



Conseil économique et social

Distr. générale
22 septembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transports

La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional

Note du secrétariat

Résumé

De même que le développement de l'infrastructure de transport, le renforcement de la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional demeure une tâche de longue haleine pour les membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique. Les cadres régionaux adoptés par la Commission pour faciliter le transport routier et ferroviaire international permettent de fixer les objectifs à atteindre pour l'harmonisation régionale des instruments juridiques, de la documentation et des formalités transfrontières, des normes d'exploitation et des mesures de facilitation.

Le présent document met l'accent sur la mise en œuvre de ces cadres et de programmes de logistique permettant de concrétiser la vision des systèmes opérationnels intégrés de transport intermodal et de logistique dans l'ensemble de la région. Il examine les accords types bilatéral et sous-régional sur les transports ainsi qu'un modèle de permis multilatéral de circulation routière internationale, qui ont été élaborés dans le contexte des deux cadres régionaux pour l'harmonisation régionale des instruments juridiques en matière de transport transfrontalier et de transit, ainsi qu'un modèle type des systèmes d'information logistique visant à tirer pleinement profit des avantages présentés par les nouvelles technologies pour l'amélioration de la performance logistique. Il souligne la nécessité d'aider encore les membres et membres associés à établir et à mettre en place des accords de transport transfrontalier et de transit ainsi que des outils et mesures de facilitation du transport. Le document insiste aussi sur la nécessité d'une aide supplémentaire quant à l'harmonisation des normes d'exploitation et techniques.

I. Introduction

1. Les membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) s'efforcent depuis de nombreuses années de renforcer la connectivité de transport entre leurs pays respectifs tant en améliorant l'infrastructure de transport qu'en facilitant les transports. Malgré les progrès constants accomplis, beaucoup reste à faire dans la région

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

pour parvenir à une connectivité de transport ininterrompue. L'approche parcellaire adoptée par la région, notamment en ce qui concerne la connectivité opérationnelle des transports, a contribué à la lenteur des réalisations, et les résultats sont loin d'être satisfaisants sur le plan de l'efficacité des transports.

2. Parallèlement, la demande de transport dans la région s'est accrue rapidement en raison de la forte croissance économique enregistrée dans de nombreux pays, tendance qui devrait se poursuivre. Toutefois, dans le même temps, les effets néfastes du changement climatique et le rôle des transports dans l'accentuation de ce changement sont devenus un sujet de préoccupation pour la communauté internationale.

3. Ce défi offre donc l'occasion aux membres et membres associés de prendre d'ores et déjà des mesures de politique générale visant à concevoir des systèmes intégrés de transport intermodal à l'échelon national, sous-régional et régional et à répondre à la demande croissante tout en veillant au caractère durable des transports.

4. Le présent document décrit les grandes questions liées à la mise en service de systèmes intégrés de transport intermodal permettant d'assurer la connectivité opérationnelle ininterrompue des transports dans toute la région et au-delà. Il réaffirme qu'il importe d'éliminer les obstacles non physiques à l'efficacité du transport international – routier ou ferroviaire – ainsi que de mettre en place des nœuds intermodaux pleinement opérationnels, afin de réduire considérablement les délais et les coûts associés aux mouvements de marchandises dans les couloirs ou réseaux de transport et de transit.

5. Il souligne en outre le rôle essentiel des systèmes d'information logistique en ce qui concerne la réduction des coûts logistiques du transport dans la région, condition nécessaire pour améliorer la compétitivité des pays et déverrouiller leur potentiel commercial de manière à attirer davantage d'investissements directs étrangers et à créer ainsi un cercle vertueux d'investissement et d'activité économique.

6. Pour répondre de manière durable à l'accroissement de la demande dans le domaine des transports, les pays doivent mettre en place des systèmes intégrés fonctionnels de transport intermodal qui tirent le meilleur parti des points forts des différents modes de transport. À l'échelon régional, ces initiatives impliquent de prendre de nombreuses mesures complexes sur les plans juridique, institutionnel et pratique, dont certaines sont indiquées dans le présent document.

7. La connectivité opérationnelle ininterrompue des transports favorisera la coopération et l'intégration économiques régionales, ce qui aidera les pays à réaliser les objectifs de développement durable.

II. Amélioration de l'efficacité des transports routiers internationaux

8. Compte tenu de la nature dynamique de la mondialisation et des nouveaux défis que rencontrent aujourd'hui les services douaniers (par exemple en matière de sûreté), la facilitation des transports routiers internationaux est une tâche de longue haleine pour la région, et les pays devront déployer avec constance et ténacité des efforts cohérents pour trouver un équilibre optimal entre mesures de facilitation du transport et mesures de contrôle ou réglementaires.

9. Dans cette optique, les États membres ont adopté en 2012 le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux¹, qui décrivait en détail les obstacles non physiques dans ce domaine. Le Cadre stratégique régional recensait six problèmes fondamentaux et proposait les objectifs à long terme visant à les résoudre; il suggérait en outre sept mesures clefs à l'appui de la facilitation des transports routiers internationaux.

10. Les six problèmes de base sont les suivants: a) les autorisations de transport routier et les droits de trafic; b) les visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers; c) l'importation temporaire de véhicules routiers; d) l'assurance des véhicules; e) les poids et dimensions des véhicules; et f) les certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules.

11. Les sept mesures clefs comprennent notamment ce qui suit: a) instaurer un régime juridique efficace; b) étendre l'utilisation des nouvelles technologies; c) développer la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers internationaux; d) créer ou renforcer des mécanismes nationaux de coordination en matière de facilitation; e) encourager le contrôle conjoint aux frontières; f) promouvoir les zones économiques frontalières, les ports secs et les centres de logistique; et g) étendre l'utilisation des outils de facilitation.

12. Les États membres se sont efforcés d'ouvrir de nouvelles routes internationales au sein du réseau de la Route d'Asie et d'accroître l'efficacité des opérations au passage des frontières afin de permettre la circulation sans heurt des marchandises dans toute la région.

13. À cette fin, la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie mettent actuellement la dernière main à des négociations concernant un accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du réseau de la Route d'Asie. Une fois en vigueur, cet accord sera ouvert à l'adhésion de tous les membres du réseau de la Route d'Asie. Le secrétariat a contribué à la formulation de cet accord en prêtant une assistance technique et financière en vue des négociations, en menant les travaux de recherche pertinents et en rédigeant le projet d'accord et ses annexes.

14. En ce qui concerne l'Asie du Sud, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont signé, en juin 2015, un accord sur les véhicules à moteur. Les protocoles relatifs à l'accord sont actuellement mis au point sous leur forme définitive. Une fois en vigueur, cet accord ouvrira un certain nombre de routes de transport international en Asie du Sud.

15. Le texte définitif du septième protocole relatif à l'Accord-cadre de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur la facilitation du transport de marchandises en transit a été arrêté en 2015, et l'application du système de transit douanier a démarré à titre expérimental en 2016 en Malaisie, à Singapour et en Thaïlande. Lorsqu'il sera pleinement appliqué, l'Accord devrait considérablement faciliter les transports entre les pays membres de l'ASEAN, ce qui servira les objectifs de la Communauté économique ASEAN.

16. Les États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération ont signé l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux en septembre 2014. Cet Accord permettra de promouvoir la connectivité à

¹ Disponible à l'adresse: www.unescap.org/sites/default/files/Booklet_A_Strategic_Framework.pdf.

l'échelon régional et sous-régional ainsi que l'intégration entre la Chine, la Fédération de Russie et les pays de l'Asie centrale. Depuis leur démarrage en 2004, le secrétariat a contribué aux négociations en apportant une assistance technique et financière, en menant les travaux de recherche pertinents et en rédigeant le projet d'accord et ses annexes.

