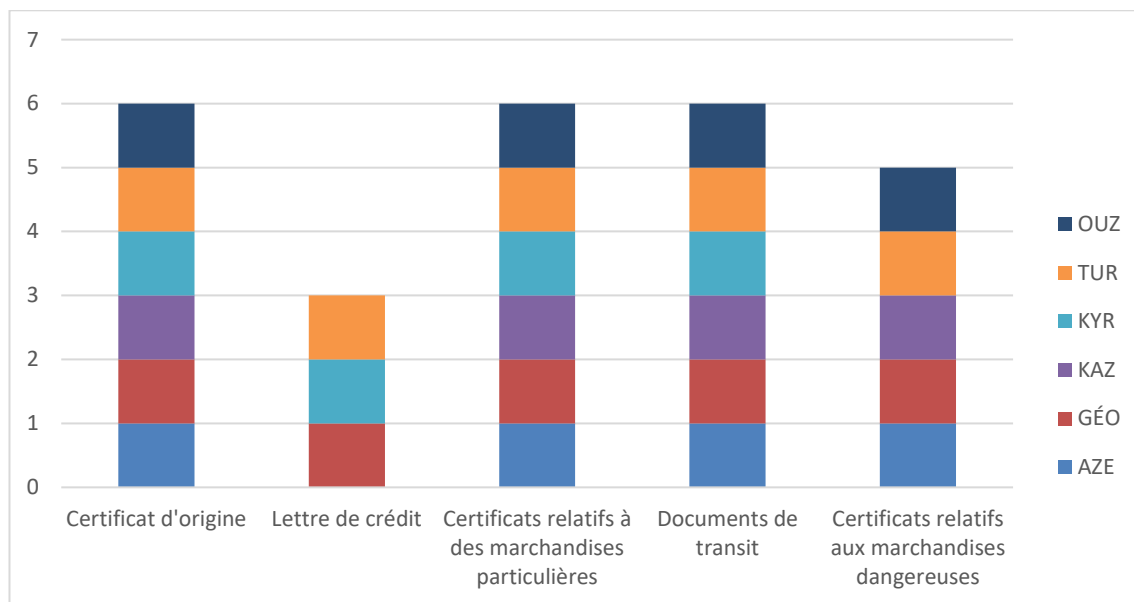
26. En Türkiye, le relevé des conteneurs est remplacé par le bulletin de livraison au passage des frontières ferroviaires. Au Kazakhstan, le numéro d'identification du conteneur est indiqué sur la lettre de voiture et un document de transport est délivré pour chaque expédition. S'il y a plusieurs conteneurs pour une seule expédition, un relevé des conteneurs est établi et intégré dans la lettre de voiture (conformément à la clause 7.5 de l'annexe 1 du SMGS). En Ouzbékistan, le relevé des conteneurs est nécessaire si l'on souhaite connaître le nombre de pièces et le poids des marchandises, mais il ne doit pas faire l'objet d'un document séparé si ces données figurent déjà sur la facture.

27. En Türkiye, la facture commerciale est utilisée dans le cadre des opérations de transit pour calculer la garantie, et les autorités douanières l'exigent afin de pouvoir vérifier la valeur des marchandises transportées. Au Kazakhstan, l'expéditeur ne doit joindre la facture commerciale, les documents d'importation, d'exportation et de douane et le certificat d'origine que s'ils sont nécessaires dans le cadre des formalités administratives en route

(mais pas en transit). En Ouzbékistan, la facture commerciale est le principal document nécessaire pour le dédouanement des marchandises, car il contient des informations telles que la désignation de la marchandise, le coût, l'expéditeur, le destinataire, des informations bancaires et d'autres renseignements obligatoires. En Géorgie, la déclaration en douane fait office de document de contrôle douanier si une déclaration préalable est soumise et si les marchandises sont affectées au corridor jaune (nécessitant la vérification de documents) ou au corridor rouge (nécessitant une inspection physique). En l'absence de déclaration préalable, le certificat d'enregistrement (T1) applicable dans le cadre du nouveau système de transit informatisé (NSTI) est utilisé aux fins du transport de marchandises d'un territoire douanier à un autre selon le régime de transit externe. Le régime autorise la circulation de marchandises venant de l'extérieur de l'Union européenne sur le territoire douanier de l'Union, sans qu'il en découle des droits de douane ou d'autres frais, jusqu'à ce que les marchandises atteignent leur destination.

28. En Türkiye, l'opération de transit dont il est question et les marchandises transportées déterminent si un relevé des wagons est nécessaire ou non. Chaque wagon fait l'objet d'une déclaration de transit séparée. Si la facture mentionne des marchandises transportées dans différents wagons, un relevé peut être nécessaire. Ce document officiel est émis à la frontière ferroviaire et transmis aux administrations ferroviaires des deux côtés de la frontière. Il est facultatif en Ouzbékistan, en tout cas dans le cadre des procédures de dédouanement.

Figure VII

**Documents de transport obligatoires, par pays (suite)**

Source : Données communiquées par les gouvernements participants.

29. En Géorgie, il est nécessaire de présenter un certificat d'origine pour prétendre à des préférences sur les droits de douane, si le déclarant cherche à bénéficier d'une exonération de taxes sur les marchandises importées, ou pour vérifier l'origine de la marchandise. Il peut être présenté en version papier ou numérisée. Toujours en Géorgie, la lettre de crédit n'est à présenter qu'en cas d'amende douanière, avec une preuve de paiement qui peut être soumise en version papier ou électronique. L'administration fiscale géorgienne a amélioré ses services en s'associant avec des institutions bancaires pour pouvoir recevoir les informations relatives aux paiements par voie électronique. En Türkiye, la délivrance d'une lettre de crédit est requise par le NSTI et régie par la Convention relative à un régime de transit commun et les autorités douanières. Le certificat d'enregistrement T1 (requis dans le cadre du NSTI) est rempli et enregistré par voie électronique, mais les autres documents sont soumis en version papier. Dans les six pays concernés, les documents accompagnant du bétail, des aliments et des denrées périssables, notamment les documents d'inspection phytosanitaire, médico-sanitaire et vétérinaire, sont obligatoires. En général, ces documents sont délivrés par



