

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Comité des transports**Cinquième session**

Bangkok, 19-21 novembre 2018

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

Les grandes questions en matière de transports**Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable****Note du secrétariat***Résumé*

Il est plus que jamais impérieux de faciliter le transport et la logistique en liaison avec le Programme de développement durable à l'horizon 2030. La concrétisation d'un système de transport intermodal intégré à même d'améliorer la viabilité des transports au niveau régional constitue toutefois un défi en soi et exige des efforts soutenus de la part des pays membres sur de multiples fronts. Le présent document contient un résumé des faits nouveaux importants intervenus récemment en matière de facilitation du transport dans la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, ainsi qu'un résumé des activités menées par le secrétariat en faveur de la connectivité opérationnelle des transports régionaux afin de renforcer le commerce intrarégional et interrégional et la connectivité entre les personnes.

Le document fournit des informations sur certains défis persistants et d'autres nouveaux défis en matière de facilitation du transport et de la logistique dans la région, et notamment sur la manière de répondre de façon rationnelle à la demande croissante de mobilité, et propose des moyens de relever ces défis. En vue de renforcer la connectivité opérationnelle des transports dans la région, il importe de redoubler d'efforts pour accroître l'efficacité du transport international routier et ferroviaire et l'intégration des modes de transport. Afin de parvenir à une intégration efficace des modes de transport, il est proposé de rendre opérationnels les systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal et d'harmoniser les règles et règlements applicables aux pôles d'échange intermodal. Il y est souligné également qu'il importe de tirer parti des nouvelles technologies pour faciliter le transport et la logistique et de constituer et de renforcer les partenariats avec les organisations sous-régionales et les banques de développement multilatérales.

* ESCAP/CTR/2018/L.1.

I. Introduction

1. Les transports sont essentiels au développement économique. La création de richesses au cours des derniers siècles s'est faite parallèlement aux progrès rapides dans le domaine des transports. Si les transports continuent de contribuer au développement économique, leurs effets négatifs sont devenus de plus en plus évidents. Ils contribuent pour un quart aux émissions mondiales, dont les trois quarts sont imputables à la circulation routière. Les accidents de la route constituent un problème majeur pour tous les pays du monde, et l'engorgement routier et la pollution atmosphérique sont une préoccupation croissante pour tous les pays en développement, ce qui montre que les transports ne suivent pas une évolution durable.

2. L'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 témoigne clairement de la nécessité de rendre les transports plus durables pour qu'ils contribuent effectivement à la réalisation des objectifs de développement durable. Rendre les transports durables est cependant une tâche colossale, car cela implique de répondre à la demande croissante de mobilité tout en réduisant leurs effets externes négatifs. Cela passe par un changement fondamental dans la manière dont les différents modes de transport interagissent afin d'apporter des solutions de transport durables. Plus concrètement, il y a lieu de mettre en place des systèmes de transport intermodal intégrés au niveau régional.

3. La mise sur pied d'un système de transport intermodal intégré au niveau régional implique de : a) rendre le transport routier international plus efficace de manière à réduire les obstacles non physiques qui continuent d'entraver le transport transfrontalier et en transit ; b) renforcer le transport ferroviaire international afin de rendre plus fiables les services de trains de marchandises internationaux, notamment en améliorant l'efficacité des procédures au passage des frontières ; et c) intégrer rationnellement les modes de transport en harmonisant les pôles d'échange intermodal à l'intérieur des pays, dans les ports maritimes et dans les aéroports, en rendant opérationnels les systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal et en utilisant les nouvelles technologies pour faciliter le transport et assurer l'efficacité des services logistiques dans les opérations de transport.

4. Étant donné l'ampleur de la tâche que représente la mise en place effective et efficace d'un tel système, il s'agirait pour les pays de la région d'une entreprise à long terme, qui exigerait des efforts soutenus de la part des parties prenantes sur de multiples fronts, notamment la création, le maintien et l'harmonisation des cadres juridiques, réglementaires et institutionnels qui régissent les organismes de transport et les services frontaliers des pays membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

5. Dans cette optique, la Commission a adopté la résolution 73/4 relative à la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, dans laquelle elle a prié la Secrétaire exécutive d'accorder la priorité à l'application du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), et à la réalisation des activités qui y figurent en vue de créer un système de transport intermodal intégré efficace réunissant les pays de la région de la CESAP.

6. Dans ce contexte, le présent document examine certains des défis persistants et d'autres nouveaux défis à la mise en place d'un système de transport intermodal intégré et la voie à suivre au niveau régional pour répondre de manière durable à la demande croissante de mobilité.

II. Facilitation du transport routier international

7. La facilitation du transport routier international est une tâche intrinsèquement complexe car elle implique une coordination entre les parties concernées non seulement en deçà des frontières, mais aussi au-delà de celles-ci. Étant donné que les pays disposent de moyens différents dans le domaine financier, en matière de ressources humaines, sur le plan institutionnel et autre, l'ampleur de la tâche à accomplir devient évidente. Au cours des dernières décennies, les pays membres de la CESAP et leurs partenaires de développement n'ont cessé d'œuvrer pour faciliter le transport routier international dans la région. Le caractère complexe des problèmes conjugué à la fragmentation des efforts de facilitation engagés fait que les résultats sont souvent inégaux et qu'assurer la fluidité du transport routier international reste un défi.