17. Dans les paragraphes qui suivent, on dresse le bilan de la situation eu égard aux grandes questions liées au transport routier international qui sont recensées dans le Cadre stratégique régional.

18. Le problème des visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers continue de faire obstacle à la libre circulation des biens et des personnes à travers les frontières, étant donné qu'en général, les chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage ne font l'objet d'aucun traitement de faveur. Si l'objectif défini dans le Cadre stratégique régional, à savoir délivrer aux chauffeurs professionnels des visas à entrées multiples valables pour un an, ainsi qu'harmoniser l'ensemble des documents et des procédures essentielles, pourrait faciliter l'obtention de visas par les chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage, il n'a pas encore été atteint.

19. S'agissant de l'importation temporaire des véhicules routiers, le Cadre stratégique régional recommande l'application des conventions internationales pertinentes en tant que norme régionale minimale. Toutefois, aucun progrès tangible n'a été fait depuis l'adoption du cadre en 2012: aucun État membre de la CESAP n'a adhéré à la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (Genève, 1956) et seuls deux États membres ont adhéré à la Convention relative à l'admission temporaire (Istanbul, 1990), mais ni l'un ni l'autre n'ont accepté sans réserve l'annexe C de la Convention relative à l'importation temporaire de moyens de transport.

20. L'assurance des véhicules constitue un autre problème qui entrave l'efficacité des opérations de transport routier international. Il reste courant d'exiger la souscription d'une assurance à chaque passage de frontière au sein de la région. Seul un État membre a adhéré à un système d'assurance sous-régional (à savoir le système de carte verte) depuis l'adoption du Cadre stratégique régional; ainsi, l'assurance responsabilité civile comme norme minimale régionale pour les véhicules, fondée sur un système approprié, reste un objectif à atteindre.

21. L'harmonisation des normes applicables au poids et aux dimensions admissibles des véhicules reste essentielle pour améliorer l'efficacité des opérations de transport routier dans la région. Cet objectif n'a pas été atteint, et il faut donc intensifier les efforts à l'échelon régional.

22. Par exemple, en Azerbaïdjan, le poids maximal admissible d'un véhicule non articulé est de 32 tonnes, et de 38 tonnes pour un véhicule articulé. Dans les pays voisins, notamment la Fédération de Russie, la Géorgie, la République islamique d'Iran et la Turquie, le poids maximal admissible est en général de 34 tonnes pour les véhicules non articulés (35 tonnes en Fédération de Russie) et de 44 tonnes pour les véhicules articulés. De même, en Asie centrale, le poids maximal des véhicules est de 40 tonnes au Tadjikistan, alors que des pays voisins l'ont fixé à 48 tonnes (Kazakhstan) ou 44 tonnes (Fédération de Russie et Kirghizistan). Dans l'Asie du Sud-Est continentale, les poids et dimensions admissibles des véhicules sont dans une large mesure harmonisés, le poids maximal admissible étant de 40 tonnes pour les véhicules articulés au Cambodge, en

République démocratique populaire lao et au Viet Nam. Toutefois, en Thaïlande, le poids maximal des véhicules articulés est de 50 tonnes.

23. La disparité des normes relatives au poids maximal admissible des véhicules d'un pays à l'autre oblige les exploitants d'entreprises de transport à ne pas charger les véhicules de manière optimale lorsqu'ils veulent transporter des marchandises et à effectuer plusieurs trajets avec des véhicules de moindres dimensions. Par ailleurs, ceux qui ne respectent pas les normes s'exposent à des amendes ou effectuent des paiements informels pour pouvoir continuer leur voyage, d'où des retards et une augmentation des coûts de transport. Par conséquent, le défaut d'harmonisation des normes a des répercussions néfastes sur l'efficacité des opérations de transport international et sur l'environnement.

24. Le Cadre stratégique régional recommande l'adoption de normes applicables aux certificats d'immatriculation des véhicules, aux plaques minéralogiques ou marques d'identification ainsi qu'aux signes distinctifs des pays, comme il est prévu dans la Convention sur la circulation routière (Vienne, 1968). Seulement deux États membres de la CESAP sont devenus parties à cette convention depuis l'adoption du Cadre stratégique, et l'immatriculation des véhicules et les certificats de contrôle technique ne font le plus souvent l'objet d'aucune reconnaissance mutuelle entre les pays de la région.

25. La facilitation des transports routiers internationaux demeure un problème dans la région car les pratiques y sont loin d'être efficaces, les droits de trafic inexistant, les documents exigés trop nombreux et les procédures à la frontière trop lourdes.

26. Les pays de la région ont enregistré des résultats contrastés en matière de mise en place d'un régime juridique efficace reposant sur les conventions internationales. L'adhésion aux instruments juridiques, préconisée dans le Cadre stratégique régional, reste assez faible; deux États membres seulement ont ratifié la Convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR. Sept États membres ont ratifié la Convention révisée de Kyoto de 1999 sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, mais seuls deux d'entre eux ont également accepté les annexes/chapitres spécifiques de la Convention. Enfin, un État membre seulement a ratifié la Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968).

27. L'efficacité des opérations de transport international dépend en grande partie du degré d'harmonisation des réglementations et des pratiques dans le domaine du transport, ainsi que de la mise en place de dispositions institutionnelles simplifiées. C'est pourquoi certains États membres ont conclu des accords bilatéraux ou sous-régionaux visant la facilitation des transports ou ont adhéré aux conventions internationales relatives à la facilitation des transports, sans toutefois que les effets positifs attendus se concrétisent. Cet échec tient peut-être aussi au fait que le secteur routier, bien que prépondérant dans de nombreux pays du monde, ne bénéficie pas du même traitement que l'aviation civile ou les transports maritimes, au sens où il ne dispose pas de normes mondiales établies par un organisme intergouvernemental international reconnu dans le monde entier. Une telle carence pénalise le transport routier transfrontalier, l'empêchant de jouer son rôle de catalyseur de la croissance. On pourrait remédier au problème en créant une organisation intergouvernementale mondiale chargée de définir des normes et de recommander des réglementations dans le secteur routier.

28. Pour aider les pays à mettre en œuvre les mesures relatives à la facilitation du transport qui sont énoncées dans le Cadre stratégique régional ou en découlent, le secrétariat a élaboré quatre modèles complémentaires de facilitation des transports en vue de s'attaquer aux problèmes opérationnels liés à la connectivité de transport à l'échelon régional. Ces modèles pourraient résoudre les obstacles non physiques qui entravent le transport routier international dans la région en offrant un ensemble complet de solutions à diverses questions portant sur la facilitation du transport transfrontalier et de transit.

29. Les quatre modèles de facilitation du transport sont les suivants: a) le modèle de transport transfrontalier sécurisé² qui montre le rôle des nouvelles technologies dans la facilitation du transport; b) le modèle de transport transfrontalier efficace³ qui met à profit les progrès réalisés dans l'industrie du camionnage (changement de véhicule tracteur et de remorque) pour surmonter les obstacles non physiques; c) le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières⁴ qui aide à rationaliser les flux d'information provenant des différentes agences frontalières pour éviter les doubles emplois; et d) la méthodologie temps/coût-distance⁵, outil de diagnostic et méthode permettant de suivre la performance des couloirs de transport.