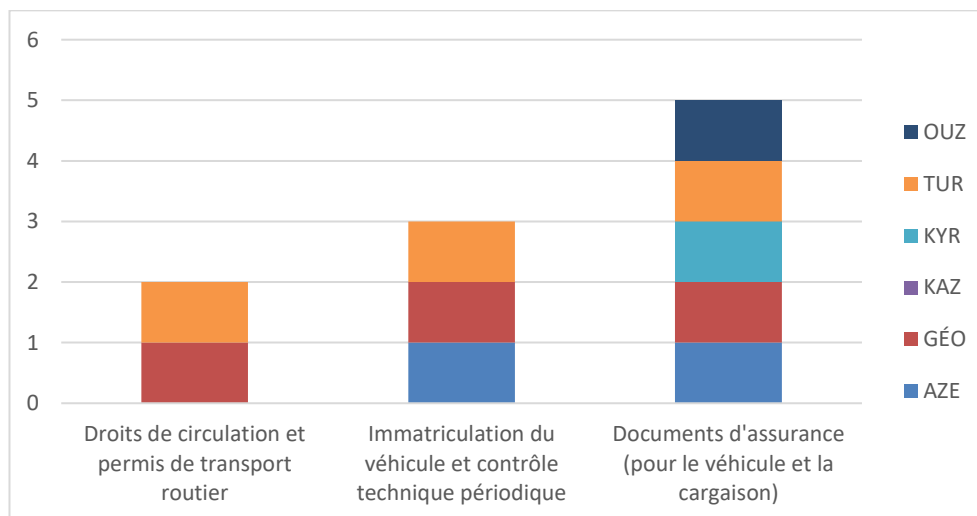
les ministères chargés de l'agriculture, de la foresterie ou de la santé et sont vérifiés par l'administration douanière ou d'autres organismes de contrôle aux frontières.

30. S'agissant des prescriptions en matière de transit, en Türkiye, le carnet TIR est régi par la Convention TIR, et le document d'accompagnement transit est régi par la réglementation douanière turque et la Convention relative à un régime de transit commun. La simplification ferroviaire repose également sur la Convention relative à un régime de transit commun. Le document d'accompagnement transit reste dans le pays, et les informations qui y figurent doivent correspondre au contenu du document de transport CIM délivré par les autorités douanières. Le document de transport CIM et ses annexes (certificat d'origine, facture des marchandises et autres certificats) sont transmis au pays de l'autre côté de la frontière. S'agissant des documents relatifs aux marchandises en transit, la Géorgie utilise la Convention CMR, la Convention TIR et la déclaration T1.

31. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par véhicule à moteur en Azerbaïdjan, en Géorgie et dans d'autres pays, les documents ci-après sont requis : le certificat ADR de formation spéciale du conducteur ou document équivalent du pays dans lequel le véhicule a été immatriculé, le certificat d'acceptation pour le transport international de marchandises dangereuses, un document confirmant le résultat positif du contrôle technique périodique du véhicule, et les autorisations ou permis nécessaires délivrés par la Géorgie ou des autorités étrangères reconnues. S'agissant des droits de circulation et des permis de transport routier, la Géorgie exige que les opérateurs de transport routier de marchandises enregistrés à l'étranger soumettent à l'administration fiscale une autorisation de transport routier international de marchandises délivrée par les autorités compétentes du pays partenaire.

Figure VIII

#### Documents de transport obligatoires, par pays



Source : Données communiquées par les gouvernements participants.

32. Un certificat d'immatriculation du véhicule est obligatoire pour le transport routier en Géorgie et doit être présenté lors du franchissement de la frontière, au moment du contrôle des passeports et de l'exécution des formalités douanières. La police d'assurance responsabilité civile obligatoire pour un véhicule à moteur immatriculé dans un autre pays peut être présentée en version papier. En l'absence de document papier, l'existence de la police d'assurance peut être vérifiée électroniquement, sur un site Web prévu à cet effet. En Ouzbékistan, les certificats ci-après sont obligatoires : certificat d'immatriculation de véhicule à moteur, conformément à la Convention sur la circulation routière (Vienne, 8 novembre 1968) et, pour le transport routier international, un certificat d'acceptation pour le transport international de marchandises sous scellement douanier et avec timbres douaniers, conformément à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Genève, 14 novembre 1975). Comme dans les

autres pays, si des denrées périssables ou des marchandises dangereuses sont transportées, les certificats d'agrément correspondants sont requis.

33. En résumé, l'analyse des documents de transport et des documents douaniers requis en Türkiye, au Kazakhstan, en Ouzbékistan, en Géorgie et dans d'autres pays montre que les règles sont complexes et variées. L'utilisation de lettres de voiture (CIM, SMGS et CIM/SMGS) est obligatoire dans tous les pays interrogés, et des pays comme la Türkiye, par exemple, exigent aussi un relevé des conteneurs, une facture commerciale et un certificat d'origine aux fins du dédouanement. Chaque pays a ses propres règles : la Türkiye remplace le relevé des conteneurs par un bulletin de livraison à la frontière ferroviaire, tandis que l'Ouzbékistan et le Kazakhstan disposent de règles particulières concernant les documents relatifs aux conteneurs et la facture commerciale. Dans tous les pays, les documents d'inspection phytosanitaire, médico-sanitaire et vétérinaire sont indispensables lorsque du bétail, des aliments et des denrées périssables sont transportés. Si les types de documents utilisés le long des corridors sont très similaires, il existe des différences notables en ce qui concerne leur format (version numérique ou papier), les méthodes employées et les autorités chargées de les contrôler et de les faire appliquer, et leur caractère obligatoire ou facultatif. Selon le pays, certains documents peuvent aussi être associés à d'autres. On observe en outre des distinctions entre les pays qui sont membres d'unions douanières, tels que le Kazakhstan et la République kirghize, qui font partie de l'Union économique eurasiatique, et ceux qui ne le sont pas.

