



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****154<sup>e</sup> session**

Genève, 4-7 février 2020

Point 4 c) iv) b de l'ordre du jour provisoire

**Convention douanière relative au transport international de marchandises  
sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) :****Application de la Convention :****Autres questions****Baisse des ventes de carnets TIR****Note du secrétariat**

1. À la demande du Comité de gestion TIR (AC.2), lors de sa soixante et onzième session (octobre 2019), le secrétariat soumet en annexe (document informel TIRExB n° 13 (2019)) une étude sur la baisse des ventes de carnets TIR, telle que modifiée à la suite d'observations formulées par la Commission de contrôle TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, par. 76).

2. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a décidé, dans le cadre de son programme de travail pour 2019-2020, d'étudier les causes de cette baisse des ventes de carnets TIR et de préparer un plan d'action pour y faire face (voir point 13 du programme de travail). Lors de sa quatre-vingt-deuxième session (juin 2019), la Commission a envisagé plusieurs mécanismes pour mener une telle étude. Elle a conclu qu'il serait approprié d'entreprendre une analyse sur la base de contributions apportées par ses membres et par l'Union internationale des transports routiers (IRU) avant de l'élargir à un public plus vaste une fois les premiers résultats obtenus. Elle a donc demandé au secrétariat de lancer cette étude avec ses membres et l'IRU, comme il est indiqué dans le document informel n° 8 (2019), de rassembler les résultats dans un document et de les diffuser par courrier électronique pour solliciter des réactions. La Commission de contrôle a aussi décidé qu'en fonction des résultats des contacts informels ce document serait ensuite soumis soit à la TIRExB pour complément d'examen soit à l'AC.2 qui pourrait alors décider de distribuer le document aux autorités compétentes et au secteur privé, pour recueillir leurs points de vue. Le secrétariat a assuré qu'il s'efforcerait d'inclure dans le document des données statistiques relatives à l'utilisation des carnets TIR au cours de la dernière décennie, pays par pays ou région par région (TIRExB/REP/2019/82draft, par. 44 à 47).

3. Le secrétariat a élaboré l'étude ci-jointe pour examen par la Commission de contrôle.



## **Annexe**

# **Étude des causes de la baisse des ventes de carnets TIR au fil des années et plan d'action pour y remédier**

**Septembre 2019**

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction – Mandat.....	4
II. Analyse des statistiques/faits.....	5
III. Analyse des forces – faiblesses – possibilités – menaces (SWOT) de la délivrance des carnets TIR.....	12
IV. Prochaines étapes – plan d’action .....	20

## Table des figures

	<i>Page</i>
Figure I Nombres prévus et distribués de carnets TIR.....	4
Figure II Les Parties contractantes à la Convention TIR.....	5
Figure III Délivrance de carnets TIR 2001-2018.....	6
Figure IV Baisse spectaculaire de la délivrance de carnets TIR depuis 2014.....	6
Figure V Nombre de titulaires actifs de carnets TIR .....	7
Figure VI Le régime TIR perd rapidement du terrain en Europe.....	8
Figure VII Délivrance de carnets TIR sur le territoire de l’Union européenne (2001-2018).....	8
Figure VIII Évolution des carnets TIR en Fédération de Russie .....	9
Figure IX Évolution des carnets TIR en Turquie.....	10
Figure X Impact des pays ayant adopté le NSTI dans la région des Balkans.....	10
Figure XI Cycle de vie du régime TIR .....	11
Figure XII Plan d’action.....	20

## I. Introduction – Mandat

1. Le rapport du Bureau des services de contrôle interne (BSCI) de l'ONU concernant son audit de la gestion du Fonds d'affectation spéciale « Transport international routier » recommande, notamment, que la Commission économique pour l'Europe (CEE) attire l'attention du Comité de gestion sur la nécessité d'étudier les causes de la baisse des ventes de carnets au fil des ans et d'élaborer un plan d'action pour y remédier<sup>1</sup>.

2. La rapport du BSCI indique que l'arrangement provisoire permettant le financement de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR repose sur les nombres prévus et distribués de carnets TIR. Le nombre des carnets distribués n'a cependant pas cessé de diminuer depuis 2015. Le nombre des carnets vendus est tombé à 1,15 million en 2017, en recul de 9,4 % par rapport à 2016. Étant donné que le financement des activités de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR est lié à la vente de carnets, le Comité de gestion a approuvé le prélèvement d'un montant plus élevé par carnet afin de couvrir les dépenses prévues. Le montant approuvé par carnet était de 1,43 dollar pour 2018, contre 0,60 en 2015. En janvier 2018, le partenaire extérieur a cependant informé le Comité de gestion que face à la situation financière difficile du secteur des transports il continuerait à facturer le montant approuvé pour 2017, soit 0,88 dollar par carnet TIR. Le nombre de carnets distribués était auparavant supérieur au nombre prévu et il y avait donc des excédents dans les montants perçus alors qu'au cours des trois dernières années des déficits ont été enregistrés malgré la hausse du montant prélevé par carnet.

Figure I

### Nombres prévus et distribués de carnets TIR

<i>Année</i>	<i>Nombre prévu de carnets TIR à distribuer</i>	<i>Nombre de carnets TIR effectivement distribués</i>	<i>Différence</i>	<i>Montant par carnet approuvé par le Comité de gestion (en dollars)</i>
2015	1 900 000	1 500 450	(399 550)	0,60
2016	1 550 000	1 223 400	(326 600)	0,87
2017	1 480 000	1 154 650	(325 350)	0,88
2018	1 088 000	n.a.	n.a.	1,43

Source : Rapport du BSCI, mars 2019.

3. La CEE a expliqué que la baisse des ventes de carnets était en partie imputable au retard dans la mise en œuvre du régime eTIR et en partie à la concurrence accrue avec d'autres systèmes de transit douanier. Puisque la viabilité de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR est tributaire de la vente de carnets, le BSCI a recommandé que la CEE attire l'attention du Comité de gestion sur la nécessité d'étudier et d'analyser les causes de cette baisse et d'élaborer un plan d'action pour y remédier.

4. Suivant les recommandations du BSCI et la décision de la Commission de contrôle (TIRExB/REP/2019/82, par. 44 à 47), le secrétariat TIR a élaboré l'étude actuelle. Elle vise principalement à analyser les causes de la baisse des ventes de carnets TIR et à élaborer un plan d'action pour examen par la TIRExB et ensuite par l'AC.2.

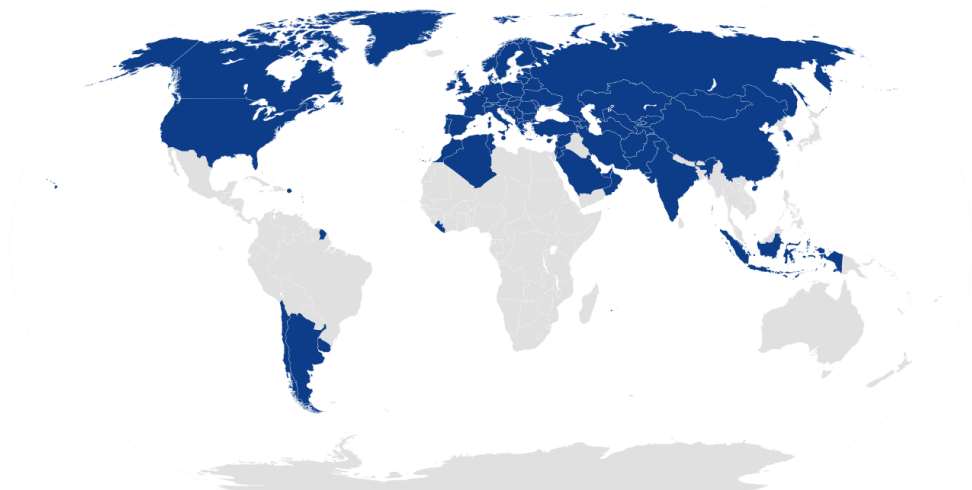
<sup>1</sup> Le rapport complet est disponible sur [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/ac2/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-AC2-2019-25f.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/ac2/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-AC2-2019-25f.pdf).

## II. Analyse des statistiques/faits

5. La Convention TIR compte 76 Parties contractantes.

Figure II

**Les Parties contractantes à la Convention TIR**



Source : Secrétariat TIR.

6. Sur ces 76 parties contractantes, 21<sup>2</sup> n'ont jamais utilisé le système ou ne l'ont pas fait depuis au moins trois ans, 9<sup>3</sup> d'entre elles étant relativement nouvelles et n'ayant pas encore effectué de transport TIR ou n'en ayant effectué que peu au cours de l'année 2018, et l'une<sup>4</sup> d'entre elles étant une union douanière dont seuls les États membres peuvent entreprendre des transports TIR. En pratique, ce sont donc 45 parties contractantes qui utilisent réellement le système actuellement.

7. Au cours de la période 2001-2018, ce sont au total 46 532 500 carnets TIR qui ont été distribués.

8. Le plus grand nombre de carnets TIR a été émis en 2006, avec 3 599 850 unités et le plus faible en 2018, avec 1 020 650 unités.

9. La figure III représente tous les carnets TIR émis au fil des années. À part la baisse importante survenue en 2009, qui était due à la crise économique et donc liée à une crise du commerce, la baisse dramatique a commencé en 2013-2014 lorsque 1 000 000 de carnets TIR de moins ont été délivrés en un an !