30. À la demande de membres et membres associés de la CESAP, trois ateliers nationaux ont été organisés pour les aider à appliquer ces modèles. Ces ateliers ont permis de renforcer les connaissances et les compétences des fonctionnaires impliqués dans la facilitation du transport transfrontalier et de transit afin de résoudre les problèmes liés à la facilitation du transport ainsi que de donner des informations sur les outils disponibles à cet effet. En outre, le secrétariat a effectué une étude de faisabilité sur l'application à titre expérimental du modèle de transport transfrontalier sécurisé dans le couloir de transit reliant le Bhoutan et l'Inde, à la demande de certains pays. Cette étude, achevée en octobre 2015 avec la collaboration de la Banque asiatique de développement, recommande d'utiliser les nouvelles technologies pour faciliter le transport dans le couloir en question et réduire le temps et le coût du transport en transit.

31. Les nouvelles technologies, telles que les systèmes de positionnement par satellite, les systèmes de communication mobile et les scellés électroniques assortis à la technologie d'identification par radio fréquence, sont devenues plus abordables et plus largement disponibles. Elles jouent donc un rôle important en matière de facilitation du transport et de la logistique, rôle qui ne fera que s'accroître avec l'avènement de concepts comme l'Internet des objets et les systèmes de transport intelligents. Par conséquent, il est toujours plus nécessaire pour les membres et membres associés de mieux comprendre et utiliser les nouvelles technologies. Étant donné que les technologies de l'information et de la communication évoluent rapidement et ont des répercussions sur la facilitation du transport, le partage des données d'expérience entre les pays peut donner une meilleure idée des divers moyens de résoudre les problèmes en la matière. À cet égard, le secrétariat pourrait constituer une tribune adéquate pour mettre en commun les données d'expérience et diffuser les bonnes pratiques. Parallèlement, le secrétariat recueillerait ainsi des renseignements pertinents qui lui

² Voir www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model.

³ Voir www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models.

⁴ Voir www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings.

⁵ Voir www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology.

permettraient d'actualiser les outils de facilitation du transport afin de répondre au mieux aux besoins des États membres.

32. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a souligné la nécessité d'appliquer effectivement les accords relatifs au transport et au transit en vue de mettre en place un système fiable, sûr et efficace dans ces pays⁶.

33. Pour aider les membres et membres associés à tirer pleinement parti des technologies numériques au service de la facilitation du transport, le secrétariat a effectué une étude sur les systèmes de transit sans papier, dans le cadre de la huitième tranche d'un projet mené au titre du Compte de l'ONU pour le développement. Un atelier de formation des formateurs sur les systèmes de transit sans papier a été organisé conjointement avec le Centre Asie-Pacifique de formation aux technologies de l'information et de communication pour le développement (CAPFTIC) à Incheon (République de Corée) en juin 2015 afin de faire mieux connaître aux parties prenantes les grands problèmes liés à l'application de ces systèmes.

34. Le guide sur le transport en transit sans papier élaboré dans le cadre du projet permettra aux autorités frontalières d'acquérir des connaissances en matière de planification et d'application de systèmes de transport en transit sans papier dans la région. Cela aidera notamment les pays en développement sans littoral et de transit à accroître l'efficacité des procédures de transit et des opérations à la frontière, conformément à ce qui est proposé au paragraphe 26 h) du Programme d'action de Vienne.

35. Bien souvent, il est impossible de mesurer les progrès accomplis par les pays en matière de facilitation des transports routiers internationaux dans la région, faute d'indicateurs de référence. Afin de donner aux pays un outil permettant d'évaluer leurs réalisations dans ce domaine, le secrétariat a élaboré un manuel contenant des prescriptions réglementaires permettant la continuité des opérations de transport le long du réseau de la Route d'Asie. Ce manuel devrait renforcer les capacités des responsables de la prise de décision au sein des États membres à prendre des mesures pour éliminer les obstacles et améliorer les conditions d'exploitation aux fins du transport transfrontalier, ainsi qu'améliorer leurs compétences en matière de planification et d'application de mesures efficaces de facilitation du transport en collaboration avec les pays voisins. Ce manuel fournit également à toutes les parties prenantes des renseignements pratiques sur les procédures et formalités applicables au transport routier transfrontalier.

36. Un ensemble d'indicateurs de performance viendra compléter le manuel, afin d'évaluer l'efficacité du transport routier transfrontalier et de déterminer les améliorations à apporter. Ces indicateurs serviront à comprendre la situation des pays situés le long du réseau de la Route d'Asie pour ce qui est des activités de facilitation du transport. Ils seront notamment essentiels pour mettre en évidence les problèmes, recenser les tendances, contribuer à la définition des priorités et à la formulation des politiques ainsi que pour évaluer et suivre les progrès par rapport au Cadre stratégique régional.

37. Le Réseau régional des experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports a été créé en février 2014 pour aider les pays membres à mettre en place un régime juridique plus performant pour les

⁶ Résolution 69/137 de l'Assemblée générale, annexe II, par. 22 d), 26 b) et 27 a).

transports internationaux dans la région, mesure indispensable pour améliorer le degré de facilitation des transports routiers internationaux.

38. La mise en place de dispositions relatives aux droits de trafic est une condition préalable indispensable au transport routier international. En règle générale, ces dispositions sont prises dans le cadre d'accords bilatéraux ou sous-régionaux réglementant le transport routier international, mais on a constaté que bon nombre des instruments juridiques existants n'ont pas été bien appliqués par les parties, ou qu'un pays a conclu des accords de transport très différents avec chacun de ses voisins. Dans ce dernier cas, il est difficile pour les autorités de veiller à l'application des accords, tandis que les exploitants des entreprises de transport ont du mal à satisfaire aux différentes prescriptions.

39. En dépit de l'existence de multiples accords bilatéraux et sous-régionaux⁷, le transport routier international dans la région reste difficile, en raison du nombre limité de permis de transport routier et de dispositions relatives aux droits de trafic. Dans de nombreux pays, notamment de l'Asie du Sud, le chargement/déchargement à la frontière reste la norme. D'autres pays autorisent les camions étrangers à passer la frontière uniquement pour décharger les marchandises à proximité. En effet, si les pays ne s'accordent pas réciproquement des droits de trafic (notamment pour le transport international et de transit), il n'est pas possible d'utiliser le même véhicule pour transporter les marchandises du point d'origine au point de destination. Il est reconnu dans le Cadre stratégique régional que les questions relatives aux permis de transport routier et aux droits de trafic sont essentielles pour le transport routier international; la cible préconisée dans le Cadre consiste à introduire un système de permis de transport à entrées multiples valables pour un an sur divers itinéraires ou réseaux routiers, aux fins des opérations de transport entre États ou en transit. L'expérience montre que des progrès considérables sont nécessaires dans ce domaine.

40. Le Réseau régional des experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports a entrepris plusieurs études comparant les accords sous-régionaux et bilatéraux. À partir de ces études, le secrétariat a élaboré un projet d'accord type sous-régional sur la facilitation des transports, ainsi qu'un projet d'accord type bilatéral sur les transports routiers internationaux.

41. Les pays qui négocient ou renégocient des accords de transport multi ou bilatéraux peuvent trouver dans ces modèles des indications sur les moyens de parvenir progressivement à l'harmonisation, à l'échelon régional, des instruments juridiques portant sur le transport transfrontalier et en transit.