## 2. Mesures de facilitation des transports mises en place

Tableau 3

### Mesures de facilitation des transports mises en place selon les pays

N°	Mesure de facilitation	Pays	Explication/ points communs
1	Allègement des prescriptions relatives à la soumission multiple des mêmes documents ; par exemple, les documents pourraient n'être soumis et inspectés qu'une seule fois (par ex. lors de leur première introduction dans le système électronique des autorités compétentes).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan	<p>Les services douaniers azerbaïdjanais fonctionnent par voie électronique, ce qui permet de soumettre les documents une seule fois et de ne pas devoir les soumettre de nouveau.</p> <p>L'administration fiscale géorgienne considère que les permis (à l'exclusion des permis se rapportant à la Convention de Washington (CITES)) qui sont soumis avec la déclaration générale et téléchargés dans le Système électronique unifié des licences, permis et certificats sont conformes.</p> <p>En Türkiye, le Ministère des transports et de l'infrastructure utilise le système d'autorisations (UBAK) de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) pour faciliter la délivrance des autorisations de transport routier international et gérer les activités liées au franchissement des frontières. Le système UBAK est intégré au nouveau système de transit informatisé (NSTI), ce qui permet de procéder à des échanges bidirectionnels d'informations entre le Ministère des transports et de l'infrastructure et le Ministère du commerce. En outre, il est prévu de mettre en place un guichet unique pour le transport ferroviaire afin d'améliorer l'efficacité de la logistique dans ce secteur.</p>

N°	Mesure de facilitation	Pays	Explication/ points communs
2	Réduction du nombre de documents justificatifs dans le cadre des demandes de permis et de dédouanement en transit (par exemple, seuls les documents commerciaux essentiels, tels que les factures, sont exigés, et il n'est plus nécessaire de présenter régulièrement d'autres contrats et les documents relatifs aux paiements à l'étranger).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize	<p>Au Kazakhstan, le « Keden IS » (système informatique intégré des douanes kazakhes) est mis en place actuellement. Il vise à faciliter et rationaliser la gestion et le traitement des données et des procédures douanières. Le Keden IS contribue à l'automatisation de diverses procédures douanières, concernant notamment les déclarations, les inspections et la gestion des risques, et contribue ainsi aux efforts que déploie le pays pour moderniser son administration douanière et s'aligner sur les normes internationales.</p> <p>En Ouzbékistan, dans le système de déclaration de transit, le document de transport et la facture ne sont soumis qu'une seule fois sous forme électronique. La République kirghize a lancé le projet « Sanarip Tamga », qui s'applique aux principaux points de contrôle douanier, afin d'optimiser les processus opérationnels et d'améliorer les échanges d'informations entre les organismes de contrôle de l'État. Ce projet pilote vise à mettre en place un nouveau portail pour la soumission d'informations préalables et à accélérer les procédures aux points de contrôle en permettant d'évaluer les risques et de prendre des décisions relatives au contrôle avant l'arrivée, en utilisant un « guichet unique » et en appliquant le principe du « point d'entrée unique » pour simplifier les procédures de contrôle aux frontières et supprimer les procédures redondantes.</p> <p>En Azerbaïdjan et en Géorgie, pour les marchandises en transit, seules les lettres de voiture et les factures commerciales doivent être présentées aux douanes.</p> <p>En Türkiye, en ce qui concerne les permis, certains documents, tels que les documents d'autorisation, ne sont plus requis et la plupart peuvent désormais être soumis en ligne. Un système de garantie complet a été mis en place pour les opérations de transit, et les personnes qui remplissent les conditions requises et qui disposent de ce type de garantie ne doivent soumettre aucun document. Tout est géré en ligne sur la base d'un numéro d'enregistrement appelé numéro de référence de la garantie, en fonction du type de marchandises.</p> <p>Au Kazakhstan, la soumission de contrats et de documents relatifs aux paiements à l'étranger n'est pas requise. En Ouzbékistan, les documents requis pour le dédouanement en transit sont fournis en même temps que la première déclaration de transit. La République kirghize effectue les opérations de dédouanement conformément au Code des douanes de l'UEE et à sa législation nationale.</p>

N°	Mesure de facilitation	Pays	Explication/ points communs
3	Fusion de documents (par exemple, un document peut contenir à la fois une facture et une liste de colisage).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize	En Azerbaïdjan, toutes les informations requises par les douanes peuvent être regroupées en un seul document. En Türkiye, le CIM sert de déclaration de transit et un système simplifié pour le transport ferroviaire a été mis en place entre les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun. Au Kazakhstan, les prescriptions en matière de documents sont différentes pour chaque mode de transport, de sorte que la fusion de documents n'est pas autorisée. En Ouzbékistan, une liste de colisage est utilisée pour préciser le poids de la marchandise et le nombre de colis. Si ces informations figurent sur la facture, la liste de colisage n'est pas nécessaire. En République kirghize, si la facture contient des informations sur le nombre et le type de colis, elle est utilisée à des fins de dédouanement et, dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'établir une liste de colisage distincte.
4	Utilisation de documents électroniques et réutilisation de données (ou utilisation de documents numérisés, par exemple d'une facture numérisée).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, République kirghize	En Azerbaïdjan, les documents sont généralement soumis sous forme numérisée et joints à la déclaration en douane, ce qui facilite l'échange électronique de données avec d'autres organismes. En Géorgie, les déclarations soumises via l'espace de dédouanement électronique « eGEZ » ou directement via le système de douane électronique (eCustoms) doivent être communiquées par voie électronique. En Türkiye, un système de guichet unique est mis en place actuellement (voir le point 5 du présent tableau). Au Kazakhstan, seuls les documents originaux/sur papier sont autorisés. En Ouzbékistan, les données soumises par voie électronique peuvent être réutilisées. La République kirghize applique le Code des douanes de l'UEE.
5	Mise en place d'un guichet unique pour la soumission des documents requis.	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize	En Azerbaïdjan, des efforts sont actuellement déployés pour mettre en place une plateforme unifiée afin de simplifier la collaboration interinstitutions. En Türkiye, le Ministère du commerce a été chargé de coordonner les activités avec d'autres organismes publics. À ce titre, il dirige une initiative associant 18 organismes publics actifs dans des secteurs tels que la culture, le tourisme, la santé, l'agriculture, l'environnement et la finance. L'objectif est de rationaliser les opérations entre la Türkiye et ses partenaires de transport en utilisant un point d'entrée unique et en adoptant une approche reposant sur le principe du guichet unique. Au Kazakhstan, un projet pilote de guichet unique est mis en œuvre actuellement dans le port d'Aktaou et a été lancé dans le port de Kourik. La République kirghize utilise également un système de guichet unique, tandis qu'en Ouzbékistan, un « guichet unique » interministériel est en service depuis 2020. Toujours en Ouzbékistan, un système d'information douanière appelé « E-archive » est utilisé pour conserver les