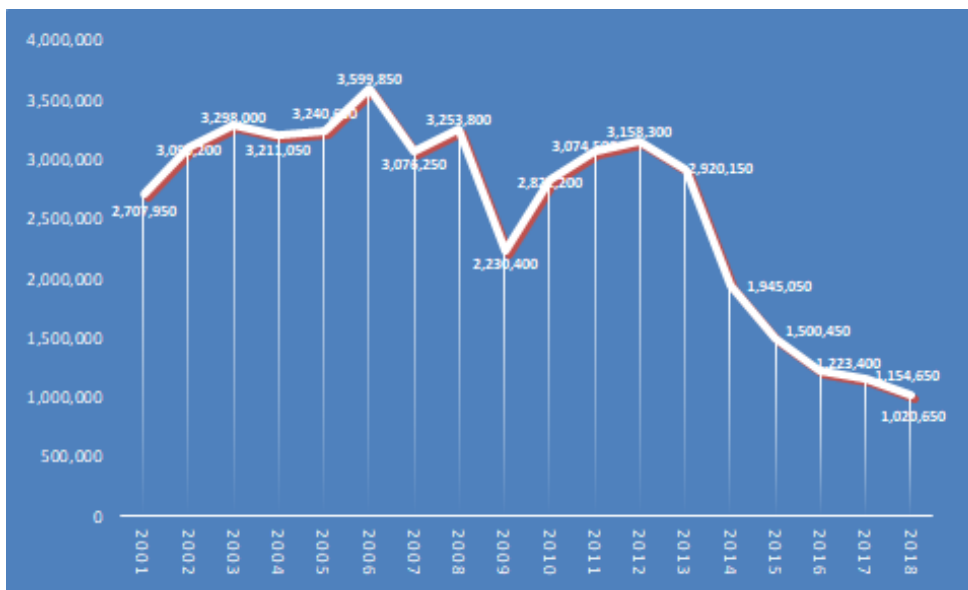
10. Depuis lors, la baisse est régulière, jusqu'à atteindre 1 020 650 carnets TIR en 2018.

<sup>2</sup> Afghanistan, Algérie, Arménie, Canada, Chypre, État de Palestine, États-Unis d'Amérique, Indonésie, Irlande, Israël, Koweït, Libéria, Malte, Maroc, Norvège, Portugal, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Tunisie et Uruguay.

<sup>3</sup> Arabie saoudite, Argentine, Chili, Chine, Émirats arabes unis, Inde, Oman, Pakistan, Qatar.

<sup>4</sup> Union européenne.

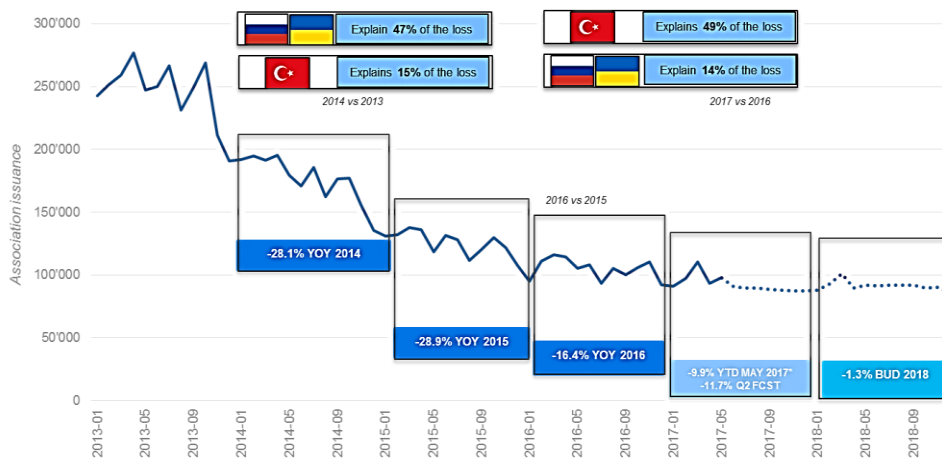
Figure III  
**Délivrance de carnets TIR 2001-2018**



Source : Secrétariat TIR.

11. Selon l'IRU, 47 % de la perte survenue entre 2013 et 2014 était due à la réduction du commerce entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Une autre perte de 15 % était due au fait que des transporteurs turcs avaient cessé d'utiliser le régime TIR. Une autre baisse importante est apparue entre les années 2016 et 2017, due pour 49 % à la diminution de l'utilisation du régime TIR par les transporteurs turcs et à une réduction supplémentaire du commerce entre la Fédération de Russie et l'Ukraine.

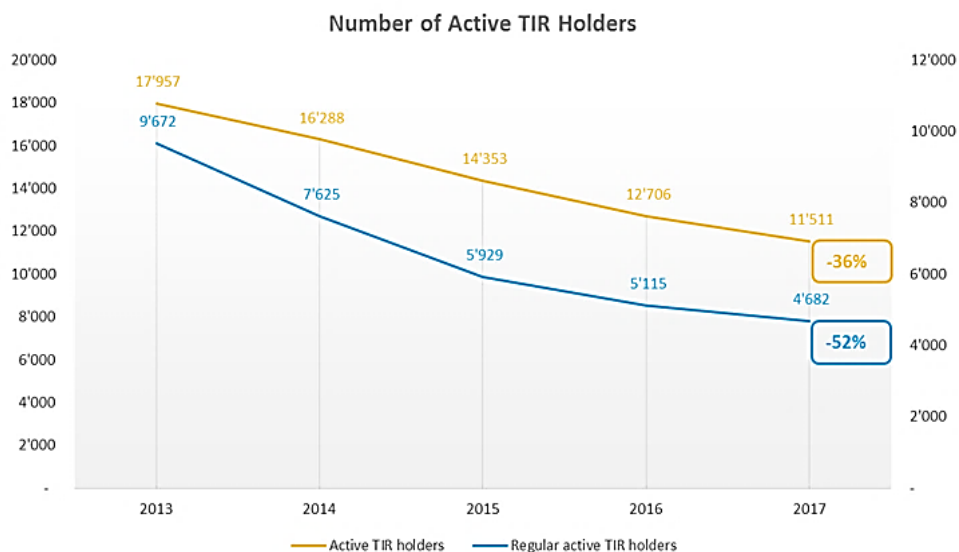
Figure IV  
**Baisse spectaculaire de la délivrance de carnets TIR depuis 2014**



Source : IRU.

12. Au cours de la période 2013-2017, les titulaires actifs et réguliers de carnets TIR (les bons clients du régime TIR) ont utilisé moins de carnets TIR par semaine !

Figure V  
**Nombre de titulaires actifs de carnets TIR**



Source : IRU.

13. Selon l'IRU, le régime TIR perd rapidement du terrain en Europe. Il est de moins en moins utilisé pour les marchandises qui pénètrent sur le marché unique européen :

- T<sup>5</sup> est pratique : aucun papier n'est nécessaire, de nombreux courtiers et agents peuvent soutenir les transporteurs en tout temps et en tout lieu ;
- T est généralement moins cher, sauf pour les marchandises de groupage ;
- T propose des procédures simplifiées puissantes : expéditeurs et destinataires agréés, garanties complètes et dispenses de garantie.

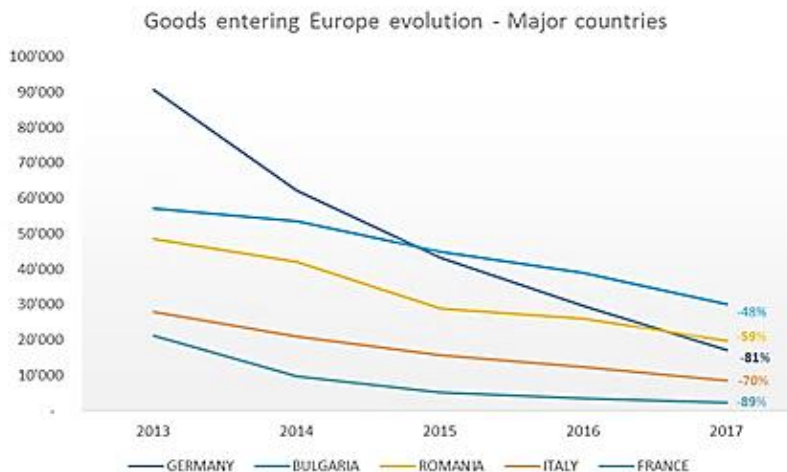
14. Au rythme actuel, dans des pays tels que l'Allemagne, l'utilisation des carnets TIR pourrait même prendre totalement fin avant 2020 (fig. VI).

<sup>5</sup> Le transit externe (T1) est applicable de manière générale aux marchandises non communautaires. La procédure de transit externe permet par défaut aux marchandises non communautaires d'être transportées d'un point à un autre à l'intérieur du territoire douanier de l'Union de telle sorte que les droits de douane et autres taxes soient suspendues.

Le transit interne (T2) est applicable de manière générale aux marchandises communautaires. La procédure de transit interne permet aux opérateurs économiques de quitter temporairement le territoire douanier de l'Union et d'y revenir tout en conservant le statut communautaire de leurs marchandises.