42. Le projet d'accord type sous-régional sur la facilitation des transports et le projet d'accord type bilatéral sur les transports routiers internationaux ont été examinés à l'occasion des réunions régionales sur l'harmonisation des instruments et documents juridiques relatifs au transport transfrontière et au transport en transit par voie routière qui se sont tenues à Bangkok en décembre 2015 et à Douchanbé en mai 2016. Les participants aux réunions ont reconnu que les accords types constituaient des outils utiles. Parallèlement, il a été constaté qu'il fallait aussi mettre en place un régime multilatéral de délivrance de permis internationaux de circulation routière à l'échelon régional pour appliquer avec efficacité les droits de transport transfrontalier et de transit.

⁷ Voir www.unescap.org/resources/database-agreements-international-road-transport.

43. Les participants aux réunions ont proposé de soumettre l'accord type sous-régional sur la facilitation des transports⁸ et l'accord type bilatéral sur les transports routiers internationaux⁹ à la Conférence ministérielle sur les transports, pour adoption.

44. Les participants à la Réunion régionale sur l'harmonisation des instruments et documents juridiques relatifs au transport transfrontière et au transport en transit par voie routière, qui s'est tenue à Bangkok en décembre 2016, ont aussi examiné le projet de modèle de permis multilatéral de circulation routière à l'international et reconnu qu'il s'agissait d'un outil utile pour appliquer sous une forme simplifiée les accords multilatéraux internationaux existants et négociés récemment. Parallèlement, ce modèle pourrait inciter à un plus grand professionnalisme des exploitants des entreprises de transport et améliorer l'état technique des véhicules. Les participants à la Réunion sont convenus de soumettre le modèle¹⁰ à la Conférence ministérielle, pour adoption.

45. Le secrétariat étudie actuellement d'autres moyens d'appuyer les efforts déployés par les membres pour faciliter les transports internationaux dans la région de la CESAP. On pourrait notamment envisager de mettre en place un régime multilatéral de permis au sein du réseau de la Route d'Asie. Les participants à la Réunion régionale qui s'est tenue en Thaïlande en août 2016 ont reconnu par ailleurs qu'il était nécessaire de disposer d'un mécanisme régional pour appliquer et gérer ce système et ont suggéré que le secrétariat de la CESAP pourrait s'acquitter de cette fonction.

46. Les modèles de facilitation existants et proposés visent à répondre aux besoins des membres et membres associés tels que recensés dans le Cadre stratégique régional. Du fait de l'utilisation de ces modèles et des évolutions économiques et sociales de la région, il pourrait être nécessaire à l'avenir d'évaluer et de réviser le Cadre, lequel pourrait devenir un accord intergouvernemental régional sur la facilitation du transport, en fonction des besoins exprimés par les membres et membres associés.

III. Renforcement des transports ferroviaires internationaux en Asie et au-delà

47. Les transports sont un élément clef du développement durable. Selon les estimations de l'Agence internationale de l'énergie, un quart des émissions de dioxyde de carbone dans le monde sont attribuables aux transports, proportion qui devrait passer à 40 % d'ici à 2035¹¹ étant donné la demande croissante dans ce secteur. Il est donc impératif d'atténuer les émissions de carbone dues aux transports et de réduire l'empreinte carbone des transports dans le cadre des initiatives visant à faire face au changement climatique.

48. Le rail est un mode de transport à faible consommation d'énergie, respectueux de l'environnement, qui doit à ce titre être encouragé. Associé à des politiques bien conçues, les transports ferroviaires peuvent favoriser la coopération et l'intégration économiques régionales, créer des possibilités d'emploi et accroître les niveaux de productivité et la compétitivité des pays en réduisant les coûts de transport. Ce mode de transport est particulièrement

⁸ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, annexe II.

⁹ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, annexe III.

¹⁰ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, annexe IV.

¹¹ José Viegas, « Decarbonising Transport », 29 février 2016. Disponible à l'adresse: <https://transportpolicymatters.org/2016/02/29/decarbonising-transport/>.

important pour les pays en développement sans littoral, auxquels il permet d'accéder à la mer.

49. L'entrée en vigueur en 2009 de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a démontré clairement la volonté des États membres de coopérer en vue de développer les transports ferroviaires internationaux dans la région. L'essor du commerce interrégional et intrarégional, ainsi que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable, donnent un nouvel élan au renforcement des liaisons de transport ferroviaires entre pays.

50. Au cours des cinq dernières années, le nombre de trains de marchandises circulant entre l'Asie et l'Europe de l'Ouest s'est progressivement accru. Outre la ligne principale du Transsibérien, d'autres itinéraires passant par des pays de l'Asie centrale sont utilisés. Depuis 2010, un service hebdomadaire assure pour BMW le transport de pièces détachées automobiles du site du constructeur en Allemagne à son usine d'assemblage en Chine. En 2014 et 2015, d'autres initiatives ont été mises à l'essai, des services de même type ayant été mis en place entre la Chine et l'Allemagne, la Pologne, l'Espagne et les Pays-Bas. Le premier service direct de train de conteneurs a été assuré avec succès entre la Chine et la République islamique d'Iran en janvier 2016. Ce train de 32 conteneurs est passé par le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan, parcourant 10 399 km en 14 jours¹². D'autres services sont assurés également entre l'Asie centrale et les ports de la République islamique d'Iran, ainsi qu'entre la République islamique d'Iran et le Pakistan et la Turquie.

51. Pendant de nombreuses années, la coexistence de deux régimes juridiques différents a été un véritable problème pour le transport ferroviaire international entre l'Asie et l'Europe. Deux principales lettres de voiture ferroviaires étaient utilisées, à savoir l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer, pour les membres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, et la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, pour les membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Pour remédier aux difficultés posées par la modification du contrat de transport aux gares d'échange frontalières, une lettre de voiture commune a été établie en 2006, ce qui a apporté une plus grande certitude juridique et a également réduit les délais au passage des frontières.

52. Toutefois, d'après les estimations de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, il semblerait que l'accomplissement des procédures à la frontière exigent encore jusqu'à 74 heures. Les trains de marchandises s'arrêtent aux postes frontières pour s'acquitter des procédures réglementaires, telles que les inspections douanières, les contrôles de l'immigration et les inspections sanitaires ainsi que les formalités de contrôle des visas des membres de l'équipe du train. Il faut aussi accomplir les contrôles obligatoires tels que l'inspection des wagons et de la locomotive, les contrôles concernant les marchandises dangereuses ainsi que les opérations liées au changement de l'écartement des voies. Tout cela montre bien qu'il reste beaucoup à faire pour réduire les délais d'accomplissement des formalités à la frontière et renforcer la concertation entre les différents organismes de réglementation et les autorités ferroviaires, de manière à

¹² Stephen Burgen, « The silk railway: freight train from China pulls up in Madrid », *The Guardian*, 10 décembre 2014. Disponible à l'adresse: www.theguardian.com/business/2016/feb/15/chinas-silk-road-revival-steams-ahead-as-cargo-train-arrives-in-iran.

éliminer les doubles emplois et entreprendre en parallèle des opérations sans rapport les unes avec les autres afin d'accélérer les procédures.

53. Pour inciter les expéditeurs à opter plus fréquemment pour le transport ferroviaire, il est essentiel d'accroître la fiabilité et la ponctualité des services de trains de marchandises. C'est pourquoi il faut rationaliser les procédures au passage de la frontière afin de réduire les retards. Les transports ferroviaires internationaux pourraient être développés encore davantage dans la région si des normes techniques minimales communes étaient définies pour les opérations ferroviaires transfrontalières dans des domaines importants, concernant par exemple le matériel roulant, la charge par essieu, la signalisation, la traction électrique, les prescriptions minimales relatives aux espaces morts et les restrictions applicables au passage sur les ponts.