8. Pour assurer une action cohérente, la Commission a approuvé en 2012, dans sa résolution 68/4, le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux, dans lequel sont définis six éléments de base du transport routier international ainsi que sept mesures clés pour faciliter le transport routier international dans la région¹. Le Cadre reste essentiel pour aider les pays à faciliter le transport routier international. Le secrétariat y a été chargé de prendre des mesures proactives pour encourager le transport transfrontalier et en transit dans la région, en consultation avec les États membres.

A. Initiatives récentes visant à faciliter le transport routier international dans la région

9. En décembre 2016, les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et de la Mongolie ont signé l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique, et des mesures sont prises en vue d'en assurer la ratification et l'application ultérieurement. Le secrétariat a soutenu l'élaboration et la signature de l'Accord intergouvernemental, et les pays l'ont prié de contribuer à sa mise en œuvre. En outre, un certain nombre d'autres pays ont signalé également qu'ils souhaitent adhérer à l'Accord, qui est ouvert à l'adhésion de tous les membres du Réseau routier asiatique.

10. En Asie du Sud, les Gouvernements bangladais, bhoutanais, indien et népalais ont signé un accord sur les véhicules à moteur en 2015. Alors que les signataires ont pris des mesures pour le ratifier, divers essais ont été menés le long de certains itinéraires afin d'évaluer les difficultés auxquelles on peut s'attendre suite à la mise en œuvre de l'accord.

11. D'autre part, les gouvernements des pays de l'Asie du Sud s'efforcent aussi d'améliorer les liaisons de transport avec ceux de l'Asie centrale. En mai 2016, le Gouvernement indien a signé un accord tripartite avec les Gouvernements de l'Afghanistan et de la République islamique d'Iran et, en février 2018, il a adhéré à l'Accord d'Achgabat afin d'élargir ses possibilités de

¹ Les six éléments de base sont les suivants : a) autorisations de transport routier et droits de trafic ; b) visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers ; c) importation temporaire de véhicules routiers ; d) assurance des véhicules ; e) poids et dimensions des véhicules ; et f) certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules. Les sept mesures clés sont les suivantes : 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 ; 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.

liaison avec les pays de l'Asie centrale². En outre, la Chine et l'Inde ont récemment adhéré à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR afin d'améliorer leurs liaisons de transport avec les autres pays.

B. Obstacles à la facilitation du transport routier international

Poids et dimensions des véhicules

12. La disparité entre les poids et dimensions autorisés pour les véhicules constitue l'un des obstacles majeurs à la fluidité du transport routier international mentionnés dans le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux. Ces différences entraînent des retards importants au passage des frontières, car le transbordement des marchandises empêche le bon déroulement du transport routier international.

13. Par exemple, le pays A autorise les chargements de 44 tonnes sur un véhicule articulé, le pays B autorise 38 tonnes et le pays C 40 tonnes. Cela signifie que les camions du pays A doivent transporter une charge inférieure au poids maximum autorisé chez eux lors des livraisons dans le pays B ou durant le transit dans le pays B en direction du pays C. Pareillement, les camions du pays B doivent faire plus de trajets lorsqu'ils livrent dans les pays voisins en raison du poids autorisé inférieur chez eux.

14. Des sanctions ou des amendes sont généralement infligées aux transporteurs qui ne se conforment pas aux réglementations, ce qui donne lieu à des incidences financières indésirables. En outre, les véhicules étrangers surchargés peuvent endommager les infrastructures, notamment les routes et les ponts, compromettant ainsi la sécurité routière.

15. Compte tenu de l'importance de la question et de la complexité de l'harmonisation des poids et des dimensions des véhicules imposés dans les différents pays, le secrétariat a entrepris, avec l'appui financier du Gouvernement chinois, une étude approfondie dont l'objet est de formuler des recommandations visant à résoudre le problème de la disparité entre les poids et les dimensions autorisés pour les véhicules afin de faciliter le transport routier international dans la région.

Droits de trafic

16. La mise en place de dispositions relatives aux droits de trafic est une condition préalable indispensable au transport routier international. Actuellement, les droits de trafic entre les pays de la CESAP sont fixés par des accords bilatéraux portant sur les transports. Les pays suivent des modalités différentes pour organiser les opérations bilatérales de transport routier. Les régimes en place vont de l'absence d'échange de droits de trafic ou de la limitation de leur portée géographique aux itinéraires dans les zones frontalières à l'octroi du droit d'effectuer des opérations de transport routier international sur l'ensemble du territoire d'un pays donné sans qu'aucune autorisation ne soit nécessaire.

² L'Accord d'Ashgabat sur un couloir international de transport et de transit a été signé le 25 avril 2011 entre les Gouvernements d'Oman, de l'Ouzbékistan, de la République islamique d'Iran et du Turkménistan, Business Gateways International, « Ashgabat Agreement gets push with India joining the Central Asian transport corridor », 25 février 2018. Disponible à l'adresse : <https://businessgateways.com/news/2018/02/25/Ashgabat-Agreement-gets-push-with-India-joining-it>.