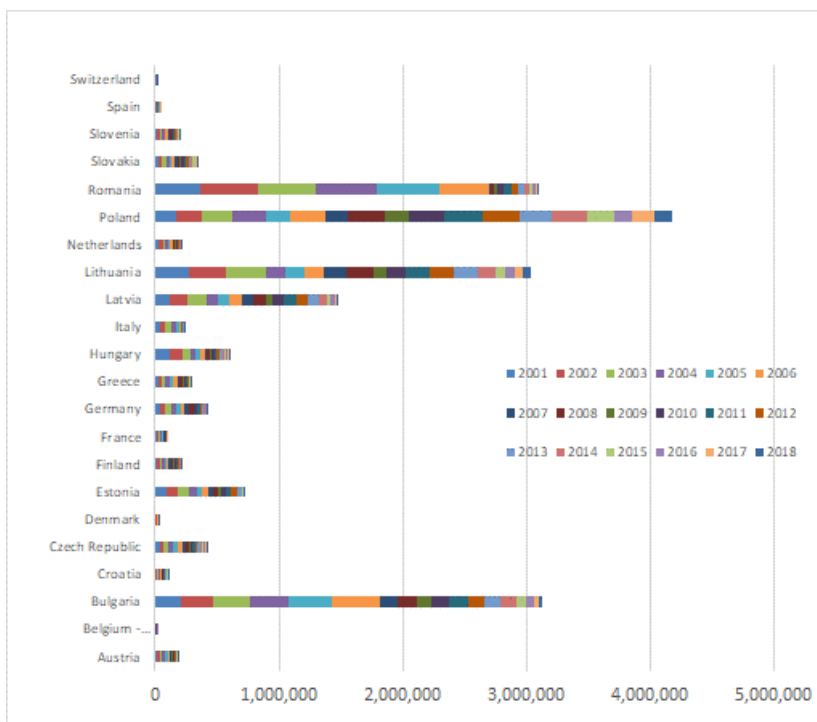
[ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/11\\_taxud\\_ucc\\_customs\\_transit\\_quick\\_info\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/11_taxud_ucc_customs_transit_quick_info_fr.pdf).

Figure VI  
**Le régime TIR perd rapidement du terrain en Europe**

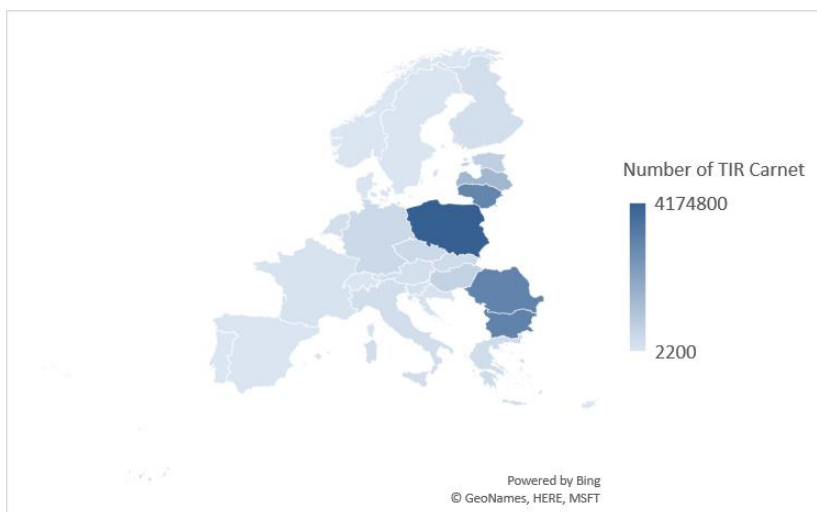


Source : IRU.

Figure VII  
**Délivrance de carnets TIR sur le territoire de l'Union européenne (2001-2018)**







Source : Secrétariat TIR.

15. La Pologne est la championne en matière de délivrance de carnets TIR sur la période 2001-2018 avec un total de 4 174 800 carnets, suivie de la Bulgarie avec 3 124 500 carnets, de la Roumanie avec 3 095 350 carnets et la Lituanie avec 3 028 000 carnets.

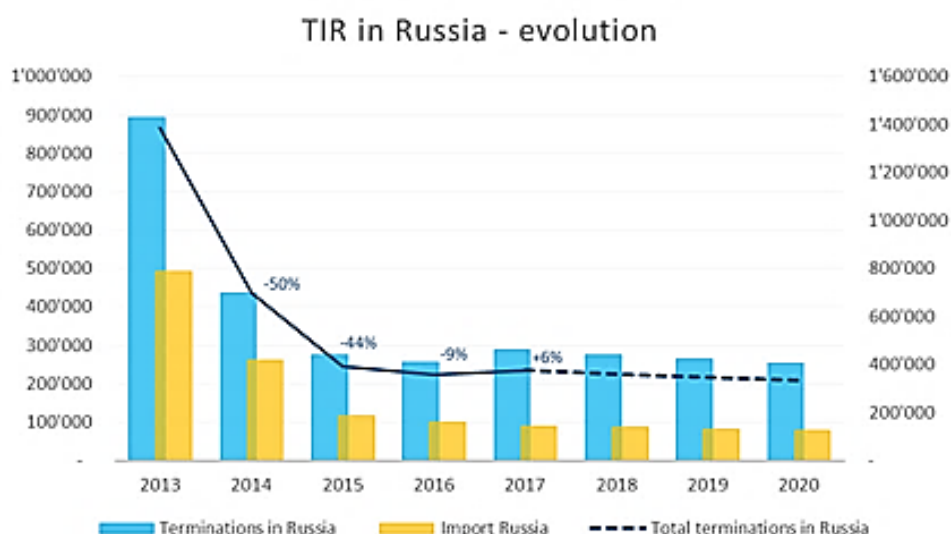
16. Les pays qui ont délivré le moins de carnets TIR sur le territoire de l'Union européenne pendant la même période sont le Portugal avec 5 600 carnets et Chypre avec 5 800 carnets.

17. La figure VIII illustre l'évolution de la délivrance de carnets TIR en Fédération de Russie. L'augmentation relevée en 2017 était due au fait qu'un vieux problème de permis de transport pour les transporteurs polonais avait été résolu.

18. Le nouveau système introduit par la Commission eurasiennne est plus souple. Les récents efforts consentis par l'IRU pour promouvoir le régime TIR dans la région ont généralement échoué. En outre, les sanctions économiques imposées à la Fédération de Russie qui ont un impact sur le commerce ne devraient pas être levées prochainement.

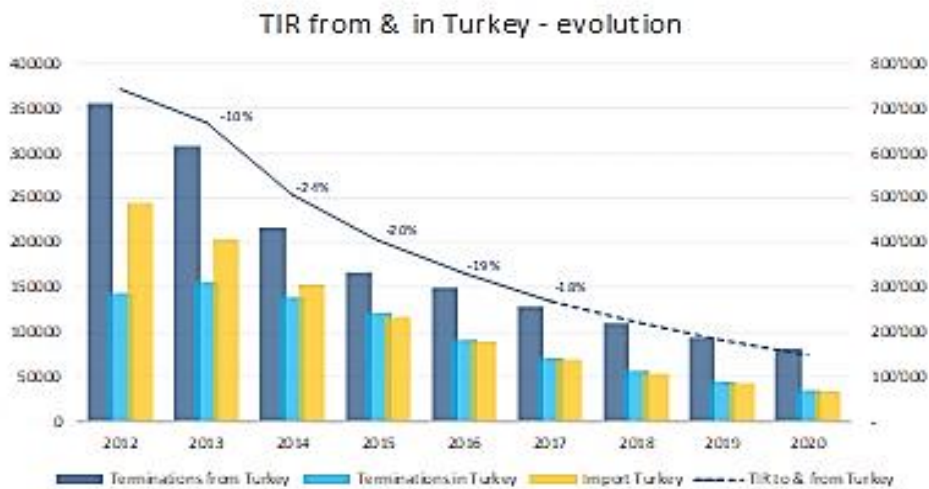
19. En 2020, l'IRU devrait distribuer 45 000 carnets TIR de moins à la Fédération de Russie qu'en 2017, et encore il s'agit d'un scénario optimiste, qui ne tient pas compte du fait que le service des douanes de la Fédération de Russie a annoncé la fin des procédures sur papier en 2020 ni des efforts continus pour étendre l'Union douanière eurasiennne aux pays voisins.

Figure VIII  
Évolution des carnets TIR en Fédération de Russie



Source : IRU.

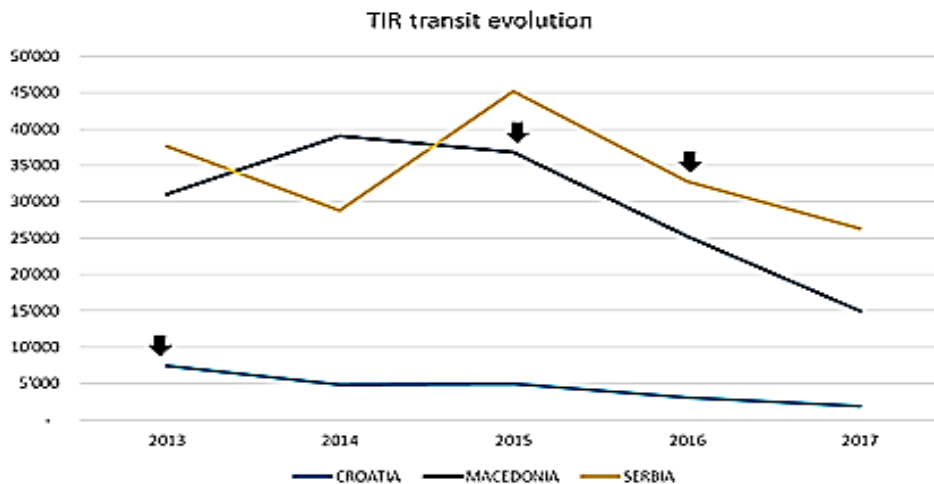
Figure IX  
Évolution des carnets TIR en Turquie



Source : IRU.