54. À sa soixante et onzième session, tenue à Bangkok en mai 2015, la Commission a adopté la résolution 71/7, qui contenait le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Ce Cadre traitait de toutes les questions de facilitation liées aux transports ferroviaires internationaux. Dans la résolution, la Commission a affirmé que les États membres avaient la volonté d'œuvrer ensemble à la mise en place de transports ferroviaires efficaces en Asie et entre l'Asie et l'Europe.

55. Le Cadre de coopération régional définit quatre questions fondamentales et 11 domaines de coopération entre les pays membres pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Les questions fondamentales sont les suivantes: a) normes pour les infrastructures, les installations et le matériel ferroviaires; b) changement d'écartement des voies; c) régimes juridiques différents pour les contrats de transport ferroviaire; et d) coordination des contrôles et inspections réglementaires aux gares frontières.

56. Les onze domaines de coopération indiqués dans le Cadre de coopération régional sont les suivants:

- a) Participation aux organisations ferroviaires internationales;
- b) Formulation d'accords sous-régionaux et bilatéraux sur la facilitation des transports ferroviaires;
- c) Coopération pour la normalisation des opérations de transport ferroviaire transfrontalières;
- d) Utilisation des systèmes d'information préalable sur les voyageurs et les marchandises;
- e) Arrangements régissant les échanges de wagons;
- f) Utilisation des nouvelles technologies pour l'exploitation des trains ainsi que le suivi des conteneurs;
- g) Mise en valeur des ressources humaines pour les opérations ferroviaires transfrontalières;
- h) Création de centres logistiques, de ports secs et de centres de maintenance aux gares d'échange situées aux frontières ou à leur proximité, en particulier le long des couloirs de fret ferroviaire;
- i) Simplification de l'interface intermodale des chemins de fer avec les transports maritimes, aériens et routiers;

j) Promotion de l'approche par couloirs dans la facilitation du transport ferroviaire international;

k) Vers un transport ferroviaire de marchandises sans papier.

57. Afin d'aider les membres et membres associés à mettre en œuvre le Cadre de coopération régional, le secrétariat mène actuellement un projet sur l'harmonisation des règles et réglementations applicables à la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Ce projet vise à définir a) des normes techniques minimales communes pour les paramètres opérationnels et techniques nécessaires à l'efficacité des transports ferroviaires internationaux; et b) un modèle/manuel des bonnes pratiques aux gares d'échange frontalières permettant de réduire la longueur des contrôles réglementaires pour les opérations ferroviaires internationales.

IV. Mise en service de systèmes intégrés de transport intermodal

58. La route et le rail restent les principaux modes de transport, ensemble ou individuellement, pour la majorité des membres et membres associés. Souvent, les avantages respectifs de chacun de ces modes ne sont pas pleinement exploités au bénéfice des économies nationales. L'efficacité des transports routiers et ferroviaires est indispensable au fonctionnement des systèmes intégrés de transport intermodal. Toutefois, pour que ces systèmes soient opérationnels, les pays devront mettre en place des interfaces intermodales solides pour tous les modes de transport, afin de tirer parti des points forts propres à chaque mode. Il pourrait être utile de planifier et de créer des couloirs multimodaux de transport et de transit efficaces afin d'accélérer la mise en service des systèmes intégrés de transport intermodal; en effet, il est peut-être plus facile d'amener ainsi toutes les parties prenantes à convenir des procédures simplifiées à appliquer dans certains couloirs de transport ou de transit.

A. Mise en place d'interfaces intermodales solides

59. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs est entré en vigueur en avril 2016. Il vient s'ajouter aux Accords intergouvernementaux sur le réseau de la Route d'Asie et sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et permettra de redonner un élan au développement concerté de ports secs d'importance internationale. Le bon fonctionnement des ports secs sera essentiel pour concrétiser la vision d'un système intégré de transport intermodal dans la région.

60. Si l'on veut assurer la continuité du transport au sein d'un système intégré de transport intermodal, il est vital d'améliorer l'efficacité des ports secs, des ports maritimes, des aéroports et des gares intermodales. Toutes les études montrent que le temps de transport de la cargaison d'un port sec ou d'un port maritime à une gare ferroviaire ou routière, ou inversement, constitue une partie importante du temps de transport global.

61. Selon une étude menée récemment par la CESAP sur la planification, la création et le fonctionnement de ports secs, les multiples procédures à la frontière peuvent entraîner des retards considérables. Il a été constaté également que si le temps d'arrêt moyen d'un conteneur d'importation est ramené de sept à trois jours, la productivité annuelle d'un terminal à

conteneurs peut être accrue de 150 %, d'où un abaissement du coût de transport global¹³.

62. Les ports secs de la région ont des pratiques différentes concernant la clairance des marchandises, ce qui entraîne une répétition de certains contrôles et une multiplication des documents et des inspections, avec pour corollaire l'allongement du temps et des coûts de transport. Il faut donc harmoniser les règles et réglementations applicables aux ports secs afin de renforcer les liaisons critiques des chaînes logistiques intermodales.

63. Les questions devant être résolues pour accroître l'efficacité des ports secs portent notamment, sans que la liste soit exhaustive, sur l'échange normalisé et préalable d'information entre les ports de débarquement et les ports secs ainsi qu'entre ports secs; l'efficience et l'efficacité des systèmes de garantie pour le transport des marchandises entre les ports secs et les ports de débarquement ainsi qu'entre les ports secs; la simplification des procédures de passage des frontières et/ou la réalisation d'inspections uniquement au point d'origine ou de destination, la suppression des inspections au passage de la frontière ou dans les ports en ce qui concerne les marchandises en transit; le recours à la notion d'exploitants de transport de confiance; l'efficience et la normalisation des procédures de transbordement dans les ports de débarquement et les ports secs; la simplification et la modernisation des procédures douanières (notification préalable à l'arrivée, gestion des risques et coordination entre organismes); la normalisation des procédures de clairance dans les ports secs d'importance internationale; la reconnaissance mutuelle des mesures de contrôle; et l'efficacité des liaisons avec d'autres modes de transport (ferroviaire, fluvial, aérien).

64. L'harmonisation des règles et réglementations applicables aux ports secs contribuera dans une large mesure à accroître l'efficacité des couloirs de transport/de transit, ce qui favorisera la coopération régionale et permettra le développement durable des pays.

65. À la demande des membres et membres associés, le secrétariat a l'intention de mener des études et d'organiser des réunions et séminaires afin de mettre en commun les meilleures pratiques et d'élaborer des directives relatives à la bonne exploitation des ports secs d'importance internationale.

B. Vers des systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal

66. Les conventions internationales et les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux portant sur la facilitation des transports contribuent de manière importante à l'harmonisation des cadres juridiques et réglementaires de transport international dans la région. Toutefois, conclure un accord n'est qu'une première étape; d'autres formalités d'approbation sont nécessaires pour que l'accord entre en vigueur et soit appliqué.

67. Les procédures de ratification ou d'approbation varient d'un pays à l'autre et sont parfois complexes et longues. Certains pays doivent modifier la législation intérieure existante avant la ratification ou l'approbation. S'il n'existe pas de lois ou règlements dans le domaine en question, il faut d'abord les élaborer et les appliquer. Par conséquent, nombre d'accords n'ont pas été dûment ratifiés ou approuvés, ce qui empêche toute nouvelle mesure en vue de leur application pratique. Par conséquent, la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional reste inégale et parcellaire.