17. Comme le soulignent les études et les recommandations de la CESAP sur le transport routier, à long terme, la libéralisation des opérations de transport routier international et le remplacement des restrictions quantitatives (telles que les quotas de permis) par des critères qualitatifs pour l'accès aux marchés des transports devraient être considérés comme un objectif à suivre. Toutefois, comme il peut s'écouler un certain temps avant que tous les pays de la région soient en mesure d'atteindre un tel objectif, des mesures progressives peuvent être envisagées pour l'ouverture des opérations de transport routier international.

18. Tenant compte à la fois des objectifs à long terme et des différentes conceptions des droits de trafic et des systèmes d'autorisation existant dans la région, le secrétariat a élaboré l'Accord bilatéral type sur le transport international routier, dans lequel les approches adoptées par les pays en matière de réglementation des droits de trafic sont harmonisées suivant trois options³.

19. La première option concerne les pays qui ne sont pas encore disposés à accorder un accès général à leur territoire pour les opérations de transport international routier et qui préfèrent encore limiter le champ d'application de telles opérations à des itinéraires et à des postes-frontières qu'ils auront désignés. Cette option prévoit également des autorisations qui seront nécessaires pour la plupart des types d'opérations de transport.

20. La deuxième option ne fait aucune référence à des itinéraires ni à des postes-frontières, mais prévoit des autorisations assorties de restrictions quantitatives (contingents) concernant la plupart des types d'opérations de transport international. Cette approche est courante dans la région.

21. La troisième option prévoit un régime juridique sans autorisation pour le transport occasionnel de passagers et pour le transport bilatéral et en transit de marchandises. Les autorisations ne sont nécessaires que pour le transport régulier de passagers et pour le transport de marchandises effectué par un pays tiers. Plusieurs pays de la région suivent actuellement une approche analogue dans leurs accords bilatéraux sur le transport international routier.

22. Les pays membres sont encouragés à faire usage de l'Accord bilatéral type pour les futurs accords ainsi que pour la révision d'accords existants afin d'assurer l'harmonisation des textes du point de vue juridique, ouvrant ainsi la voie à une plus grande convergence et à une transparence accrue dans la réglementation des droits de trafic.

C. Mise en œuvre efficace des accords de facilitation des transports

23. 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. 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. Cela s'explique principalement par le fait que leur mise en œuvre constitue un problème constant pour les pays, car les compétences et les outils dont disposent les organismes de contrôle doivent être encore améliorés pour parvenir à un équilibre optimal entre l'instauration de mesures de facilitation et de mesures de contrôle.

³ L'Accord bilatéral type (E/ESCAP/MCT(3)/11, annexe III) a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou en décembre 2016, et approuvé par la Commission dans sa résolution 73/4.

Modèles de facilitation des transports

24. Dans cette optique, le secrétariat a mis au point divers modèles pour rendre plus efficace l'application des accords de facilitation des transports dans la région. Il s'agit des modèles suivants: a) le modèle de transport transfrontalier sécurisé qui montre le rôle des nouvelles technologies dans la facilitation des transports⁴; b) le modèle de transport transfrontalier efficace qui met à profit les progrès réalisés dans l'industrie du camionnage (changement de véhicule tracteur et de remorque) pour surmonter les obstacles non physiques⁵; c) le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières qui aide à rationaliser les flux d'information provenant des différentes agences frontalières pour éviter les doubles emplois⁶; et d) la méthodologie temps/coût-distance, outil de diagnostic et méthode permettant de suivre la performance des couloirs de transport⁷.

Manuels sur le transport transfrontière le long du Réseau routier asiatique

25. Du fait du manque d'informations sur les dispositions réglementaires applicables aux opérations de transport transfrontière, les transporteurs rencontrent des difficultés pour se conformer à la réglementation en vigueur. En conséquence, le secrétariat, avec l'appui financier du Gouvernement chinois, a mis en œuvre un projet visant à améliorer l'efficacité et l'efficience du transport transfrontière sur le Réseau routier asiatique, grâce à l'accès à l'information sur les réglementations transfrontières. Les informations recueillies lors d'une enquête menée à l'échelle de la région en coopération avec les fonctionnaires compétents et d'autres parties concernées dans les pays partageant des frontières terrestres ont été réunies dans l'ouvrage intitulé *Handbook on Cross-Border Transport along the Asian Highway Network*⁸. Ce manuel contient des informations sur les dispositions réglementaires, y compris les documents requis, applicables aux opérations de transport routier transfrontière le long du Réseau routier asiatique, et peut être utilisé comme source d'information pratique et comme outil par les décideurs, les transporteurs et les prestataires de services logistiques à propos des procédures et des formalités au franchissement des frontières.

26. D'autre part, pour faciliter la mise en œuvre de l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique, entre la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie, et pour faire le point sur les infrastructures et formalités transfrontières actuelles, le secrétariat a élaboré le manuel *Handbook on Cross-Border Transport and Ancillary Facilities along the Asian Highway Network Routes 3 and 4*⁹.