20. Depuis décembre 2012, la délivrance des carnets TIR vers et depuis la Turquie a diminué de 64 %. Cette tendance devrait se poursuivre. En 2020, l'IRU s'attend à distribuer 120 000 carnets TIR de moins à la Turquie qu'en 2017, dans le meilleur des cas.

Figure X  
Impact des pays ayant adopté le NSTI dans la région des Balkans



Source : IRU.

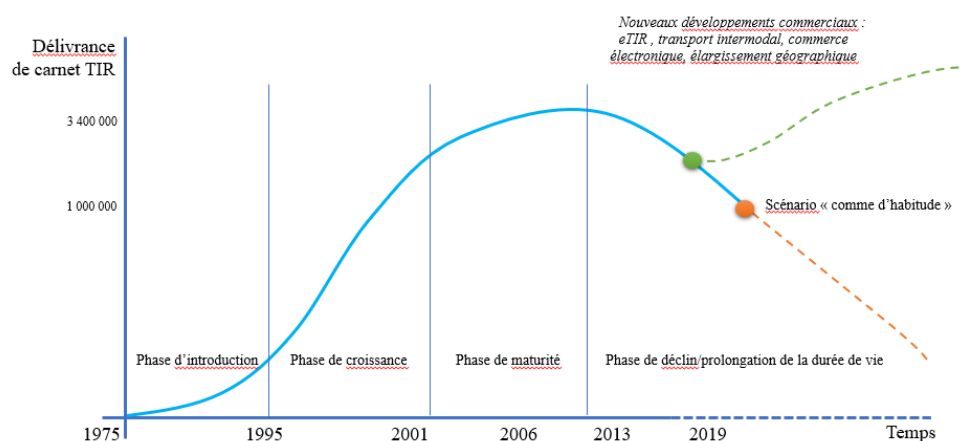
21. Le Croatie a adopté le système NSTI en juillet 2012, la Macédoine du Nord en juillet 2015 et la Serbie en février 2016.

22. L'Albanie, la Bosnie et le Monténégro se préparent à le faire en 2022 et 30 000 carnets TIR de moins qu'en 2017 devraient être délivrés.

23. Selon l'IRU, les autorités douanières ukrainiennes ont confirmé en mars 2018 que la priorité était d'adopter le NSTI (dès 2020). Elles ont en outre souligné que pour le moment le travail concernant le projet eTIR n'était pas prioritaire. Cela aurait des répercussions non seulement sur le commerce de et vers l'Ukraine mais aussi, ce qui est plus important, sur le trafic des marchandises à travers l'Ukraine.

24. L'Azerbaïdjan, la Géorgie et la République de Moldova sont aussi en train de prendre des dispositions pour adopter le NSTI. En 2022, ils devraient délivrer au moins 90 000 carnets TIR de moins qu'en 2017.

Figure XI  
Cycle de vie du régime TIR



Source : Secrétariat TIR.

25. La figure XI illustre le cycle de vie de la délivrance des carnets TIR depuis la conclusion de l'actuelle Convention TIR en 1975. À la lumière des faits analysés ci-dessus, il apparaît clairement que la délivrance des carnets TIR a dépassé sa phase de maturité et qu'elle est entrée dans une phase au cours de laquelle soit la baisse va s'accroître ces prochaines années, risquant de rendre la Convention obsolète, soit des mesures devront être prises et le seront pour revitaliser le régime TIR et, partant, la Convention TIR, conduisant à une nouvelle phase de croissance. Les mesures à prendre devraient l'être à différents niveaux, qu'il s'agisse de questions opérationnelles telles que l'eTIR, les procédures commerciales et de tarification, ou encore de l'expansion géographique stratégique, des marchés et produits de niche, ainsi que de la modernisation de la Convention TIR.

26. Un fait est incontestable : la Convention TIR est dépassée ; ce n'est plus un instrument moderne adapté aux exigences du commerce mais plutôt un ancien instrument juridique qui n'a pas vu venir les nouveaux besoins et dont le principal et unique avantage est constitué par ses cinq principes/piliers.

27. Si tout continue comme avant, la baisse de la délivrance des carnets TIR sera si dramatique ces prochaines années qu'elle risque de provoquer une interruption du système. Une nouvelle phase de croissance exigerait des solutions et propositions radicales et directes. L'expérience a montré que l'adhésion de pays stratégiques tels que la Chine, l'Inde et le Pakistan ne suffira pas à stabiliser le système et à pousser dans le sens de la croissance, du moins au cours des trois prochaines années. À ce stade, il faut s'efforcer de stabiliser le système et de veiller à ce que le nombre de carnets TIR délivrés annuellement reste proche du million. Parallèlement des actions multiples doivent être entreprises pour relancer la phase de croissance – une nouvelle ère commerciale.

28. La partie suivante de l'étude analyse les forces, faiblesses, possibilités et menaces liées à la délivrance des carnets TIR et formule des recommandations en conséquence. Dans un premier temps, l'analyse SWOT ne repose que sur les points de vue et les recommandations des membres de la Commission de contrôle. Lorsque cette première ébauche aura été approuvée par la TIRExB, l'étude sera présentée à l'AC.2, pour connaître les points de vue et les recommandations des Parties contractantes.

### III. Analyse des forces – faiblesses – possibilités – menaces (SWOT) de la délivrance des carnets TIR

*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

#### *Forces*

- Il s'agit du seul régime mondial de transit, car il n'est pas seulement régional mais ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'ONU ;
- Il ne se limite pas à un seul mode de transport mais est intermodal et peut facilement répondre aux exigences de l'industrie des transports, notamment en ce qui concerne les marchandises en conteneur ;
- Il est continuellement adapté aux exigences du commerce moderne, qu'il s'agisse de l'augmentation de la garantie ou de la possibilité légale de recourir à des expéditeurs et destinataires agréés ;
- Le carnet TIR est universellement reconnu comme document de transit ;
- De nombreux autres instruments juridiques adoptés sous l'égide d'organisations intergouvernementales régionales font référence au régime TIR. Ainsi, par exemple, l'Accord-cadre de l'Organisation de coopération économique (OCE) sur le transport en transit, l'Accord Lapis Lazuli mentionne l'utilisation de régime TIR comme système de transit international ;
- Utilisation universelle/globale, en toutes circonstances (conditions climatiques, connexion à l'Internet, etc.) ;
- Procédure simple ;
- Chaîne de responsabilité claire ;
- Ne peut pas être totalement remplacé par d'autres systèmes (exemple : Turquie/NSTI, toujours 50 % avec l'Union européenne, etc.) ;
- En tant que seul système de transit mondial existant actuellement, le régime TIR fonctionne comme un outil important de facilitation du transport international en transit ;
- Existence d'un mécanisme de garantie international – une seule garantie permettant le transport de marchandises en transit dans tous les pays TIR ;
- La Convention TIR est sous l'égide de l'ONU, et il y a donc des organes directeurs des Nations Unies qui assurent la supervision et la mise en œuvre du régime TIR. Plusieurs plateformes intergouvernementales permettent aux Parties contractantes à la Convention TIR aux autres parties intéressées de superviser, suivre, mettre à

#### *Faiblesses*

- Bien que le nombre de parties contractantes soit de 76, le régime n'est opérationnel que dans un peu plus de 60 d'entre elles ;
- Bien qu'il soit intermodal le régime de transit TIR est suspendu durant les parties maritimes et ferroviaires du transport ;
- Le montant de la garantie n'est pas flexible et connaît certaines limites. La question non résolue des garanties concernant l'alcool et le tabac constitue une autre faiblesse ;
- Faible vitesse de numérisation ;
- Utilisation limitée aux seuls transporteurs autorisés. Bien que cet aspect puisse être considéré comme une force par les administrations douanières, il s'agit d'une limitation pour l'industrie des transports ;
- Prix des carnets TIR ;
- Les transports sous couvert de carnets TIR ne sont pas toujours prioritaires aux frontières, ce qui signifie que malgré les 5 piliers principaux les transports TIR et non TIR sont en pratique traités de la même manière ;
- Le recours à la prédéclaration (TIR-EPD) n'est pas obligatoire et ne contribue guère dès lors à la gestion des risques dans de nombreuses parties contractantes ;
- Fastidieux car fondée sur le support papier ;
- Pas de connexion aux systèmes électroniques (privés ou douaniers) ;
- Procédure judiciaire fastidieuse (IRU/AXA ; tribunaux) ;
- Manque d'intermodalité et de flexibilité ;
- L'adoption de techniques modernes pour les besoins du commerce est assez lente ;
- Le régime TIR repose toujours sur le support papier ;
- Le processus d'informatisation a pris trop de temps et n'est pas encore achevé ;
- Les carnets TIR sont communément utilisés pour le transport routier et leur usage limité dans le cadre du transport intermodal compromet leurs perspectives ;
- Des concepts modernes tels que ceux de sous-traitants, de destinataire ou d'expéditeur autorisé, le recours à des dispositifs électroniques, etc., ne sont pas encore intégrés au système, même sous forme de bonnes pratiques ou de pratiques recommandées ;
- Le processus de prise de décisions est trop long et la mise en œuvre d'une nouvelle technique peut être purement et