¹³ Voir www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance.

68. De toutes les initiatives visant à faciliter les transports, la mise en service des infrastructures reliant les pays de la région et au-delà semble être celle qui demande le plus de temps. La planification et l'élaboration d'accords visant à faciliter des couloirs de transport ou de transit efficaces permettent d'aplanir certaines de ces difficultés. Étant donné que le trafic international de marchandises emprunte des itinéraires bien connus, il pourrait être relativement plus facile de réunir toutes les parties prenantes pour qu'elles conviennent de procédures simplifiées à mettre en œuvre dans certains couloirs de transport ou de transit.

69. Le lien entre couloirs de transport ou de transit et développement durable a été mis en évidence dans la résolution 69/213 de l'Assemblée générale, en date du 19 décembre 2014.

70. En dépit de la proximité géographique, les échanges entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Ouest sont les plus limités de la région de la CESAP; cette situation tient notamment au manque de liaisons de transport efficaces entre les pays. Pour améliorer la connectivité de transport en Asie du Sud et du Sud-Ouest, le secrétariat a organisé avec les États membres une série de concertations politiques sur le renforcement de la connectivité de transport. La première s'est tenue à Dhaka en juin 2013, la deuxième à Lahore (Pakistan) en décembre 2013, la troisième à New Delhi en novembre 2014 et la quatrième à Téhéran en décembre 2015.

71. À l'occasion de ces concertations, les pays ont fermement appuyé l'idée de l'élaboration d'un plan directeur visant à renforcer la connectivité de transport dans la sous-région, en étroite consultation avec les membres et les partenaires de développement de la CESAP. Ce plan directeur accorderait la priorité à la mise en service de couloirs de transport intermodal par la route et la voie ferrée, afin d'améliorer la connectivité de transport dans la sous-région, à l'aide notamment des outils et cadres conçus par la CESAP pour la facilitation des transports.

C. Connectivité des transports maritimes

72. Les transports maritimes sont le pilier du commerce international. Les marchandises transportées par mer représentent 80 % du volume total des échanges et 70 % du commerce global en valeur monétaire. Dans son *Étude sur les transports maritimes 2015*, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a également indiqué que 9,8 milliards de tonnes de marchandises étaient transportées par mer dans le monde, soit une augmentation de 3,4 % par rapport à 2013¹⁴.

73. Les transports maritimes sont l'un des catalyseurs du commerce entre les régions et à l'intérieur de celles-ci, des routes commerciales importantes traversant les océans Pacifique et Indien. Ainsi, la connectivité maritime est un facteur essentiel si l'on veut promouvoir le commerce et le développement économique. Dans le cas des petits États insulaires en développement et des grands pays archipélagiques, comme l'Indonésie et les Philippines, les liaisons maritimes constituent des voies d'approvisionnement vitales.

1. Transports maritimes internationaux

74. Les transports maritimes sont tout aussi importants pour les pays continentaux; ils sont essentiels pour appuyer le commerce et les échanges internationaux, contribuant ainsi dans une très large mesure au

¹⁴ Publication des Nations Unies, n° de vente E.15.II.D.6.

développement socio-économique. Des pays avancés sur le plan économique, tels que l'Allemagne, la Chine, les États-Unis, la France et la République de Corée sont fortement tributaires du transport de marchandises par mer pour leurs importations et exportations. La connectivité des transports maritimes est souvent bonne dans les grandes nations marchandes. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers 2016 de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement^{15,16} montre que la Chine (167 sur 100), Singapour (122) et la République de Corée (115) affichent les meilleures performances au monde.

75. Conscients de l'importance des transports maritimes internationaux, certains membres et membres associés de la CESAP ont réalisé de lourds investissements dans l'infrastructure portuaire. Les réglementations applicables aux importations/exportations ont été simplifiées afin de faciliter la clairance des marchandises. Les technologies de l'information et de la communication sont aussi largement utilisées pour créer des systèmes de cyberlogistique portuaire afin d'améliorer les services et d'accroître la transparence en permettant le traçage et le suivi des cargaisons, pour répondre ainsi aux prescriptions administratives et mettre en commun les renseignements pertinents relatifs au transport et à la logistique.

76. Il n'en reste pas moins que dans certains pays, les lourds investissements dans l'infrastructure et les mesures de facilitation concernent uniquement les ports. La connectivité à l'infrastructure intérieure et les activités de facilitation demeurent insuffisantes, ce qui finit par créer des encombrements dans les zones à proximité immédiate qui relient les ports et se répercute indirectement sur les opérations portuaires. Il est inutile de décharger et de dédouaner les cargaisons avec rapidité et efficacité si l'on ne peut pas ensuite les sortir du port. Il faut donc redoubler d'efforts pour inclure la connectivité à l'arrière-pays dans les plans d'investissement ou d'amélioration des ports nationaux.

2. Cabotage

77. De nombreux pays situés sur le continent asiatique ont un littoral étendu. Pourtant, le transport terrestre y est en général le mode le plus utilisé pour la circulation des marchandises.

78. Globalement, la part du cabotage dans la circulation intérieure des marchandises est minime dans la région de la CESAP. Par exemple, en Inde, le cabotage ne représentait que 7 % du volume total, en tonne-poids, du transport intérieur de cargaisons¹⁷. En Australie, le cabotage assure 17 % du fret. Il s'agit en général de cargaisons en vrac telles que le charbon, les minerais et les dérivés du pétrole¹⁸.

¹⁵ L'indice est calculé sur la base de cinq composantes: nombre de navires, capacité des conteneurs, dimensions maximales des navires, nombre de services et nombre de compagnies qui déploient des navires porte-conteneurs dans le port du pays en question. Voir <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

¹⁶ Cet indice se fonde sur la valeur maximale pour l'année 2004, qui est de 100; ainsi, en 2004 la valeur de la Chine était égale à un indice de 100.

¹⁷ The Indian Express, « Coastal shipping: A much needed boost », 2 septembre 2015. Disponible à l'adresse: <http://indianexpress.com/article/india/india-others/coastal-shipping-a-much-needed-boost/>.

¹⁸ Australie, Department of Infrastructure and Regional Development, « Coastal Shipping ». Disponible à l'adresse: https://infrastructure.gov.au/maritime/publications/pdf/Shipping_Reform_Fact_Sheet.pdf.

79. Au Japon, d'après les statistiques publiées par le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme en 2011, la part du cabotage était de 7 % seulement, mesurée en tonne-poids. Toutefois, si l'on tient compte de la distance parcourue, la part du cabotage passait à 41 % (mesurée en tonne-kilomètre)¹⁹. Ces pourcentages montrent clairement que pour le transport de marchandises sur de grandes distances, le cabotage est le mode privilégié, plutôt que le camionnage.

80. Le cabotage est particulièrement adapté au transport longue distance des cargaisons en vrac à moindre coût. Du fait de l'encombrement croissant des réseaux routiers et des infrastructures ferroviaires, le cabotage semble une solution plus attrayante, plus viable et plus durable, qui peut venir en complément du transport terrestre. Les Gouvernements du Bangladesh et de l'Inde ont été parmi les premiers à prendre conscience du potentiel offert par le cabotage et ont signé en 2015 un accord sur les opérations de ce type entre les deux pays.