N°	Mesure de facilitation	Pays	Explication/ points communs
			documents nécessaires au dédouanement, en vue de leur réutilisation ultérieure.
6	Guichet unique pour l'inspection des documents (par exemple, une autorité compétente peut inspecter les documents au nom d'une autre autorité compétente).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, République kirghize	En Azerbaïdjan, les bureaux des douanes aux frontières sont les principales autorités responsables de la vérification, laquelle comprend le contrôle effectué pour le compte d'autres organismes. En Géorgie, l'administration fiscale a accès aux permis, licences et certificats délivrés par divers organismes, et le partage des données électroniques entre ces organismes est également facilité. En Türkiye, la coordination entre les organismes publics associés au guichet unique est gérée par le Ministère du commerce et la Direction des douanes. Au Kazakhstan, à la frontière extérieure de l'UEE, les autorités douanières effectuent des contrôles douaniers, phytosanitaires et vétérinaires et des contrôles portant sur le transport. En République kirghize, les contrôles portant sur le transport sont également effectués par les services douaniers.
7	Soumission des documents de dédouanement des marchandises importées/exportées dans les bureaux de douane intérieurs plutôt qu'aux points de passage de la frontière.	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, République kirghize	En Azerbaïdjan, en Géorgie et en Türkiye, le dédouanement s'effectue principalement dans les bureaux de douane intérieurs, dans la mesure du possible. Au Kazakhstan, le dédouanement des marchandises exportées s'effectue à la gare de départ, tandis que les marchandises importées peuvent être dédouanées soit à la frontière, soit dans un bureau de douane intérieur proche de la gare de destination, à la demande du propriétaire de la marchandise. Si elle est dédouanée à l'intérieur du pays, la marchandise est soumise à une procédure de transit douanier à la frontière jusqu'à la gare de destination. En République kirghize, la soumission des documents pour le dédouanement des marchandises importées/exportées n'est requise qu'aux centres de dédouanement, et non à la frontière elle-même.
8	Simplification des prescriptions relatives aux documents pour les opérateurs économiques agréés (par exemple, simplifications applicables aux expéditeurs et aux destinataires agréés).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, République kirghize	Les opérateurs agréés bénéficient de privilèges particuliers en Azerbaïdjan, en Géorgie et en Türkiye. En Türkiye, les opérateurs économiques agréés peuvent soumettre des déclarations sans y joindre les documents originaux, mais ils doivent les fournir ensuite dans des délais précis. Ces documents sont notamment les factures, les certificat de mouvement des marchandises ATR (admission temporaire), les certificats d'origine, les documents d'assurance, les lettres de voiture et les documents relatifs à la conformité pour les produits agricoles transformés aux postes frontière. Au Kazakhstan, les transporteurs sont exemptés du paiement des cautions douanières. En République kirghize, le paiement des cautions est régi par le Code des douanes de l'UEE.

### 3. Recommandations relatives à la simplification et à l'harmonisation des formalités douanières aux frontières ferroviaires sur la base de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes<sup>2</sup>

Tableau 4

#### Recommandations fondées sur l'annexe générale de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes

N°	Mesure de facilitation	Pays	Particularités et points communs au niveau national
1	La formule de déclaration de marchandises déposée par voie électronique doit être établie selon les normes internationales recommandées régissant la transmission électronique des données (norme 3.11).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Ouzbékistan	<p>La Géorgie utilise le Système douanier automatisé (SYDONIA), un système informatisé de gestion des douanes que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a élaboré afin d'automatiser et de rationaliser le régime douanier, rendant ainsi plus efficaces et plus transparents les processus liés au commerce. La Türkiye est une Partie contractante à la Convention relative à un régime de transit commun et utilise le NSTI, qui est conforme aux normes relatives aux échanges électroniques d'informations.</p> <p>Au Kazakhstan, les formules de déclaration en douane émises par voie électronique sont normalisées et approuvées par une décision de la Commission économique eurasiennne.</p> <p>En Ouzbékistan, la déclaration des marchandises par voie électronique est régie par le Code des douanes, les lois relatives aux échanges de documents électroniques et aux signatures électroniques numériques, ainsi que par d'autres résolutions et déclarations pertinentes.</p>
2	Limiter les données requises dans la déclaration de marchandises aux informations jugées indispensables (par exemple, pour permettre la liquidation et la perception des droits et taxes) (norme 3.12).	Azerbaïdjan, Géorgie, Ouzbékistan	<p>Bien qu'une telle mesure n'ait pas encore été mise en place en Türkiye, il existe un nouveau type de déclaration dans le cadre de la Convention relative à un régime de transit commun et de la phase 5 du NSTI, qui limite les données requises pour soumettre la déclaration de transit. La liste des documents nécessaires pour l'exportation ou l'importation a été approuvée par la décision n° 197 du Cabinet des ministres du 20 juillet 2015. Pour les marchandises relevant des régimes douaniers « importation » et « exportation », les documents de transport, appelés « documents d'expédition », doivent être déposés avec la déclaration en douane des marchandises.</p>

<sup>2</sup> Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (Convention de Kyoto révisée), Organisation mondiale des douanes (OMD), avril 2008.