*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

- jour et réviser les pratiques et normes existantes ;
- Existence d'un partenariat public-privé ;
  - Davantage de pays adhérent au régime TIR, ce qui ouvre des perspectives uniques en matière de développement durable, de prospérité économique et de stimulation du commerce ;
  - Documentation simplifiée ;
  - Transport de marchandises dans des véhicules ou des conteneurs sécurisés du point de vue douanier par des personnes autorisées ;
  - Formalités douanières réduites aux points de passage des frontières ;
  - Disponibilité d'une chaîne de garantie internationale ;
  - Le plus vaste système de transit douanier unique et harmonisé ;
  - Gestion des risques ;
  - Facilitation ;
  - Transparence et responsabilité ;
  - Grand nombre de parties contractantes à la Convention TIR (qui a toutes les caractéristiques d'un accord mondial) ;
  - Garantie unique pour traverser plusieurs parties contractantes ;
  - Pas de dépendance à l'égard des technologies de l'information ;
  - Processus clair (5 piliers) ;
  - Intérêt croissant de la part de nombreux pays ;
  - Solution de transit abordable ;
  - Outil éprouvé de facilitation du commerce et du transit ;
  - Système mondial auquel ont déjà adhéré plus de 70 pays, qui est utilisé par plus de 60 parties contractantes et dont l'expansion se poursuit ;
  - Un seul document de transit et de garantie pour tous les acteurs ;
  - Accès contrôlé au régime TIR et reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers ;
  - Système de garantie centralisé identifiant clairement les responsabilités et géré par une organisation internationale mandatée par toutes les parties contractantes ;
  - Responsabilité conjointe et solidaire (titulaires + associations) vis à vis des autorités douanières ;
  - Les douanes ont toujours une association nationale locale correspondante qui est responsable à leur
- simplement bloquée pour tous les autres pays par un seul qui ne serait pas prêt à temps ;
  - Transport coûteux ;
  - Usage fréquent de la contrainte pour recouvrir des sommes dues ;
  - Garantie limitée ;
  - Utilisation d'un carnet TIR sur papier qui ne peut pas être facilement mis à jour ;
  - Prix relativement élevé des carnets TIR ;
  - Pas de soutien adéquat aux décideurs dans les États membres ;
  - Le fait de ne pas être électronique ;
  - Grand nombre de parties contractantes à la Convention TIR (Il est difficile d'appliquer des solutions universelles dans toutes les parties contractantes sans réserves (particularités, exceptions)) ;
  - Nécessité de passer par des bureaux de douane, surtout au départ et à l'arrivée à destination ;
  - Nécessité de n'utiliser que des scelllements douaniers ;
  - Longue procédure pour accéder au régime TIR (négociants, accords sur les véhicules...) ;
  - Longues vérifications aux passages des frontières ;
  - Absence d'anticipation pour les douanes ;
  - Manque de données dans les carnet TIR (autres que celles sur la sécurité et la sûreté que réclament plusieurs parties contractantes) ;
  - Procédure toujours sur support papier ;
  - Travail manuel par les acteurs (remplir et tamponner) ;
  - Carnet TIR sur papier difficile à remplir en raison de son format et de sa configuration ;
  - Procédure plus longue en raison du travail manuel à effectuer par tous les acteurs ;
  - Une interaction insuffisante entre les systèmes informatiques des acteurs privés et publics peut avoir un impact négatif sur l'efficacité du système pour les utilisateurs ;
  - Difficulté d'adaptation aux pratiques commerciales modernes (informatisation, expéditeurs et destinataires agréés, augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement, application intermodale du régime TIR) ;
  - Processus de prise de décisions long et fastidieux (par exemple, amendements à la Convention TIR) ;
  - Concept incomplet d'informatisation du régime TIR pas pleinement en harmonie avec les pratiques douanières et commerciales actuelles (par exemple des exigences en matière de données supplémentaires ne sont pas acceptées

*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

égard en vertu d'un accord de garantie national conclu avec elles ;

- Couverture jusqu'à 100 000 euros par transport TIR pour tous les transports ;
- Le régime TIR est un système de transit multilatéral qui simplifie les procédures douanières par rapport à la nécessité d'entreprendre une série de procédures douanières nationales ;
- Les documents de transit et les garanties sont reconnus sur le plan international ;
- Les procédures du secteur privé sont fortement harmonisées, presque complètement informatisées et opérationnelles ;
- Le régime TIR peut être particulièrement efficace pour les marchandises de groupage car la procédure concerne le camion tout entier et pas les composants séparés de la cargaison qu'il contient ;
- L'application TIR-EPD (pleinement conforme aux exigences nationales des parties contractantes) ;
- Cadre juridique et institutionnel multilatéral régissant la mise en œuvre du système ;

*Recommandations :*

- Mener une étude sur la mise en œuvre du régime TIR dans différentes parties contractantes, pour mettre en évidence les problèmes, défis et possibilités spécifiques à chaque région ou pays. Le rapport de cette étude pourra servir de source d'informations et d'exemples pour d'autres parties contractantes et les encouragera à améliorer leurs opérations ;
- Accroître la visibilité du régime TIR, en participant en tant que CEE aux réunions des groupes de travail sur le transit et le commerce de différentes organisations intergouvernementales telles l'ECO, le groupe de travail sur l'accord Lapis Lazuli, etc. ;
- Élargissement à d'autres régions ;
- Des mesures destinées à accroître la transparence en matière de fonctionnement du partenariat public-privé sont recommandées ;
- L'établissement de lignes directrices pour renforcer le fonctionnement durable de la chaîne de garantie internationale pourrait être utile (relation entre l'organisation internationale et les associations nationales, entre la CEE et l'organisation internationale, etc.) ;
- Réduire les formalités douanières en route (par exemple au bureau de douane de sortie) ;
- Informatiser le régime TIR ;

par tous, ce qui rend nécessaire le recours au service d'intermédiaires et multiplie les coûts et les obstacles) ;

- Accès absent ou limité aux informations de la banque de données TIR pour les titulaires de carnets TIR ;
- Absence de mécanisme de synchronisation entre les secteurs public et privé en matière d'entreposage des données et de gestion de la banque de données TIR ;
- Manque de clarté dans la régulation et l'administration des données relatives aux titulaires de carnets TIR par les autorités compétentes des parties contractantes, ce qui engendre incohérences ou absence de données, ou encore la publication d'informations en contradictions avec les dispositions actuelles de la Convention TIR ;
- Traitement inéquitable de l'information (le secteur privé est forcé de publier les prix des carnets TIR, ce qui est utilisé au profit de systèmes de transit concurrents – dumping) ;
- La mise en œuvre du régime TIR par les autorités nationales n'est pas toujours harmonisée – il n'est pas évident de résoudre rapidement des problèmes potentiels susceptibles d'affecter l'efficacité du régime pour ses utilisateurs ;

*Recommandations :*

- En tant que CEE, travailler davantage avec les nouvelles parties prenantes et celles qui n'ont pas encore rendu leur régime TIR opérationnel bien qu'étant parties contractantes à la Convention TIR depuis de nombreuses années, afin de tenter d'expliquer pourquoi leurs progrès sont si lents et pour les aider à la mettre en œuvre ;
- Envisager d'utiliser le régime TIR dans le transport intermodal route-rail, où le carnet TIR peut être accepté comme déclaration de transit, la couverture de garantie s'appliquant aussi à la partie ferroviaire du transport ;
- Œuvrer à l'établissement d'un système de garantie souple où les carnets TIR qui comportent aussi un montant de couverture d'assurance diffèrent non seulement par le nombre de volets mais aussi par le montant de la garantie à couvrir ;
- Accélérer le processus de numérisation ;
- Pour permettre le passage prioritaire des transports TIR aux frontières il peut y avoir dans le texte de la Convention des dispositions légales spécifiant que les parties contractantes envisagent de créer des voies séparées pour les véhicules TIR aux frontières. Il s'agit aussi d'élaborer une recommandation relative aux contrôles destinés à évaluer les risques pour les opérations TIR. Une telle recommandation, assortie d'une disposition légale prévoyant des voies TIR, est susceptible de conférer une base plus solide au service prioritaire des transports TIR aux frontières ;
- Il est recommandé de procéder à une étude approfondie de