27. Le transport routier en général et le transport routier international en particulier sont actuellement dans le collimateur suite aux appels renouvelés en faveur du passage à des modes de transport plus durables. Toutefois, étant donné l'avantage comparatif du transport routier international – il offre souplesse et rapidité, il permet la livraison porte à porte et il présente de nombreux autres avantages –, il joue et continuera de jouer un rôle essentiel dans le mouvement des biens et des personnes dans la région. Dans le même temps, il est urgent de rendre le transport routier international plus efficace en éliminant les obstacles non physiques qui subsistent encore, notamment les questions de visa pour les

⁴ CESAP, « Secure Cross Border Transport Model » (Bangkok, 2012).

⁵ CESAP, *Efficient Cross-border Transport Models* (Bangkok, 2015).

⁶ CESAP, *Model on Integrated Controls at Border Crossings* (Bangkok, 2012).

⁷ Voir www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology.

⁸ CESAP (Bangkok, 2017).

⁹ CESAP (Bangkok, 2017).

équipages, d'assurance responsabilité civile pour les véhicules et d'importation temporaire des véhicules. Ces obstacles entraînent des retards excessifs aux frontières, avec des conséquences non seulement économiques, mais aussi sociales et environnementales.

III. Facilitation du transport ferroviaire international dans la région et au-delà

28. L'adoption du Programme 2030 a fait ressortir l'importance des solutions de transport durable pour réaliser les objectifs du développement durable. Afin de progresser dans cette voie au niveau régional, des initiatives de politique générale proactives s'imposent en faveur des modes de transport économes en énergie et respectueux de l'environnement tels que le rail.

A. Augmentation des volumes de fret ferroviaire international

29. Selon diverses estimations, le fret ferroviaire a augmenté rapidement, et les statistiques actuelles du transport international de marchandises par chemin de fer montrent également des tendances à la hausse. Le nombre de trains-blocs de conteneurs organisés le long d'itinéraires reliant la Chine à l'Europe a augmenté rapidement, passant de 17 trains de marchandises en 2011 à 3 673 en 2017, et de deux itinéraires en 2011 à 61 en 2017¹⁰.

30. Pour répondre à la demande croissante de transport terrestre, les pays de la région de la CESAP mettent en œuvre de nombreuses initiatives nationales et régionales en vue d'accélérer le développement des infrastructures de transport dans le but de renforcer encore les liaisons de transport entre eux¹¹.

31. Malgré les efforts déployés pour améliorer la connectivité physique des transports, les réseaux ferroviaires restent sous-utilisés pour des raisons à la fois techniques et institutionnelles. Les mesures prises pour compléter les chaînons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique en sont à divers stades d'avancement. Dans l'intervalle, afin de renforcer et de faciliter le transport ferroviaire international en Asie et entre l'Asie et l'Europe, il est impératif d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures souples.

B. Harmonisation des règles et règlements pour faciliter le transport ferroviaire international

32. Dans la résolution 71/7 de la Commission, relative à l'adoption du Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, les pays de la région ont reconnu la nécessité de prendre des mesures pour faciliter le transport ferroviaire international. Dans ledit Cadre de coopération régional, il a été souligné qu'il importait que les pays membres œuvrent de concert pour le développement d'un transport ferroviaire international efficace en traitant quatre questions fondamentales et en travaillant

¹⁰ Agence EFE, « Le nombre de trains de marchandises le plus élevé entre la Chine et l'Europe est atteint en 2017 », 22 janvier 2018.

¹¹ Par exemple, l'initiative « Une Ceinture et une Route », lancée en Chine en 2013, vise à promouvoir la connectivité et à faciliter le développement des liaisons de transport. Au Kazakhstan, la politique économique appelée « Nurlı Zhol » (La voie de l'avenir), annoncée en 2014, porte sur le développement et la modernisation des infrastructures de transport et de logistique, ainsi que sur d'autres domaines. La stratégie de développement du transport ferroviaire de la Fédération de Russie pour 2030, élaborée initialement en 2008 et révisée en 2013, définit des objectifs stratégiques tels que l'espace de transport intégré dans la Fédération de Russie et l'intégration au système de transport international.

ensemble dans onze domaines de coopération¹². Pour donner suite à la résolution 71/7 de la Commission, le secrétariat a entrepris un projet consacré à l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international dans la région. Trois études ont été commandées dans le cadre du projet.

33. Dans le cadre de la première étude, qui porte sur les pratiques suivies dans le transport ferroviaire international au franchissement des frontières¹³, les procédures à un certain nombre de postes frontaliers ferroviaires de la région ont été étudiées et des mesures visant à en améliorer l'efficacité proposées. Les procédures suivies au passage des frontières jouent un rôle essentiel dans la facilitation du transport ferroviaire international, car les retards dus aux formalités aux frontières entraînent une augmentation du temps de transit, compromettant ainsi la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes.

34. Les dispositions légales relatives au transport ferroviaire international, les règlements douaniers et les autres prescriptions réglementaires déterminent les opérations et les formalités au passage de la frontière. Compte tenu de la diversité des formalités douanières applicables d'un pays à l'autre pour le transport ferroviaire en transit, leur harmonisation dans le cadre d'un arrangement régional peut se justifier. L'étude devrait permettre de mieux faire connaître aux agents des chemins de fer et des services frontaliers des pays membres les bonnes pratiques et les mesures susceptibles de réduire le temps nécessaire pour le franchissement des frontières afin d'améliorer la fiabilité des trains de marchandises.