N°	Mesure de facilitation	Pays	Particularités et points communs au niveau national
3	Limiter les documents justificatifs requis dans la déclaration de marchandises à ceux qui sont jugés indispensables (par exemple pour permettre le contrôle des opérations) (norme 3.16).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye	Seuls les documents nécessaires à la déclaration et au contrôle douanier sont requis.
4	Permettre la soumission des documents justificatifs par voie électronique (norme transitoire 3.21).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan	En Türkiye, un projet de guichet unique pour le transport ferroviaire a été approuvé et sera lancé prochainement. Au Kazakhstan, la déclaration et les documents d'accompagnement sont déposés par voie électronique.
5	Exiger une traduction des renseignements figurant sur les documents justificatifs uniquement lorsque cela s'avère nécessaire pour permettre le traitement de la déclaration de marchandises (norme 3.19).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye	La Türkiye utilise le NSTI, dans lequel les déclarations de transit sont normalisées et comportent des cases standard claires de manière à faciliter le travail des agents des douanes lors de l'examen des documents. Au Kazakhstan, les documents soumis dans une autre langue que le kazakh ou le russe doivent être traduits dans certains cas, conformément aux dispositions de la réglementation douanière.
6	Permettre le dépôt de la déclaration de marchandises par voie électronique (norme transitoire 3.21).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan	La Türkiye est une Partie contractante à la Convention relative à un régime de transit commun et utilise le NSTI pour les opérations de transit, ce qui permet aux entreprises ferroviaires de déposer leurs déclarations par voie électronique. Au Kazakhstan, la déclaration et les documents d'accompagnement sont déposés par voie électronique.
7	Permettre le dépôt, l'enregistrement et l'examen de la déclaration de marchandises et des documents qui l'accompagnent avant l'arrivée des marchandises (norme 3.25).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan	La législation douanière géorgienne prévoit la possibilité de déclarer les marchandises à l'avance (au plus tard 45 jours avant l'arrivée des marchandises). En Türkiye, si les marchandises proviennent d'une Partie contractante à la Convention relative à un régime de transit commun, les données s'y rapportant sont disponibles dans le NSTI à partir du moment où la déclaration a été enregistrée, avant l'arrivée du train. Pour les marchandises qui ne proviennent pas d'une Partie contractante à la Convention, TCDD effectue à nouveau la procédure à l'arrivée du train à la frontière. Au Kazakhstan, il est possible de procéder à une déclaration préalable des marchandises importées sur le territoire de l'UEE.

Tableau 5

**Recommandations fondées sur l'annexe A de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes – Arrivée des marchandises sur le territoire douanier**

<i>N°</i>	<i>Mesure de facilitation</i>	<i>Pays</i>	<i>Explication/points communs</i>
1	Le transporteur est tenu de s'assurer que toutes les marchandises sont reprises dans la déclaration de chargement ou sont signalées à l'attention de la douane (annexe spécifique A, chap. 1, norme 4).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye	En Géorgie, lorsque des marchandises sont importées sur le territoire douanier, une déclaration générale est requise pour la supervision, les formalités et le contrôle douaniers. Cette déclaration peut être déposée par l'importateur, le propriétaire ou le destinataire des marchandises, ainsi que par leur représentant ou toute personne présentant les marchandises sur le territoire douanier géorgien. En Türkiye, c'est au transporteur qu'incombe la responsabilité principale, laquelle est partagée avec le titulaire du régime de transit, autre participant à la procédure de transit régie par la Convention relative à un régime de transit commun et la réglementation douanière turque.
2	Limiter les informations requises dans la déclaration à celles qui figurent dans les documents habituels du transporteur (sur la base des accords internationaux pertinents en matière de transport) (annexe spécifique A, chap. 1, Pratique recommandée 9).	Azerbaïdjan, Géorgie	Les informations relatives au transporteur figurant dans la lettre de voiture sont suffisantes pour les contrôles douaniers en Azerbaïdjan.
3	Accepter la déclaration de chargement comme seul document exigé pour la présentation des marchandises (annexe spécifique A, chap. 1, Pratique recommandée 10).	Azerbaïdjan	En Azerbaïdjan, le document SMGS et le carnet TIR peuvent être soumis à la place de la déclaration de transit.
4	Ne pas systématiquement exiger une traduction des mentions portées dans une langue étrangère sur les documents présentés à la douane (annexe spécifique A, chap. 1, pratique recommandée 12).	Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye	En Azerbaïdjan et en Géorgie, la traduction des documents rédigés dans une langue étrangère n'est pas obligatoire, mais elle peut être demandée en application du Code des douanes.

Tableau 6

**Recommandations fondées sur l'annexe E de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes – Transit douanier/transbordement**

<i>N°</i>	<i>Mesure de facilitation</i>	<i>Pays</i>	<i>Explication/ points communs</i>
1	Accepter tout document commercial ou document de transport donnant clairement les renseignements nécessaires en tant que partie descriptive de la déclaration de marchandises pour le transit douanier (annexe spécifique E, chap. 1, norme 6).	Azerbaïdjan	En Azerbaïdjan, la lettre de voiture ferroviaire et le carnet TIR peuvent être présentés à la place de la déclaration en douane pour le transport de marchandises en transit, tandis qu'en Türkiye, seules les lettres de voiture CIM et CIM/SMGS sont acceptées par les douanes.



<i>N°</i>	<i>Mesure de facilitation</i>	<i>Pays</i>	<i>Explication/ points communs</i>
2	Accepter comme déclaration de marchandises pour le transit douanier tout document commercial ou de transport approprié (par exemple, lettre de voiture pour le transport routier) (annexe spécifique E, chap. 1, Pratique recommandée 7).	Azerbaïdjan, Türkiye	Le système simplifié pour le transport ferroviaire permet aux chemins de fer turcs d'utiliser les lettres de voiture CIM et CIM/SMGS sur papier en tant que déclaration de transit dans les pays utilisant le NSTI, ce qui nécessite un échange de données entre les douanes et TCDD.

Tableau 7

**Recommandations fondées sur l'annexe G de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes – Admission temporaire**

<i>N°</i>	<i>Mesure de facilitation</i>	<i>Pays</i>	<i>Explication/points communs</i>
1	Autoriser l'admission temporaire sans déclaration de marchandises écrite pour les marchandises dont la réexportation ne fait pas de doute (annexe spécifique G, chap. 1, Pratique recommandée 9)	Azerbaïdjan, Kazakhstan	En Azerbaïdjan, il n'est pas obligatoire de soumettre une déclaration écrite pour les conteneurs importés temporairement qui sont utilisés pour le transport de marchandises. Au Kazakhstan, si un véhicule de transport international est utilisé pour des opérations de chargement/déchargement ou de transit, l'enregistrement d'une déclaration en douane sous forme électronique pour le véhicule est autorisé.