*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

- Évaluer l'efficacité de la Convention TIR en fonction avant tout du nombre de carnets TIR mis en œuvre dans différents pays plutôt qu'en fonction du nombre de parties contractantes qui y ont adhéré ;
  - Renforcer la communication en faveur du régime TIR (par exemple dans le contexte du Brexit) ;
  - Renforcer les activités de formation dans les parties contractantes ;
  - Introduire une nouvelle accréditation des experts en matière de TIR de l'Organisation mondiale des douanes pour renforcer la formation dans le domaine douanier ;
  - Conserver les 5 piliers, même dans un environnement informatisé ;
  - Élargir le régime TIR à de nouveaux pays partout dans le monde en reliant donc des parties contractantes actuelles à la Convention TIR à de nouvelles situées en Asie, au Moyen-Orient en Afrique et dans les Amériques ;
  - Étendre les avantages du régime TIR aux pratiques intermodales et optimiser de ce fait le transport international de porte-à-porte ;
  - Abolir les formalités administratives et les contrôles superflus ;
  - Utiliser les procédures de gestion des risques et les meilleures pratiques plutôt que des contrôles excessifs qui pénalisent les utilisateurs légitimes du régime TIR ;
- la promotion du transport intermodal. Il s'agirait d'identifier les goulots d'étranglement et les problèmes. Les méthodes et solutions permettant de surmonter ces problèmes, les mesures à recommander ainsi que les meilleures pratiques à adopter doivent également figurer dans l'étude ;
- Accélérer le processus d'informatisation doit devenir la priorité absolue ;
  - Une solution pourrait consister à établir des priorités parmi les points de l'ordre du jour et du programme de travail des organes décisionnaires. Une approche ciblée s'impose ;
  - Les questions prioritaires devraient être traitées immédiatement, suffisamment de temps devrait être accordé à leur règlement, tandis que les points pour information ou les points traditionnels de l'ordre du jour pourraient être abordés ultérieurement ;
  - Il pourrait s'avérer utile d'explorer différents moyens d'introduire des technologies nouvelles dans le régime TIR ;
  - Le fait de lier plusieurs questions avec les objectifs de développement durable des Nations Unies et avec la stratégie pour la viabilité des transports intérieurs en 2030 pourrait être utile à la programmation ;
  - Réduire le prix des carnets TIR ;
  - Clarifier la procédure de recouvrement des droits et taxes avec des prescriptions nationales minimales en cas d'irrégularité des opérations TIR ;
  - Utiliser un système électronique dans le régime TIR ;
  - Évaluer avant tout l'efficacité de la Convention TIR au nombre de carnets TIR utilisés dans différents pays plutôt qu'au nombre de parties contractantes qui y ont adhéré ;
  - Avoir recours aux facilités (expéditeur et destinataire agréés, et utilisation de scellements spéciaux) ;
  - En général il vaut mieux se fier à des titulaires de confiance et à leurs sous-traitants ;
  - Utiliser le concept d'opérateur économique agréé pour faciliter l'accès au régime TIR et à ses facilités ;
  - Faciliter le processus d'accord sur les véhicules (idéalement en internationalisant l'homologation des véhicules par des opérateurs de confiance) ;
  - Introduire le système eTIR pour deux raisons principales : anticipation et moins de temps pour les contrôles aux frontières ;
  - Éviter les bureaux de douane « en route » : ne conserver que ceux de départ et d'arrivée à destination entre les parties contractantes disposées à introduire ce changement majeur ;
  - Adopter l'annexe 11 dès que possible ;

- Mettre en œuvre le système eTIR dès que possible ;
- Réduire ou éviter le travail manuel ;
- Commencer peu à peu à utiliser les outils informatiques disponibles plutôt que d'attendre l'achèvement et la mise en œuvre du système eTIR dans toutes les parties contractantes, sur la base de pratiques mutuellement acceptées (Protocole d'entente entre les parties contractantes et l'IRU) ;
- Utiliser la version « print@home » du carnet TIR en parallèle aux systèmes d'échange informatisé de données ;
- Introduire les meilleures pratiques des projets pilotes, de préférence couloir par couloir ;
- Améliorer les procédures d'amendement de la Convention TIR ;

#### Possibilités

- Peut être étendu à davantage de nouveaux pays, surtout après l'adhésion de la Chine, du Pakistan, de l'Inde et de pays arabes ;
- Utilisation universelle ;
- Potentiel de croissance ;
- Cybercommerce ;
- L'adhésion de pays comme la Chine, l'Inde et le Pakistan au régime TIR ainsi que son élargissement fournissent une occasion d'améliorer l'efficacité globale du système ;
- L'élargissement du régime TIR offre également des possibilités nouvelles en matière de commerce et ouvre des voies concrètes aux transports modaux et intermodaux ;
- Le projet eTIR offre une occasion unique de modernisation du régime TIR établi dans les années 1970. Le projet eTIR apportera toute une série d'avantages à tous les acteurs tant sur le plan de la sécurité des opérations de transit qu'en matière de simplification des procédures ;
- Utiliser un système électronique ;
- Utiliser le régime TIR dans le transport intermodal ;
- Les facilités supplémentaires pour les transporteurs (par exemple : réduire le contrôle douanier aux bureaux de douane de départ et de destination ; utiliser un carnet TIR spécial pour renoncer à la garantie) ;
- Les économies puissantes qui ont récemment adhéré au régime TIR ;
- Nouveaux couloirs de transit tels que le couloir Nord-Sud dans le régime TIR ;

#### Menaces

- Les processus d'intégration régionale s'accompagnent de la création de zones de transit et de commerce communes. Les membres de ces unions économiques ont donc tendance à utiliser davantage les régimes de transit régionaux pour leurs échanges commerciaux. Le nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'Union économique eurasiennne en est un exemple. Pour tenir compte de l'élargissement de la politique commerciale et de transit de l'Union européenne vers les pays du partenariat oriental et vers le voisinage de l'Union, de plus en plus de pays envisagent de créer des alternatives aux régimes de transit nationaux et internationaux existants qu'ils appliquent. Ainsi, par exemple, une fois que l'Ukraine et la Géorgie auront commencé à appliquer pleinement le NSTI, la procédure T1 sera dans les transports de et vers les États membres de l'Union européenne et d'autres parties contractantes au NSTI ;
- Le régime TIR a récemment dû faire face à des limitations considérables, surtout de la part de pays qui sont parmi les principaux utilisateurs de carnets TIR. Ce phénomène est également aux processus d'intégration régionale ;
- Remplacement par d'autres systèmes ;
- Éventuelle non-pertinence ;
- Si le régime TIR ne peut pas répondre aux besoins et aux attentes de ces pays, il restera peu utilisé. Son élargissement n'entraînerait aucune augmentation sans informatisation ou promotion de l'utilisation intermodale ;
- Tout nouveau retard dans le processus d'informatisation ne fera qu'amoindrir la préférence en faveur de l'utilisation du régime TIR et risque même d'en compromettre la survie ;
- Renoncer aux concepts modernes peut empêcher toute facilitation ultérieure des transactions TIR et avoir des conséquences néfastes au niveau de l'utilisation des carnets TIR ;



*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

- Commencer à mettre en œuvre le projet eTIR entre les membres ;
- Reconnaissance mutuelle des mesures de contrôle douanier (Pas besoin de nouvelle inspection dans chaque pays de transit) ;
- Disponibilité d'une garantie financière dans des limites fixées (Pas besoin de fournir une garantie financière dans chaque pays de transit) ;
- Congestion d'autres moyens de transport (surtout le transport maritime et le transport aérien) ;
- L'ouverture de nouvelles routes commerciales (par exemple les nouvelles routes de la soie) ;
- La possibilité de combiner les transports routier, maritime, aérien et ferroviaire ;
- L'augmentation future de l'envoi de marchandises par la poste ;
- Élargissement du régime TIR à de nouveaux pays partout dans le monde et donc établissement de liens entre les parties contractantes actuelles et de nouvelles en Asie, au Moyen-Orient, en Afrique et dans les Amériques ;
- L'élargissement du régime TIR profite aux pratiques intermodales et optimise de ce fait le transport international porte à porte ;
- La déréglementation du régime TIR doit être lancée ;
- Ligne d'assistance téléphonique internationale avec implication claire du secrétariat TIR, de la TIRExB et de l'IRU pour traiter les irrégularités dans le régime TIR dans un délai convenable ;
- Mise en relation du transit et des procédures qui le précèdent et le suivent ;
- La diversité des niveaux de développement ainsi que des attentes des pays peut continuer à rendre problématique l'atteinte des objectifs communs ultimes ;
- Un grand nombre de parties contractantes de forces économiques et politiques différentes ;
- Méthodes nouvelles et plus perfectionnées de fraude et de contrebande ;
- Nouvelles tendances en matière de commerce ;
- Lenteur de la mise en œuvre du projet eTIR ;
- Manque d'appui approprié aux membres du système eTIR ;
- Non-compétitivité avec les systèmes électroniques parallèles ;
- Reconnaissance mutuelle des mesures de contrôle douanier ; (La possibilité d'importer des marchandises prohibées et des marchandises autres que celles qui sont déclarées) ;
- Disponibilité de la garantie financière dans les limites fixées (La garantie financière n'est valable que si elle ne dépasse pas la limite fixée) ;
- Le carnet TIR ne peut être utilisé que sous forme imprimée ;
- Quantité insuffisante d'informations sur les marchandises transportées telles qu'elles figurent dans le carnet TIR. Absence de possibilité de les traiter de manière automatique ;
- Monopole de l'IRU en tant qu'organisation internationale mentionnée à l'article 6 de la Convention TIR. (Possibilité d'adopter des mesures unilatérales semblables à celles adoptés par les association moldave et roumaine) ;
- Activités non transparentes au sein de l'organisation internationale mentionnée à l'article 6 de la Convention TIR ;
- Autres régimes de transit (internationaux ou nationaux) ;
- Relations de voisinage difficiles entre plusieurs parties contractantes ;
- Dépendance à l'égard de l'IRU ;
- Concurrence croissante de régimes de transit alternatifs ayant des intérêts commerciaux à engendrer ou accroître des flux de revenus pour les régimes gérés localement ;
- Détournement de l'utilisation légitime du régime TIR au profit de garanties nationales ou régionales ;
- Coûts supplémentaires pour les titulaires de carnets TIR ;
- Tout retard dans l'adoption et la mise en œuvre de l'annexe 11 ;
- Utilisation indue de l'ITDB pour bloquer des titulaires de carnets TIR ;