35. Dans la deuxième étude, relative au renforcement de l'interopérabilité en vue de faciliter le transport ferroviaire international¹⁴, trois dimensions de l'interopérabilité ont été retenues : l'interopérabilité technique, définie par des paramètres techniques communs concernant l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant ; l'interopérabilité juridique, qui donne lieu à des obligations contractuelles unifiées à l'égard des clients depuis l'origine jusqu'à destination ; et l'interopérabilité opérationnelle, qui est assurée grâce à des pratiques opérationnelles harmonisées sur toute l'étendue d'un couloir ferroviaire. Y sont également précisés les principaux paramètres techniques et pratiques d'exploitation du transport ferroviaire pour différents niveaux d'interopérabilité technique et opérationnelle.

¹² Dans le Cadre de coopération régionale, quatre questions fondamentales et onze domaines de coopération entre les membres ont été retenus aux fins de la facilitation du transport ferroviaire international. 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. Les onze domaines de coopération 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 transfrontières ; d) utilisation des systèmes d'information avancée sur les marchandises et les voyageurs ; e) arrangements dans le domaine de l'échange des wagons ; f) utilisation des nouvelles technologies dans l'exploitation des trains ainsi que dans le suivi des conteneurs ; g) développement des ressources humaines pour les opérations ferroviaires transfrontières ; 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 maritime, aérien et routier ; j) promotion de l'approche par couloirs dans la facilitation du transport ferroviaire international ; et k) vers un transport ferroviaire de marchandises sans papier.

¹³ CESAP, *Study on Border Crossing Practices in International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

¹⁴ CESAP, *Enhancing Interoperability for Facilitation of International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

36. Une plus grande interopérabilité passe par une coordination plus étroite entre les administrations ferroviaires et les services frontaliers des pays. Elle nécessite des paramètres techniques communs pour l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant et des pratiques harmonisées pour l'exploitation ferroviaire. Cette étude visait à permettre aux administrations ferroviaires et aux services frontaliers de la région de mieux comprendre l'éventail des mesures possibles pour améliorer l'interopérabilité entre les chemins de fer dans toutes ses dimensions afin de faire du transport ferroviaire international l'un des modes de transport préférés.

37. Dans la troisième étude sont examinés les systèmes d'échange électronique d'informations utilisés pour le transport ferroviaire international. La spécification technique d'interopérabilité de la Commission européenne relative au sous-système « applications télématiques au service du fret » du système ferroviaire de l'Union européenne, contient des mesures pratiques et des mesures institutionnelles pour l'échange électronique d'informations dans le secteur ferroviaire. De nombreuses compagnies ferroviaires de la région de la CESAP mettent également au point des systèmes d'échange électronique d'informations en se fondant sur les brochures publiées par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, et les pays de la Communauté d'États indépendants ont créé un conseil des transports ferroviaires pour traiter de cette question.

38. L'existence de systèmes d'échange électronique d'informations qui présentent des spécifications techniques et des bases juridiques différentes risque de perturber le flux d'informations le long des couloirs ferroviaires internationaux. Cette étude avait pour but d'aider les responsables des chemins de fer et des services frontaliers à mieux comprendre comment utiliser les systèmes d'échange électronique d'informations pour le transport ferroviaire international.

C. Cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà

39. À sa cinquième réunion, tenue à Busan (République de Corée) en juin 2017, le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a reconnu que l'on pourrait améliorer l'état de préparation opérationnelle dudit réseau à l'aide de mesures comme le développement des échanges électroniques des données et la simplification des formalités douanières, qui faciliteraient le transport ferroviaire international, et a suggéré de définir un cadre réglementaire commun dans ce domaine¹⁵.

40. En conséquence, le secrétariat, conjointement avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, a élaboré un cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà (qui fait l'objet du document ESCAP/CTR/2018/3). L'avant-projet de cadre a été examiné par un groupe d'experts réunis à Bangkok en septembre 2017. Reconnaissant l'importance des questions que soulève la promotion du transport ferroviaire international, le groupe d'experts a demandé au secrétariat de travailler sur ce cadre en collaboration avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer. Par la suite, le projet de cadre a été présenté à la Réunion régionale sur l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international, qui s'est tenue à Astana en décembre 2017. Les participants à cette réunion ont recommandé que la version finale du cadre soit soumise au Comité des transports pour approbation. Suite à cela, le cadre a été examiné à la Réunion d'experts de haut niveau tenue à Ankara en mai 2018. Cette réunion a affiné le cadre et a rappelé la recommandation de

¹⁵ Le rapport de la réunion fait l'objet du document E/ESCAP/TARN/WG(5)/6.

la Réunion régionale d'en saisir le Comité pour qu'il le soumette à la Commission pour adoption en 2019.

41. Le cadre inclut quatre questions bien définies et des objectifs et processus destinés à les traiter en vue de rendre encore plus efficace le franchissement des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique. Les questions qui y sont définies sont : a) l'échange d'informations entre les compagnies ferroviaires ; b) les formalités douanières et celles imposées par d'autres administrations publiques ; c) les changements d'écartement des voies ; et d) la mesure de l'efficacité des postes-frontières ferroviaires.