3. Renforcement des capacités

81. Dans le cadre de son grand programme de travail sur le renforcement du savoir et la mise en valeur des ressources humaines à l'intention des membres et membres associés de la CESAP ainsi que du secteur privé, aux fins de l'exécution de mesures permettant d'améliorer l'efficacité des opérations de transport et de la logistique à l'échelle internationale, le secrétariat s'attachera à mettre à jour son manuel de formation sur les transports maritimes. Le but est de fournir des renseignements actualisés et une formation sur les aspects juridiques liés à l'expédition de cargaisons par voie maritime. Le manuel s'adresse notamment aux prestataires nationaux de services logistiques qui sont impliqués dans les opérations de transport maritime. Le manuel sera composé de plusieurs modules axés chacun sur un thème précis, par exemple la préparation des documents de transport, les normes d'emballage, les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses, la classification des navires et les opérations de bord.

V. Renforcer la compétitivité des services de logistique pour les transports à l'échelon régional

A. Mise en place de systèmes d'information pour réduire les coûts de logistique

82. Dans la plupart des pays en développement de la région, les coûts de logistique sont élevés du fait de la mauvaise performance du secteur, ce qui est un frein important à une croissance économique plus forte et plus soutenue.

83. D'après l'indice de performance logistique 2016²⁰, le score global de la région est de 2,9 (5 étant la valeur la plus élevée), ce qui est moins qu'en Amérique du Nord (4) et que dans l'Union européenne (3,6). Au sein de la région, on constate des disparités importantes entre les prestataires de services de logistique, qui témoignent des inégalités en la matière parmi les membres et membres associés. L'Australie, le Japon, Singapour et Hong

¹⁹ Voir <http://www.jpma.or.jp/img/relation/pdf/epdf-p09-10.pdf>.

²⁰ Les éléments qui sont pris en compte dans le calcul de l'indice de performance logistique sont les suivants: efficacité des opérations de claiance par les autorités douanières et de gestion des frontières, qualité des infrastructures de commerce et de transport, facilité avec laquelle le transport est organisé, fiabilité des services et traçabilité. Disponible sur le site: <http://lpi.worldbank.org/> (consulté en juillet 2016).

Kong (Chine) étaient classés parmi les 20 meilleurs mondiaux, mais d'un autre côté, cinq membres ou membres associés figuraient tout en bas du classement mondial. Il est bon de noter que l'indice de facilitation du commerce 2014 du Forum économique mondial donnait des résultats analogues, ce qui confirme l'importance du secteur des transports et de la logistique, éléments clés de la facilitation des échanges et du développement économique.

84. La sous-région de l'Asie de l'Est et du Nord-Est affichait de meilleurs résultats que les autres sous-régions en ce qui concerne l'indice de performance logistique, qui était de 3,6, suivie de l'Asie du Sud-Est et du Pacifique, où l'indice était de 3. En 2016, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest enregistrait un score de 2,7 en moyenne, tandis qu'en Asie du Nord et centrale, l'indice s'établissait à 2,3. La performance des pays en développement sans littoral a été relativement faible, le score moyen étant de 2,3. L'insuffisance du développement des infrastructures, la complexité des formalités à la frontière, les modifications fréquentes et imprévisibles apportées aux réglementations et la qualité des services de logistique offerts par les prestataires comptent parmi les facteurs qui ont une incidence sur la performance logistique. Dans l'ensemble, les chiffres de l'indice de performance logistique montrent que des améliorations sensibles sont possibles dans bon nombre des pays membres et membres associés de la CESAP.

85. Ce n'est pas un hasard si les pays qui affichaient un bon indice sont ceux qui ont mis en place à un stade précoce des systèmes faisant appel aux technologies de l'information et de la communication (TIC) aux fins de l'échange de données sur la logistique. Par exemple, à l'échelon national, Singapour a été parmi les premiers à créer une plateforme de cyberlogistique sécurisée qui facilite le partage et l'échange d'informations entre opérateurs commerciaux et prestataires de services de logistique, ce qui sert ses intérêts. Cette plateforme permet en outre de présenter les documents requis, de poser des questions et de verser les droits et taxes aux entités pertinentes. Alors que le commerce transfrontalier et le transport international ne cessent de s'intensifier, les systèmes d'information logistique transnationaux deviennent de plus en plus essentiels. Pour optimiser les effets positifs sur la facilitation du transport au sein des régions et entre elles, il faut veiller à l'interopérabilité de ces systèmes, en se fondant sur des normes harmonisées.

86. Il existe dans la région des systèmes d'information logistique privés et publics, mais ils présentent des fonctionnalités différentes et sont à divers stades de développement dans les pays membres et membres associés. Même au niveau national, certains pays ne font guère preuve de cohérence s'agissant de concevoir des systèmes d'information logistique, et des données et des normes techniques différentes sont adoptées dans différents pays.

87. Afin d'appuyer l'action menée par les membres et membres associés pour faire des TIC un élément essentiel de systèmes de commerce et de logistique du transport efficaces et efficaces, le secrétariat a chargé un groupe d'experts de mener une étude détaillée visant à passer en revue les aspects techniques des systèmes d'information logistique existants, de recenser les bonnes pratiques et de rédiger des recommandations sur les normes techniques régionales nécessaires pour mettre en place et utiliser de tels systèmes.

88. Les experts se sont réunis à quatre reprises et ont rédigé une étude régionale détaillée, intitulée « The Use of Logistics Information Systems for

Increased Efficiency and Effectiveness »²¹, qui a été examinée lors d'une réunion régionale tenue à Bangkok les 10 et 11 décembre 2015. À cette occasion, il a été proposé de soumettre les conclusions et les recommandations de l'étude, y compris le modèle type de système d'information logistique²², à la Conférence ministérielle des transports, pour adoption. Les recommandations d'ordre général devant être prises en compte par les pays qui envisagent de créer des systèmes d'information logistique sont notamment les suivantes:

- a) Utiliser des systèmes logistiques informatisés ou d'autres ressources des TIC se rapportant aux services logistiques, afin de créer des systèmes d'information logistique au niveau national, en tant que plateforme publique fournissant des services efficaces et efficients et permettant les échanges transnationaux;
- b) Mettre en place un mécanisme régional pour promouvoir la coopération entre pays en vue de concevoir des systèmes d'information logistique nationaux; il serait bon de veiller à coordonner les normes et à renforcer la coopération à l'aide d'un cadre juridique;
- c) Envisager des investissements publics ou des partenariats public-privé destinés à financer le développement de systèmes d'information logistique;
- d) Adopter un modèle type de système d'information logistique pour concevoir les systèmes nationaux.

89. Le secrétariat a bénéficié de l'expérience des Gouvernements de la Chine, du Japon et de la République de Corée, entre autres, pays qui ont mis en place en décembre 2010 la première plateforme sous-régionale d'échange d'information logistique de la région de la CESAP aux fins de faciliter l'échange trilatéral de données sur la logistique.

90. La résolution 70/197 de l'Assemblée générale, en date du 22 décembre 2015, a souligné qu'il était important d'adopter des technologies adaptées pour promouvoir des transports en transit internationaux fluides. Le modèle type régional de système d'information logistique pourrait faciliter et renforcer la connectivité, tant dans les pays qu'entre eux, en définissant un niveau commun de caractéristiques harmonisées qui constitueraient une condition préalable pour assurer l'interconnectivité des systèmes à l'avenir.

B. Renforcement des capacités aux fins du développement de la logistique

91. Dans de nombreux pays de la CESAP, le secteur de la logistique rencontre des difficultés qui tiennent à une mauvaise performance et à des coûts élevés. Il a été constaté que l'insuffisance des capacités des ressources humaines dans le secteur était l'un des principaux obstacles à l'efficacité et à l'efficacités des systèmes de logistique de la région. Dans certains pays, les prestataires de services logistiques n'ont pas accès à des programmes de formation de qualité. En outre, les normes exigées pour ces programmes de formation varient considérablement au sein même des pays et d'un pays à l'autre.