- Diminution supplémentaire de l'utilisation du régime TIR ;
- Davantage de titulaires de carnets TIR qui y renoncent ;
- Méconnaissance de certaines parties prenantes à l'égard de l'utilisation du régime TIR ;
- Règlements nationaux indirectement liés au régime TIR et impliquant les services de tiers ;
- Facteurs politiques et économiques (sanctions, prix élevé du carburant, pénurie de chauffeurs, etc.) ;

*Recommandations :*

- Système e-TIR ;
- Connection au secteur douanier/privé ;
- Il est recommandé que le secrétariat TIR soutienne davantage les pays qui adhèrent. Il peut s'avérer utile d'élaborer du matériel de formation, de fournir de l'assistance technique pour la promotion et la mise en œuvre du régime TIR. L'organisation de séminaires et d'ateliers au niveau national ou régional est recommandée ;
- Suivre, et améliorer, la mise en œuvre par des mises à jour régulières : étudier les meilleures pratiques et les bons exemples (éventuellement en lançant des enquêtes périodiques) ;
- D'autres mesures peuvent être prises en faveur de l'élargissement géographique. Des activités de sensibilisation ou des programmes de formation au régime TIR peuvent mettre l'accent sur des continents où il n'est pas encore bien implanté, comme l'Afrique. À cette fin, il est également recommandé de coopérer avec d'autres organisations internationales ou régionales ;
- Introduire des règlements pour l'utilisation des carnets TIR dans le transport intermodal ;
- Introduire des règlements clairs en ce qui concerne les facilitations supplémentaires pour les personnes autorisées ;
- Je peux faire une recommandation générale : je crois que notre mandat au sein de la TIRExB, du WP30 et de l'AC.2 consiste d'une manière générale à promouvoir le régime TIR ainsi qu'à accroître l'utilisation des carnets TIR, d'une manière rationnelle. Je crois que le carnet TIR devrait de nouveau être utilisé au sein de l'Union européenne, que les transporteurs devraient être capables d'utiliser le carnet TIR au sein de l'Union européenne et des données sous une forme électronique telle que l'application TIR-EPD ou de tout autre manière pourraient être conçues dans le système NSTI, et dans ce cas nous avons fourni une plateforme égale et concurrentielle. On pourrait aussi le relier au système de l'union

*Recommandations :*

- Œuvrer à éliminer les faiblesses du régime TIR pour le rendre résistant aux menaces ;
- Accroître son attractivité ;
- Le succès futur du régime TIR dépend de sa numérisation et de son élargissement géographique ; tout problème retardant ce processus doit être identifié et traité par des mesures appropriées ;
- Promouvoir l'utilisation intermodale du régime TIR avec l'appui des principales parties intéressées ;
- Promouvoir l'informatisation complète du régime TIR ; redoubler d'efforts pour mener à bien les études en cours portant sur le cadre juridique et la structure technique ;
- Étudier les outils de facilitation applicables aux transactions TIR au niveau national/régional et informer toutes les parties intéressées. (Le manuel conjoint OSCE-CEE sur les pratiques les plus recommandables aux points de franchissement des frontières constitue un bon exemple d'activité de ce genre, dont peuvent s'inspirer les activités de facilitation du régime TIR) ;
- Le site Web de la CEE sur le régime TIR, en particulier la page consacrée à la formation au régime TIR, constitue une très bonne source d'information. Il est recommandé d'allouer des ressources au développement ultérieur de ce service et de rendre la page de formation disponible dans plusieurs langues. Jusqu'à présent cette page n'existe qu'en anglais. La disponibilité de cet instrument de formation efficace dans certaines langues doit être considérée comme une condition préalable à la mise en œuvre réussie du régime TIR. Il est fortement recommandé de chercher des ressources pour permettre une diffusion plus large de cet outil ;
- Pour répondre aux attentes de différents pays et régions, davantage d'activités pourraient être organisées par la CEE pour encourager l'échange d'expériences et de compétences techniques. Les activités de sensibilisation peuvent également constituer de bonnes méthodes de coopération internationale avant l'introduction de nouveaux développements ou innovations. De tels événements et activités pourraient être programmés annuellement et leurs coûts planifiés à l'avance, en même temps que sont menées les études juridiques et techniques

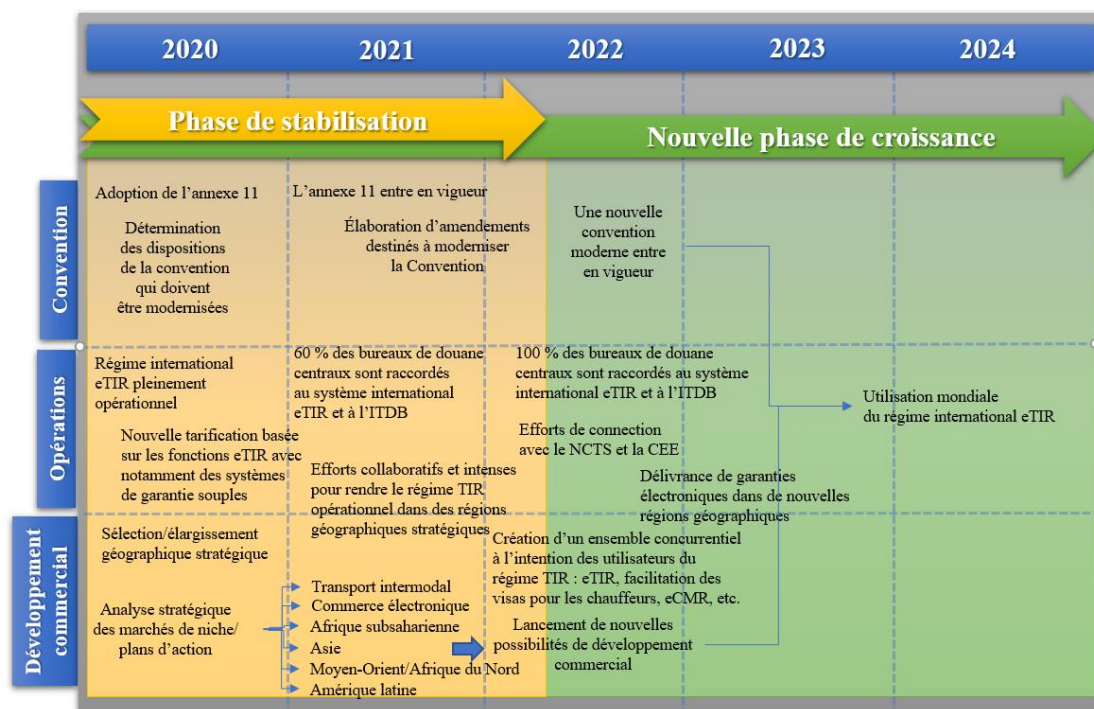
*Étude des raisons de la diminution du nombre des carnets TIR utilisés*

- douanière eurasiatique. Rechercher des facilitations constitue un défi pour nous tous dans les divers comités économiques des Nations Unies. Si nous ne nous mettons pas à penser autrement nous ne serons pas en mesure d'apporter les changements nécessaires à l'amélioration du commerce et des transports pour un nouvel horizon ;
- Adopter une approche équilibrée pour identifier des simplifications supplémentaires pour les opérateurs économiques dans la Convention TIR ;
  - Mettre fin à la pratique consistant à fixer une limite à la garantie financière sous couvert du carnet TIR ;
  - Accroître l'utilisation du régime TIR intermodal ;
  - Rassurer les parties intéressées concernant l'utilisation des opérations TIR intermodales ;
  - Créer de nouveaux forums réguliers avec les entreprises ferroviaires en vue de mieux interconnecter le régime TIR et les transports par rail ;
  - Élaborer une nouvelle approche pour les envois postaux TIR en collaboration avec les acteurs concernés ;
  - Adapter la Convention TIR aux envois postaux (par exemple carnet eTIR pour envois postaux avec facilitations plus grandes) ;
  - Consolidation de diverses sources de données avec accès pour tous les parties prenantes impliquées dans le régime TIR ;
  - Les Nations Unies doivent jouer un rôle proactif dans l'élargissement du régime TIR à de nouveaux pays ;
  - Créer à l'intention des parties contractantes à la Convention TIR un vrai mécanisme de suivi et un ensemble de services destinés à faciliter la mise en œuvre correcte du régime ;
  - Accroître la visibilité des exigences annexes indispensables au bon fonctionnement du régime TIR (par exemple, visas pour les chauffeurs, permis, etc.) et tenter de les incorporer à des accords-cadres qui incluent le régime TIR.
- qui s'imposent ;
- Informatiser le régime TIR ;
  - Contrôler la conformité aux dispositions de la Convention TIR ;
  - Utiliser une méthode équilibrée d'identification de nouvelles simplifications pour les opérateurs économiques dans la Convention TIR ;
  - Mettre fin à la pratique consistant à fixer une limite à la garantie financière sous couvert du carnet TIR ;
  - Mettre en œuvre la technologie eTIR, tout en maintenant les avantages pour le « secteur privé » et en assurant son application sûre pour les autorités douanières ;
  - Concevoir un régime eTIR plus simple que d'autres régimes de transit ;
  - Offrir un service Web eTIR robuste et gratuit ;
  - Sous les auspices de l'AC.2 mettre sur pied des groupes ad hoc chargés de résoudre des questions voisines ;
  - Créer un fonds de garantie TIR en cas de nécessité de changer d'association de garantie ;
  - Renforcer le contrôle des registres de l'IRU ;
  - Diversifier et accroître le financement et le nombre des employés du secrétariat TIR et/ou l'emploi permanent à la CEE ;
  - Donner dans le carnet TIR une description plus détaillée des marchandises transportées sous le régime TIR ;
  - Activités de l'organisation internationale à laquelle fait référence l'article 6 de la Convention TIR en alternance ;
  - Mise en œuvre de mesures destinées à assurer la transparence des activités de l'organisation internationale à laquelle fait référence l'article 6 de la Convention TIR ;
  - Mise en œuvre du régime eTIR le plus vite possible ;
  - Assurer la transparence de la banque de données TIR et faire en sorte que les titulaires de carnets TIR et l'IRU y aient accès ;
  - Numériser les banques de données des bureaux de douane et assurer l'accès en ligne aux informations qu'elles contiennent à toutes les parties prenantes avec les coordonnées de navigation nécessaires ;
  - Les informations préalables sur la cargaison doivent devenir une partie intégrante de la Convention TIR ;
  - Prochaine étape – des solutions informatiques pleinement consolidées et intégrées pour le régime TIR.