#### 4. Existence de solutions numériques sur les corridors

34. En Azerbaïdjan, le système de gestion automatisé unifié du Comité d'État des douanes, créé en 2009, intègre au sein d'un seul réseau les services douaniers et les autres organismes chargés du contrôle des échanges commerciaux. Le Comité d'État des douanes lance actuellement plusieurs services en ligne accessibles via les portails Web du service des douanes et des services publics. Les systèmes électroniques de 13 organismes actifs dans le domaine des opérations de commerce international qui sont chargés de la délivrance des permis et des licences sont intégrés sous forme électronique au guichet unique des douanes. En outre, le système automatisé d'analyse des risques a été mis au point par les experts du Comité d'État des douanes et a été mis en service en janvier 2024. Ce système, qui fonctionne avec des algorithmes d'apprentissage automatique reposant sur l'intelligence artificielle, permet de faire passer rapidement les marchandises et les véhicules aux frontières, d'assouplir les procédures de dédouanement et de réduire les dépenses opérationnelles des entreprises grâce au prétraitement des données. Par ailleurs, l'Azerbaïdjan participe à la phase pilote de mise en place du système automatisé de transit douanier CATS (Customs Automated Transit System) et du système commun d'échange d'informations ICE (Information Common Exchange System) relevant du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale. En Azerbaïdjan également, un projet visant à créer une plateforme nationale pour le commerce numérique a été lancé. Ce système devrait permettre de dématérialiser, centraliser et optimiser l'ensemble des procédures opérationnelles et commerciales liées au transport de marchandises, tant pour les opérations internes qu'externes.

35. En Géorgie, le système RAFL est un système national de gestion opérationnelle du transport de marchandises qui est intégré au système douanier du pays et qui permet de gérer et d'enregistrer de manière efficace l'ensemble des opérations de transport de marchandises. Par ailleurs, la Géorgie utilise le NSTI, un système de transit régional principalement utilisé au sein de l'Union européenne à des fins d'uniformisation des régimes de transit douanier entre les différentes régions. En outre, la Géorgie a adopté le système automatisé de transit

douanier CATS et le système commun d'échange d'informations ICE du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale. Ces systèmes, dont la mise au point est toujours en cours, visent à faciliter la circulation des marchandises entre les différents pays de la région en automatisant les procédures de transit douanier et en améliorant l'échange d'informations entre les pays membres, favorisant ainsi un commerce international efficace et coordonné. Des projets pilotes sont actuellement menés avec la participation d'autres pays de la région, notamment l'Azerbaïdjan et l'Ouzbékistan. Par ailleurs, la Géorgie met également en place dans ses ports un système de guichet unique pour le transport maritime. Ce système électronique est en cours de mise à l'essai depuis janvier 2024 et devrait être pleinement opérationnel avant la fin de l'année.

36. En Türkiye, le système de guichet unique, mis en place en 2012, permet de rationaliser les échanges commerciaux en allégeant les formalités administratives et en optimisant les inspections douanières à l'importation et à l'exportation. Il centralise l'acquisition de documents et les résultats des inspections, permettant ainsi aux opérateurs économiques de soumettre des demandes via le portail de l'administration en ligne et de recevoir un numéro de document électronique à 23 chiffres pour leurs déclarations en douane. Capable de traiter 180 documents provenant de 24 institutions différentes, ce système permet de simplifier les procédures douanières. À compter de 2024, la création d'un guichet unique pour le transport ferroviaire permettra de rationaliser davantage le passage des frontières pour le transport ferroviaire. En outre, le système de guichet unique portuaire, en place depuis 2018, permet de regrouper les informations communiquées par les agences maritimes au sein d'une base de données unifiée en vue d'assurer une plus grande efficacité des opérations portuaires. Grâce à ce système, différents ministères et autorités portuaires ont la possibilité de consulter et de gérer les informations requises ainsi que les transactions réalisées.

37. Le Kazakhstan a pris plusieurs mesures relatives à la dématérialisation visant à améliorer ses opérations douanières et commerciales. Le système national Astana-1 se concentre sur l'administration douanière et fiscale, tandis que le système électronique de permis, une initiative bilatérale menée conjointement avec l'Ouzbékistan, gère les permis délivrés pour les transactions avec des pays tiers. En outre, le module douanier Tez Customs, un projet régional de Global DTC, vise à uniformiser les procédures douanières sur l'itinéraire de transport international transcaspien (TITR). Par ailleurs, le système national « Keden IS » est déjà opérationnel et offre un service complet d'administration des douanes. Ces initiatives témoignent de la volonté du Kazakhstan de tirer parti des solutions numériques en vue de parvenir à une gestion plus efficace et rationnelle des échanges commerciaux.

38. La République kirghize a pris plusieurs mesures relatives à la dématérialisation visant à améliorer ses opérations douanières et commerciales. Le système d'information automatisé unifié du service d'État des douanes est un système national permettant de faciliter le dédouanement, de traiter les documents douaniers et d'échanger des données avec les États membres de l'UEE et les organismes publics kirghizes. Le Portail pour la soumission d'informations préalables est un système régional qui accélère les procédures de dédouanement en permettant la soumission d'informations préalables sur les marchandises et les véhicules pénétrant dans l'UEE. Le « courtier » automatisé (Automated Workplace « Broker ») est un logiciel national conçu pour générer des documents types à introduire ensuite dans le système d'information automatisé et unifié, ce qui facilite le dépôt des déclarations en douane. En outre, le système d'information du « guichet unique », administré par le Centre du guichet unique du Ministère de l'économie et du commerce, permet l'échange électronique de données ainsi que la délivrance de permis par les autorités de réglementation. Enfin, le service d'État des douanes met actuellement au point le système d'information « Smart Bazhi ». Il s'agit d'une plateforme numérique moderne reposant sur les technologies Web, conçue dans l'objectif d'optimiser et de moderniser les opérations douanières. Elle gère différents sous-systèmes et permet de réunir au sein d'un seul et même réseau les divers acteurs participant aux opérations douanières. La mise en œuvre de « Smart Bazhi » vise à accélérer les opérations douanières, à accroître leur efficacité et à normaliser les formats de données afin d'assurer un échange d'informations fluide avec les systèmes de garanties douanières. Cette initiative marque une étape importante vers la création d'un service douanier plus efficace et transparent en République kirghize. La plateforme facilite trois formes d'interactions essentielles : douanes – entreprises (C2B) (en vue d'améliorer l'efficacité des interactions entre les entreprises et les douanes) ; douanes – gouvernement

(C2G) (en vue d'améliorer les interactions entre les douanes et les organismes publics) ; et douanes – douanes (C2C) (en vue de promouvoir une meilleure coordination entre les différents services douaniers). Les principaux avantages et caractéristiques sont les suivants : un service de haute qualité permettant des procédures douanières plus rapides et plus fiables pour l'ensemble des utilisateurs ; une meilleure gestion des risques grâce à des outils perfectionnés permettant une gestion et une atténuation plus efficaces des risques ; la dématérialisation des déclarations en offrant un système de dépôt entièrement électronique pour les déclarations en douane ; une plus grande transparence, en assurant un suivi et un contrôle clairs et responsables des marchandises ; et une coopération internationale s'appuyant sur un échange électronique ininterrompu d'informations avec les divers partenaires concernés. La composante « Enregistrement des marchandises et véhicules à la frontière » du système « Smart Bazhy » est à présent pleinement opérationnelle et des projets pilotes sont en cours aux points de contrôle de « Torugart », « Irkeshtam », « Dostuk » et « Kyzyl-Kiya ». Toutes les initiatives susmentionnées soulignent la volonté de la République kirghize de tirer parti des solutions numériques en vue de parvenir à une gestion plus efficace des échanges commerciaux.