²¹ Voir www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness.

²² E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, annexe V.

92. Il est couramment admis qu'il importe de renforcer les capacités en améliorant les compétences professionnelles du personnel chargé du transport et de la logistique et qu'il serait utile de fixer des normes régionales pour la délivrance des brevets de formation. Le secrétariat a élaboré des directives relatives à la mise en place de systèmes de formation accrédités à l'intention des transitaires, des exploitants de transport multimodal et des prestataires de services logistiques de la région Asie-Pacifique. Ces directives étudient les moyens de fixer des normes régionales pour les programmes de formation destinés aux prestataires de services de transport et de logistique, en coopération avec les autorités nationales compétentes et des acteurs privés. Les bénéficiaires des programmes de formation accrédités qui suivent le cursus avec succès recevront un certificat de la CESAP reconnu par les pays de la région.

C. Conférence régionale à l'intention des prestataires de services logistiques

93. Chargée d'améliorer le professionnalisme et les compétences des prestataires de services logistiques, la Conférence régionale des prestataires de services logistiques (ex-Conférence/Forum régional de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de fournisseurs de services logistiques) se tient tous les ans depuis 2007 en même temps que la réunion de terrain en Asie-Pacifique de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés. La Conférence est l'instance au sein de laquelle les difficultés en matière de facilitation des transports et de logistique sont examinées et bien souvent résolues. Elle permet au secrétariat et aux associations nationales des prestataires de services logistiques (par exemple, les associations de transitaires) ainsi qu'aux membres et membres associés de la CESAP de mettre en commun le savoir et les données d'expérience et de débattre des questions émergentes, des problèmes et des réalisations en ce qui concerne le développement des services de logistique dans la région de l'Asie et du Pacifique. Les questions soulevées pendant la Conférence qui présentent un intérêt général sont compilées et largement diffusées. Par exemple, en juin 2015, le secrétariat a publié des notes d'orientation sur les dépôts de conteneurs et les exemptions de groupe pour répondre aux préoccupations des participants à la Conférence.

VI. Questions devant être examinées

94. Les délégations pourront juger utile d'adopter l'accord type sous-régional sur la facilitation du transport, l'accord type bilatéral sur les transports routiers internationaux, le modèle de permis multilatéral de circulation routière et le modèle type de système d'information logistique.

95. Les délégations pourront aussi juger utile de faire part des progrès accomplis dans le domaine de la facilitation des transports et de la logistique au niveau national.

96. Les délégations pourront juger utile de donner de nouvelles orientations sur les éléments indiqués plus bas, qu'il est prévu d'inclure dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

97. La demande de connectivité de transport à l'échelon régional s'est intensifiée rapidement du fait de la forte croissance économique enregistrée dans de nombreux pays. Si le développement des infrastructures de transport a bien avancé, il reste beaucoup à faire pour rendre ces infrastructures opérationnelles. Une approche fragmentaire, un manque d'intégration, des

coûts logistiques élevés et l'inefficacité sont les principaux obstacles à la connectivité opérationnelle ininterrompue des transports à l'échelon régional.

98. L'élimination des obstacles non physiques au transport international, la mise en place à l'échelon national, sous-régional et régional de systèmes intégrés de transport intermodal tirant parti au maximum des points forts des divers modes de transport et la réduction des coûts logistiques contribueront à assurer la connectivité opérationnelle des transports dans la région.

Objectifs immédiats

1. La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional doit être améliorée en renforçant les mesures de facilitation des transports, notamment s'agissant de l'harmonisation des normes techniques et d'exploitation ainsi que des réglementations et des pratiques; de la compréhension et de l'utilisation des nouvelles technologies; et du recours à des outils et cadres appropriés;
2. Des systèmes intégrés de transport intermodal doivent être établis et mis en service grâce à l'utilisation plus efficace des capacités et des infrastructures à disposition, au renforcement de la connectivité découlant de réseaux de transport interdépendants et compatibles dans l'ensemble de la région, aux infrastructures de transbordement, à l'harmonisation des normes techniques et à la définition de cadres législatifs communs;
3. Les services de logistique des transports doivent être développés dans la région au moyen du renforcement des capacités et de la mise en place de systèmes d'information logistique, aux fins d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique et de réduire les coûts.

Produits

1. Études/ateliers/assistance technique sur la mise en œuvre du Cadre stratégique régional pour la facilitation du transport routier international et du Cadre de coopération pour la facilitation du transport ferroviaire international;
2. Études/ateliers/services consultatifs aux fins de l'évaluation, de la conception et de la mise en œuvre de systèmes intégrés de transport intermodal, éléments essentiels de la connectivité de transport durable, aussi bien par voie maritime que terrestre et aérienne;
3. Assistance/services consultatifs/ateliers sur la formulation et l'application d'instruments juridiques et sur l'harmonisation des normes techniques en vue de rendre opérationnelle la connectivité de transport;
4. Études/ateliers sur l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter le transport maritime, routier, ferroviaire et intermodal à l'échelle internationale;
5. Actualisation des outils de facilitation du transport pour tenir compte des progrès techniques et de l'évolution des besoins en

matière de connectivité opérationnelle et études/ateliers/services consultatifs connexes sur leur utilisation;

6. Études/ateliers sur le renforcement des interfaces intermodales dans les ports secs, les gares intermodales, les ports maritimes et les aéroports et sur la mise en service de systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal;
7. Assistance technique/ateliers/séminaires/cours de formation en vue du renforcement des capacités des spécialistes des services logistiques et de l'établissement de mécanismes permettant de fournir avec efficacité des services logistiques, y compris des réunions rassemblant les entreprises logistiques de la région et leurs associations nationales;
8. Étude/atelier/service consultatif sur le renforcement de la connectivité opérationnelle maritime.

Indicateurs de succès

1. Multiplication des mesures ou initiatives prises au titre des cadres régionaux de facilitation du transport routier et ferroviaire international en vue de mettre en place un système intégré de transport intermodal à l'appui de la coopération et de l'intégration économiques régionales.
2. Mise en service d'un système intégré de transport intermodal à l'échelon régional en tant qu'élément clef de la connectivité de transport durable, aussi bien par voie maritime que terrestre ou aérienne.
3. Renforcement des connaissances et des compétences des membres et membres associés en matière de formulation et d'application des instruments juridiques et des normes techniques permettant la mise en place de la connectivité de transport dans la région et de la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional, y compris la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal, la connectivité des transports maritimes et la logistique.
4. Soutien accru des membres et membres associés en vue de l'utilisation d'outils de facilitation du transport qui tiennent compte des avancées technologiques et de l'évolution des besoins en matière de connectivité opérationnelle.
5. Utilisation accrue des technologies de l'information et de la communication et des nouvelles technologies apparentées pour faciliter le transport international, qu'il soit maritime, terrestre, ferroviaire ou intermodal.
6. Renforcement de la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional, notamment la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal, la connectivité des transports maritimes et la logistique.
7. Renforcement de la capacité des membres et membres associés à établir des mécanismes propres à assurer des services logistiques efficaces grâce à l'amélioration des compétences des

transitaires, des exploitants des systèmes de transport multimodal et des entreprises de logistique et de leurs associations nationales.

8. Amélioration de la connectivité opérationnelle des transports maritimes.