42. Les objectifs fixés pour les quatre questions ainsi définies sont les suivants : a) élaborer des principes directeurs pour l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle ; b) harmoniser les formalités douanières pour le transport ferroviaire international et les officialiser par des arrangements appropriés entre les pays membres ; c) concevoir des modes opératoires normalisés pour faire face efficacement aux changements d'écartement des voies selon les différents scénarios possibles ; et d) élaborer des indicateurs détaillés pour mesurer l'efficacité des postes-frontières ferroviaires et utiliser une méthodologie normalisée pour cerner les défis et recommander des solutions.

43. L'application des mesures proposées contribuerait à réduire le temps de franchissement des frontières sur les lignes ferroviaires, à rendre les trains de marchandises plus fiables et à accroître la part modale des chemins de fer.

IV. Intégration efficace des modes de transport pour des résultats durables

A. Rendre opérationnels les systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal

44. Compte tenu du rôle central que jouent les couloirs de transport dans le commerce mondial, le secrétariat a lancé un projet de planification globale des couloirs de transport eurasiatiques. Dans le cadre de l'étude menée au titre du projet, il a été constaté que les liaisons manquantes et la piètre qualité des réseaux d'infrastructures de transport pénalisaient fortement les transports terrestres entre l'Asie et l'Europe¹⁶. La complexité des formalités de passage des frontières et de transit nuit également à la connectivité des transports. Dans certains cas, aucun droit de trafic ne régit les opérations de transport, ce qui oblige à transborder les cargaisons lors du passage des zones frontalières.

45. Il existe de nombreuses initiatives visant à développer les couloirs de transport dans la région de la CESAP. Certains couloirs routiers et ferroviaires importants ont été mis en place dans le cadre des organisations et programmes suivants : l'Association sud-asiatique de coopération régionale, l'Organisation de coopération économique, le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, le Programme de coopération économique de la sous-région Bassin du Mékong. La CESAP, la Commission économique pour l'Europe, le couloir Europe-Caucase-Asie et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer ont pris des initiatives pour développer des couloirs de transport entre les régions. Il existe également diverses initiatives nationales visant à aménager des couloirs de transport.

¹⁶ www.unescap.org/resources/comprehensive-planning-eurasian-transport-corridors-strengthen-intra-and-inter-regional.

46. Bien que chaque initiative ait son importance et réponde aux besoins des pays visés dans telle ou telle sous-région, une surabondance d'initiatives dans le domaine de l'aménagement de couloirs de transport risque de donner lieu à des doublons, voire de mettre les initiatives en concurrence les unes avec les autres, ce qui poserait des problèmes, notamment sur le plan de la mise en œuvre, sans parler des retombées négatives en termes d'efficacité et d'efficience des opérations de transport.

47. En 2014, l'Assemblée générale a adopté la résolution 69/213 concernant le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable, dans laquelle elle a souligné la nécessité d'harmoniser et d'améliorer les infrastructures, les installations et les services de transport et de douane dans les couloirs internationaux de transport et de transit. Elle a également demandé aux États membres et aux organisations internationales et régionales d'encourager plus avant les parties concernées par la création de couloirs internationaux de transport et de transit et leur fonctionnement à renforcer leur coordination et leurs consultations périodiques mutuelles.

48. En 2015, l'Assemblée générale a adopté la résolution 70/197, intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables », dans laquelle elle se disait consciente de l'importance des couloirs de transport et de transit s'agissant de faciliter la jonction entre modes de transport sur les voies de communication nationales, de favoriser les liens entre zones urbaines et zones rurales afin de stimuler la croissance économique aux niveaux local et régional, de promouvoir l'interaction entre les villes, les populations et les ressources, et de faciliter le commerce intra et interrégional. Elle s'est également félicitée de l'action menée par les organisations internationales, dans le cadre de leur mandat respectif, pour créer des couloirs internationaux et régionaux de transport et de transit et les mettre en service.

49. En 2017, l'Assemblée générale a adopté la résolution 72/212 sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable, dans laquelle elle a rappelé l'importance des couloirs de transport et de transit dans la promotion des liens entre zones urbaines et zones rurales afin de stimuler la croissance économique aux niveaux local et régional et souligné qu'il importait d'établir des partenariats multipartites pour mettre en place ces modes de transport.

Créer une cellule régionale d'étude sur les couloirs de transport

50. Compte tenu de l'importance croissante accordée à la coopération pour mettre en place et en service des couloirs de transport, mais aussi de la nécessité d'adopter une approche multipartite tout en respectant les impératifs du développement durable, il est urgent d'envisager les initiatives de création de couloirs de transport dans une perspective régionale pour fournir aux responsables chargés de leur mise en place et de leur exploitation une analyse détaillée des enjeux, des solutions possibles et des bonnes pratiques, afin d'aider les pays à prendre des décisions éclairées.

51. À cette fin, le secrétariat pourrait créer une cellule régionale d'étude sur les couloirs de transport. Le dialogue politique régional sur le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et en Asie centrale, tenu à Bangkok en février 2018, a recommandé au secrétariat de créer un groupe intergouvernemental d'experts sur les couloirs de transport afin de donner la

priorité à leur mise en service et à leur exploitation, et d'obtenir des résultats satisfaisants dans ce domaine¹⁷.