## IV. Prochaines étapes – plan d'action

29. Sur la base des recommandations formulées par les experts de la TIRExB dans la section précédente de l'étude, le secrétariat a élaboré le plan d'action représenté à la figure XII.

Figure XII  
Plan d'action



Source : Secrétariat TIR.

30. Il s'agit d'un plan d'action sur quatre ans qui comporte deux phases : la phase de stabilisation, qui doit débiter immédiatement et prendre fin aux environs de 2022, et la nouvelle phase de croissance qui commencera elle aussi immédiatement parallèlement à la phase de stabilisation, les résultats devant apparaître à partir de 2024.

31. Les mesures proposées sont réparties en trois domaines parallèles et interconnectés : a) modernisation de la Convention TIR ; b) fonctionnement efficace ; et c) développement commercial. Le secrétariat est d'avis que ces trois domaines permettent d'aborder toutes les recommandations formulées par les experts et d'adopter des plans d'actions concrets et spécifiques. Compte tenu de l'environnement bureaucratique et de la durée du processus de décision de l'AC.2, l'appui et la contribution active des parties contractantes doivent être envisagés pour permettre d'assurer une mise en œuvre rapide des mesures proposées. Tout retard supplémentaire dans la mise en œuvre des mesures de réforme et de revitalisation ne pourrait qu'entraîner une baisse supplémentaire du nombre de carnets TIR délivrés à l'avenir.

32. Ces mesures consistent plus précisément à :

- a) Moderniser la Convention TIR :
- i) Adopter et appliquer l'annexe 11 ;
  - a. Préparer et adopter les spécifications techniques du système international eTIR sur la base des dispositions de l'annexe 11 ;
  - b. Procéder à des essais pilotes du système international eTIR avec autant de bureaux de douane centraux que possible, jusqu'à l'entrée en vigueur de

l'annexe 11, afin d'assurer une transition rapide et en douceur d'un environnement papier à un environnement électronique ;

ii) Déterminer les dispositions de la Convention TIR qui doivent être modernisées :

a. Mettre sur pied une étude visant à analyser les avantages d'autres systèmes régionaux pour identifier les bonnes pratiques déjà mises en œuvre qui sont susceptibles d'être incorporées au régime TIR ;

b. Préparer une analyse des besoins ou exigences spécifiques des différentes régions géographiques d'importance stratégique telles que l'Asie de l'Est et l'Afrique subsaharienne ;

c. Préparer une analyse qui permette de mettre en évidence de manière détaillée les désavantages et faiblesses de la Convention TIR, en tenant notamment compte des réactions du marché ;

d. Préparer une analyse basée sur les résultats de l'analyse du développement commercial (troisième domaine d'action proposé) pour identifier les nécessités éventuelles d'amender la Convention TIR ;

e. Sur la base de ce qui précède, déterminer les dispositions de la Convention qui doivent être modernisées ou modifiées, établir les propositions d'amendements appropriées dans le cadre de l'AC.2 et procéder à leur adoption définitive.

b) Fonctionnement du système :

i) Relier le plus grand nombre possible de systèmes douaniers centraux à la Banque de données internationale TIR (ITDB), tout en assurant la finalisation des modules ITDB ainsi qu'une connexion rapide et facile au système international eTIR ;

ii) Établir et maintenir des connexions efficaces du système international eTIR avec des régimes de transit régionaux tels que le NSTI, le régime de transit communautaire, etc. ;

iii) Préparer une étude/analyse qui fasse des recommandations concrètes concernant la tarification du système international eTIR, notamment en ce qui concerne des systèmes de garantie flexible susceptibles d'assurer son exploitation durable ainsi que la mise au point d'un système compétitif et moderne qui soit adapté aux exigences actuelles et futures du commerce ;

c) Développement du commerce :

i) Une analyse stratégique extrêmement détaillée doit être entreprise pour trouver de nouveaux marchés pour le système international eTIR et la Convention TIR, déterminer les parties contractantes qui bénéficieraient d'un régime TIR réactivé ou les pays qui devraient devenir des parties contractantes ;

ii) Créer des conditions concurrentielles pour les utilisateurs du régime TIR : eTIR, facilitation des visas pour les chauffeurs, eCMR etc. ;

iii) Déployer des efforts collaboratifs (avec d'autres commissions régionales ? organisations régionales ?) et intenses pour rendre le régime TIR opérationnel dans les régions géographiques stratégiques définies ;

a. Élargissement géographique de la Convention TIR :

i. Asie : il faut redoubler d'efforts pour encourager les pays de l'Asie du Sud-Est et davantage de pays de l'Asie du Sud à devenir parties contractantes afin de compléter la chaîne de garantie, ainsi que pour rendre le régime opérationnel avec l'appui, la contribution et la collaboration active d'organisations régionales telles que la CESAP, la BAD, l'ASEAN, l'ASACR, le BIMSTEC etc. ;

ii. Moyen-Orient et Afrique du Nord – pays arabes : avec le soutien de la CESAOC, la chaîne de garantie doit être complétée dans la région (Iraq ?) et des ateliers organisés pour aider la région à commencer à utiliser les carnets TIR d'une manière régulière et systématique ;

iii. Afrique subsaharienne : avec le soutien de la CEA et de l'équipe SYDONIA de la CNUCED des couloirs de transport doivent être identifiés là où existent des volumes d'échanges importants, et des missions, ateliers et études doivent être organisés pour activer le régime dans la région et inciter les pays à y adhérer. La coopération avec les organisations responsables des couloirs revêt une importance cruciale ;

iv. Amérique latine : la même approche doit être adoptée en Amérique latine. Un couloir commercial doit être identifié, si possible, en incitant les pays qui sont déjà parties contractantes à lancer des opérations dans la région. Le rôle de la BID serait capital dans ces efforts. Les programmes de coopération sous-régionale sont importants. La CEPALC peut aussi être un partenaire important ;

v. D'une manière générale, un plan d'action pour toutes ces régions doit être élaboré là où les commissions régionales des Nations Unies et d'autres organisations régionales auront un rôle à jouer, non seulement dans la phase initiale du développement commercial mais aussi pendant les phases opérationnelles, ce qui en fait des parties du régime TIR et du secrétariat TIR. Ce n'est qu'ainsi que la viabilité du régime TIR pourrait être assurée à long terme ;

iv) Identification de marchés de niche pour la mise en œuvre du système international eTIR :

a. Transport intermodal et logistique : le secteur a des exigences spécifiques et le régime TIR peut lui offrir des avantages spécifiques également. Ces avantages ne sont pas communs à toutes les zones géographiques. Outre l'analyse en cours dans le cadre de la TIRExB, il faut préparer un « paquet » de commercialisation informatif et détaillé pour le marché du transport intermodal et de la logistique, pour informer le marché des bénéfices possibles et tenter d'organiser le plus grand nombre possible d'essais pilotes réels mettant en évidence ces bénéfices. Une analyse du transport intermodal doit tenir compte de tous les scénarios de transport, y compris ferroviaires, maritimes et aériens ;

b. Colis du commerce électronique: pour le moment la Convention TIR ne cherche pas à être utilisée pour les services postaux, qui sont essentiellement régis par la Convention de Kyoto révisée (voir le commentaire à l'article 3 de la Convention). Toutefois, les services postaux ont changé, surtout après l'introduction du commerce électronique qui fait que des milliards de colis voyageant d'un continent à l'autre transportent essentiellement des marchandises. Les services postaux ont donc besoin d'un système mondial qui permette de contrôler leurs flux et de réduire la fraude douanière. Cette opportunité commerciale appelle une analyse plus approfondie ;

33. Le plan d'action devrait être proposé par la Commission de contrôle au Comité de gestion pour adoption, afin de donner un mandat clair au secrétariat quant aux mesures qui doivent être prises aux cours des prochaines années pour revitaliser le régime TIR et accroître le nombre de carnets TIR/de garanties électroniques qui seront délivrés.