39. Conclusion : Des initiatives de dématérialisation sont en cours dans presque tous les pays par lesquels passent les corridors, mais ces efforts sont épars et fragmentés. De nombreux systèmes ne sont opérationnels qu'au niveau national et n'associent souvent pas d'autres organismes nationaux ou bilatéraux. En outre, aucun de ces systèmes ne fonctionne sur l'ensemble des corridors, ce qui met en évidence une lacune majeure en matière d'interopérabilité transfrontière. Conscients de ces défis, les pays ont décidé de demander au Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) d'organiser une formation spécialisée, qui se tiendra en même temps que la prochaine session du Comité de coordination. Cette formation visera à renforcer l'intégration et l'efficacité de leurs systèmes douaniers et commerciaux numériques et à promouvoir une amélioration de la coordination et de l'interopérabilité transfrontières.

## 5. Recensement des points communs et des différences et propositions relatives à la marche à suivre

### a) Points communs

- Réduction du nombre de soumissions pour chaque document :

Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize – Tous ces pays s'efforcent de réduire le nombre de soumissions nécessaires pour le même document et d'autoriser une soumission unique par voie électronique.

- Utilisation des documents électroniques :

Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Ouzbékistan, République kirghize – Ces pays autorisent la soumission électronique des documents et la réutilisation des données pour les procédures douanières, des systèmes ayant été mis en place pour traiter les documents numérisés.

- Systèmes de guichet unique :

Azerbaïdjan, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize – Ces pays ont mis en place des systèmes de guichet unique ou sont en train de le faire afin de simplifier les processus de soumission et d'inspection de divers documents et permis.

- Simplification des documents nécessaires pour le transit :

Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize – Il apparaît clairement que ces pays prennent des mesures visant à modifier les prescriptions relatives aux documents en vue d'une simplification, en autorisant notamment la fusion en un seul document des factures et des listes de colisage ou la réduction du nombre de documents justificatifs requis.

- Adoption de normes internationales :

Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Ouzbékistan, Kazakhstan – La plupart des pays ont aligné leurs formules de déclaration de marchandises par voie électronique sur les

normes internationales, en particulier celles qui sont recommandées par des entités telles que la CEE, l'OMD ou la Commission économique eurasiennne.

- Déclaration préalable :

Azerbaïdjan, Géorgie, Türkiye, Kazakhstan – Ces pays autorisent le dépôt préalable des déclarations de marchandises avant leur arrivée, ce qui permet d'accélérer le processus de dédouanement.

## b) Différences

- Niveaux de mise en application :

Le Kazakhstan utilise le système « Keden IS » et est en train de mettre en place des systèmes de guichet unique dans les ports.

La Türkiye a progressé dans la mise en place d'un système complet de guichet unique et prévoit la création d'un guichet unique pour le transport ferroviaire.

La Géorgie utilise des systèmes tels que le RAFL et le NSTI et intègre les systèmes du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale.

L'Ouzbékistan utilise son système d'information automatisé pour le dépôt et le traitement des déclarations de transit.

La République kirghize utilise le système d'information automatisé unifié et a lancé le projet « Sanarip Tamga » ainsi que diverses autres initiatives de transformation numérique.

- Traitement des documents :

Le Kazakhstan demande dans certains cas les documents originaux/sur papier, tandis que d'autres pays comme l'Azerbaïdjan et la Géorgie autorisent la soumission de documents numérisés ou électroniques.

- Intégration et interopérabilité :

La Géorgie utilise les systèmes du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale pour faciliter le commerce international, tandis que les autres pays utilisent d'autres systèmes.

La Türkiye utilise un système entièrement intégré avec les parties prenantes nationales depuis 2017 et ce système est également entièrement intégré avec les systèmes internationaux dont il fait partie.

- Cadres législatifs particulier :

En Ouzbékistan, la déclaration par voie électronique est régie par le Code des douanes et les lois relatives aux échanges de documents électroniques et aux signatures électroniques numériques, qui constituent le cadre législatif nécessaire.

L'Azerbaïdjan et la Géorgie n'exigent pas systématiquement la traduction des documents écrits dans une langue étrangère, sauf si cela est indispensable.

## c) Recommandations préliminaires relatives à la simplification et à l'harmonisation

40. Les pays membres du Comité de coordination se sont mis d'accord sur les mesures concrètes suivantes :

- Normaliser les formats des documents électroniques :

Prendre des mesures en vue d'adopter des normes internationales relatives aux formats des documents électroniques et de rendre compatibles les systèmes utilisés par les différents pays afin de faciliter les échanges transfrontières.

- Développer les systèmes de guichet unique :

Mettre en place des systèmes de guichet unique ou développer les systèmes existants de manière qu'ils englobent tous les organismes compétents et tiennent compte des

prescriptions aux niveaux national et régional. Veiller à ce que ces systèmes soient compatibles avec ceux des pays voisins.

- Alléger les prescriptions relatives aux documents :

Réduire encore le nombre de documents requis pour les procédures de douane et de transit en regroupant les documents dans la mesure du possible et en se concentrant uniquement sur les informations essentielles.

- Promouvoir la réutilisation des données et la soumission des documents par voie électronique :

Encourager la réutilisation des données électroniques et les documents numérisés afin d'éviter de soumettre plusieurs fois les documents et de simplifier les procédures douanières.