B. Harmonisation des règles et réglementations pour les points d'échange intermodal

52. Les terminaux intermodaux, les ports maritimes et les ports secs de la région suivent diverses pratiques de dédouanement des marchandises, qui, bien souvent, se traduisent par des procédures répétitives, une documentation fastidieuse ou non uniformisée et des inspections multiples. Il en résulte une perte d'efficacité dans les échanges intermodaux et une augmentation non négligeable du temps et du coût de transport des marchandises, en particulier pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral. La rationalisation des formalités de dédouanement et de transport en transit des marchandises entre les installations intermodales, les ports secs et les ports maritimes pourrait améliorer sensiblement l'efficacité des processus de transport et réduire les coûts d'acheminement des marchandises le long des couloirs de transport internationaux.

53. L'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs en avril 2016 témoigne de la volonté des pays de coopérer au développement coordonné des ports secs – élément indispensable à la mise en place d'un système efficace et intégré de transport intermodal dans la région. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a notamment pour objectif spécifique d'améliorer nettement la connectivité intermodale en sorte que les transbordements du wagon au camion et vice versa et les transbordements du bateau au wagon ou au camion et vice versa soient menés avec diligence, et de simplifier et rationaliser considérablement les procédures de passage des frontières, dans l'objectif de réduire les retards accumulés dans les ports et aux frontières¹⁸.

54. L'expérience montre que plusieurs points doivent être pris en compte pour améliorer les liaisons intermodales entre les modes de transport, notamment les suivants : échanges d'informations normalisés entre les ports de débarquement et les ports intérieurs ; efficacité et efficience des systèmes de gestion des garanties pour le transport des marchandises entre les ports de débarquement et les ports intérieurs ; simplification des procédures de passage des frontières (uniquement pour les inspections générales au point d'origine ou de destination et non pas au passage des frontières ou dans les ports pour les marchandises en transit) ; collaboration avec des exploitants de transport fiables ; efficience et normalisation des procédures de transbordement dans les ports de débarquement et les points intermodaux ; simplification et modernisation des procédures douanières (notification préalable à l'arrivée, gestion des risques et coordination entre organismes) ; standardisation des formalités douanières ; reconnaissance mutuelle des mesures de contrôle et efficacité de la transmission de l'information entre différents modes de transport.

55. Pour améliorer l'efficience des interfaces intermodales dans les ports maritimes, dans les aéroports et dans les ports secs, il est impératif d'harmoniser les règles et règlements régissant les échanges intermodaux.

¹⁷ Voir www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights_RPD_7-8%20Feb%202018_200318.pdf.

¹⁸ Résolution 69/137 de l'Assemblée générale, annexe II.

C. Mettre à profit les nouvelles technologies pour faciliter les transports et la logistique

56. Les nouvelles technologies qui ont vu le jour en partie sous l'impulsion de la révolution Internet commencent à avoir un impact important sur divers aspects de la connectivité des transports. Dès leur commercialisation, les technologies telles que les systèmes de positionnement par satellite, les systèmes de communication mobiles et les scellés électroniques équipés de la technologie d'identification par radiofréquence ont commencé à jouer un rôle important dans la facilitation des transports et la logistique. Associées à des phénomènes émergents comme l'Internet des objets, l'intelligence artificielle et la chaîne de blocs, ces technologies joueront dans les années à venir un rôle croissant et décisif dans la facilitation du transport.

57. Les pays d'Asie du Sud ont pris des mesures pour mettre les nouvelles technologies au service de la facilitation des transports. Prenant comme point de départ le modèle de transport transfrontalier sécurisé mis au point par le secrétariat, des mesures ont été prises pour lancer un projet pilote de suivi électronique des marchandises et des véhicules sur les itinéraires de transit entre l'Inde et le Népal¹⁹. Ce projet pilote, appelé à se développer, devrait permettre de réduire les coûts du transport en transit pour le Népal, qui est un pays enclavé.

58. Les systèmes électroniques de suivi des marchandises sont de plus en plus utilisés pour faciliter le transport en transit. De nombreux accords sous-régionaux comportent des dispositions relatives au suivi électronique des marchandises. Plusieurs entreprises du secteur privé offrent maintenant des solutions permettant d'assurer la traçabilité électronique des marchandises et des véhicules. Les technologies en question et les logiciels associés évoluent rapidement, donc des versions plus performantes et plus économiques sont régulièrement mises sur le marché.

59. Faute d'interopérabilité, les nombreuses solutions proposées risquent d'accroître les coûts, comme en ont fait l'expérience certains pays d'autres régions en développement, notamment l'Afrique de l'Est : puisque les systèmes nationaux de suivi électronique des cargaisons n'étaient pas propices au transit ininterrompu, les pays de l'Afrique de l'Est ont mis en place un système régional de suivi des marchandises, pour améliorer la prévisibilité et la sécurité des opérations de transport de fret²⁰. En a résulté une baisse des primes d'assurance et des coûts de transport, ainsi qu'une diminution générale des coûts des échanges commerciaux le long du couloir de transit. Dans la mesure où ces systèmes peuvent faciliter le transport en transit, il serait souhaitable de standardiser et d'harmoniser les paramètres des principaux éléments des systèmes électroniques de suivi des véhicules dans l'optique de faciliter le transport en transit.