- Organiser des formations et des ateliers communs :

Organiser des séances de formation spécialisées, telles que la formation proposée par le CEFACT-ONU, afin d'harmoniser les pratiques et de renforcer la coopération entre les autorités douanières et les autres organismes concernés.

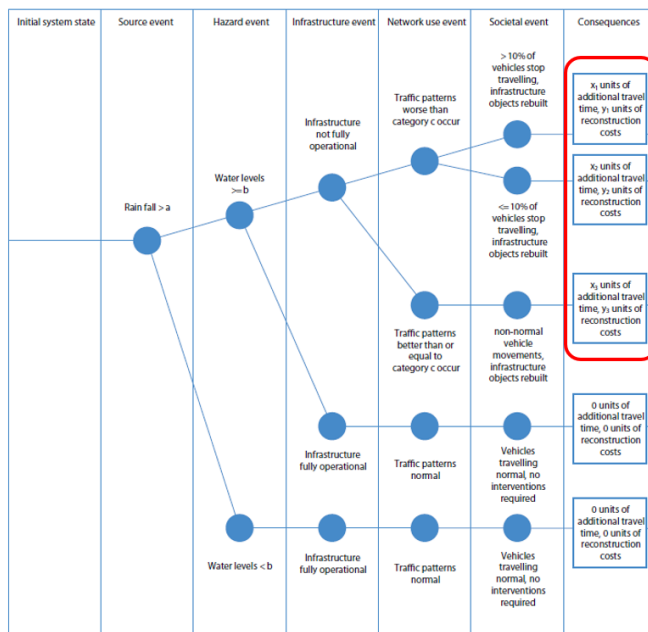
- Mener des projets pilotes relatifs à l'interopérabilité transfrontière :

Lancer des projets pilotes visant à tester et à améliorer l'interopérabilité des systèmes douaniers transfrontières, en utilisant des corridors tels que la ligne de chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars comme terrains d'essai.

#### **D. Module 5 : Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale**

41. Dans le cadre de la cinquième session du Comité de coordination, tenue à Astana en juin 2024, une table ronde organisée au titre du module 5 du programme de travail biennal du Comité a porté sur l'importance de l'adaptation aux changements climatiques pour les infrastructures de transport et sur la pertinence de cette adaptation dans la région transcaspienne. Il a été souligné que des événements récents tels que des glissements de terrain et des perturbations liées aux conditions météorologiques avaient causé des dommages importants et des interruptions de service, mettant en évidence les coûts directs et indirects liés à de tels événements.

Figure IX  
**Conséquences des événements, coûts directs et indirects**



Conséquences :

- Coûts d'intervention (restauration/reconstruction) => coûts directs

- Retards, perturbation du trafic (pertes pour l'économie) => coûts indirects

Source : CEE – Protocole de test de résilience pour les systèmes de transport.

42. Les participants sont convenus qu'il était important d'évaluer les vulnérabilités des infrastructures, de prendre des mesures visant à atténuer ces faiblesses et de procéder à une planification concernant la situation future, en particulier les températures élevées, les précipitations abondantes et d'autres phénomènes météorologiques extrêmes.

43. Un certain nombre de mesures clefs visant à accroître la résilience ont été recensées, parmi lesquelles :

- Recenser les points faibles des infrastructures ;
- Comprendre les conséquences des différents scénarios climatiques et élaborer des études de cas détaillées comprenant des données complètes relatives aux actifs, aux événements historiques et aux perturbations liées aux conditions météorologiques.

44. Les membres du Comité de coordination sont convenus qu'il importait d'organiser des ateliers de renforcement des capacités afin d'aider les parties prenantes à faire face aux incertitudes liées à l'avenir et à élaborer des mesures efficaces en s'appuyant sur les moyens d'adaptation. À terme, l'objectif est de faire en sorte que les infrastructures de transport puissent résister aux aléas climatiques et être rapidement rétablies suite à ceux-ci, en minimisant les pertes économiques et en assurant la fiabilité des services.

45. Le Comité de coordination a décidé qu'il faudrait procéder à une évaluation de la résilience face aux changements climatiques ainsi qu'à un examen des moyens d'accroître la résilience en recourant aux moyens d'adaptation sur un tronçon spécifique de la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars, qui seraient réalisés dans le cadre d'un projet en cours du programme ordinaire de coopération technique dont les résultats pourraient être présentés à la vingt-neuvième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, à Bakou. L'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye ont indiqué qu'ils souhaitaient prendre part à ce projet.

46. En vue de lancer les travaux préparatoires à l'élaboration d'une étude de cas détaillée à ce sujet, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye se sont engagés à fournir :

- a) Des informations sur le tracé des voies sur le tronçon ferroviaire concerné ;
- b) Des informations topologiques (configuration du terrain et mesures permettant d'avoir une vue d'ensemble du site et des actifs) ;

c) Des informations sur les actifs situés sur le site et à proximité, par exemple sur le type de voie, la structure des voies, le terrassement, le drainage, l'alimentation électrique, le câblage aérien, le cas échéant, et la signalisation (registre des actifs, accompagné des conditions et d'informations sur les activités/le régime d'entretien) ;

d) Des informations sur les événements ayant eu lieu précédemment sur le même site et sur les travaux de réparation effectués ;

e) Des informations sur la planification des phénomènes météorologiques extrêmes et la préparation du site à de tels phénomènes (le cas échéant) ;

f) Des informations relatives aux limites de vitesse appliquées et aux fermetures des voies (causes et durée) ;

g) Des informations sur les perturbations des services ferroviaires, par exemple les retards et les annulations ;

h) Des données relatives aux événements ayant eu lieu sur d'autres tronçons de la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars.

47. L'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye ont décidé de se réunir à nouveau dans le courant de l'automne 2024 dans le cadre d'un atelier consacré à la poursuite des travaux relatifs à l'étude de cas et à l'évaluation du niveau de résilience face aux changements climatiques de la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars. Ils se sont également engagés à fournir des informations à jour à ce sujet au Comité de coordination à sa session suivante.

#### **IV. Prochaines étapes**

48. La Présidente et le Vice-Président du WP.5, ainsi que les huit membres du Comité de coordination, ont décidé de continuer à se réunir périodiquement au cours des années 2024 et 2025 afin de progresser dans les domaines de travail prioritaires convenus et de rendre compte au WP.5 à sa trente-huitième session annuelle, en septembre 2025.