60. De plus, le suivi électronique des marchandises et des véhicules permet un contrôle en temps réel, donc les autorités douanières y voient moins de risque et exigent moins de garanties. Les systèmes de suivi électronique, associés au

¹⁹ Inde, Ministère des finances, « Memorandum on pilot project for electronic cargo tracking system to facilitate transit cargo movement between India and Nepal to be signed », 30 mars 2017. Les essais effectués précédemment sur l'itinéraire de transit entre l'Inde et le Bhoutan, avec l'assistance technique du secrétariat, ont confirmé la faisabilité technique et économique de ces technologies pour faciliter le transit.

²⁰ Organisation mondiale des douanes, « Kenya, Rwanda and Uganda officially launch Regional Electronic Cargo Tracking System », 27 février 2017.

système électronique de transport en transit²¹, peuvent sécuriser le transit et réduire les frais de garantie, le facteur coût pouvant être corrélé à une réduction des risques. De tels systèmes pourraient favoriser l'introduction de régimes de garantie plus souples que les régimes relativement stricts de certains des systèmes de transit existants. Pour mieux faire connaître ces systèmes aux responsables gouvernementaux, le secrétariat a élaboré un guide pour la mise en place d'un système automatisé de transport en transit douanier (*Guide on Establishing an Automated Customs Transit Transport System*)²², et a l'intention d'apporter un appui sur le plan des politiques et de mener des activités de renforcement des capacités, à la demande des pays membres²³.

61. En outre, les coûts de logistique sont élevés dans de nombreux pays de la région, faute de coordination entre les divers acteurs du secteur logistique, ce qui nuit à la compétitivité des pays concernés. Compte tenu de l'essor rapide du commerce électronique et des défis d'ordre logistique qui vont de pair avec cet essor, le rôle des plateformes logistiques numériques devient de plus en plus important pour le partage de l'information entre les parties prenantes.

62. Par exemple, à Singapour, une plateforme nationale de logistique électronique appelée TradeXchange a été créée pour faciliter le partage et l'échange d'informations entre les acteurs des secteurs commercial et logistique. De même, l'Inde est en train de se doter d'une plateforme logistique intégrée qui mettra en relation les acheteurs ainsi que les prestataires de services logistiques avec tous les organismes publics, notamment les douanes, mais aussi les systèmes portuaires intégrés, les terminaux maritimes et aéroportuaires, ainsi que les compagnies maritimes et ferroviaires, dans le but de réduire les coûts logistiques²⁴.

63. Du fait de la progression constante des échanges commerciaux transfrontières et de la multiplication des liaisons de transport, les systèmes d'information logistiques transnationaux deviennent de plus en plus indispensables. Pour optimiser leurs effets positifs sur la facilitation des transports à l'intérieur des régions et entre les régions, ces systèmes doivent être compatibles entre eux et reposer sur des normes harmonisées. À l'appui des efforts dans ce sens, aussi bien dans les pays qu'entre les pays, le secrétariat a élaboré le Modèle type des systèmes d'information logistique, qui a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports et approuvé par la Commission dans sa résolution 73/4²⁵.

64. Compte tenu de l'évolution rapide de ces technologies et de leur impact, en particulier sur la facilitation des transports, le partage d'expériences entre les membres et les membres associés peut permettre à ces derniers de mieux appréhender les enjeux et de diversifier leurs options pour relever les défis en matière de facilitation du transport. Le secrétariat peut accueillir des séminaires et ateliers consacrés à la mise en commun des données d'expérience, à la diffusion de bonnes pratiques et à la définition de directives concernant l'utilisation des nouvelles technologies à même d'améliorer la connectivité des transports.

²¹ Ce système est mis en œuvre entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) en tant que système de transit douanier de l'ASEAN, lequel s'inspire du nouveau système de transit informatisé de l'Union européenne.

²² CESAP (Bangkok, 2016).

²³ Le secrétariat propose d'organiser des activités en rapport avec le système de transit douanier de l'ASEAN entre les États membres de l'ASEAN dans lesquels il est mis en place.

²⁴ « Commerce Ministry plans integrated logistics portal », *The Hindu Business Line*, 17 janvier 2018.

²⁵ Voir E/ESCAP/73/15/Add.1.

D. Renforcer la connectivité maritime

65. La promotion de liaisons de transport maritime efficaces dans la région s'inscrit dans les mesures visant à répondre aux préoccupations croissantes au sujet de la durabilité des transports. La connectivité des transports maritimes est importante pour tous les pays de la région de la CESAP, en particulier les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral qui doivent relier leurs réseaux de transport terrestre aux ports maritimes. Cela étant, la connectivité maritime doit être envisagée dans une optique de connectivité globale des transports, d'où la nécessité de s'occuper de questions telles que l'efficacité des ports et les liaisons qu'ils offrent avec l'arrière-pays.

66. De nombreux pays membres de la CESAP ont modernisé leurs ports et lancé des programmes d'expansion des liaisons maritimes. En 2016, l'Inde a mis sur pied un programme de développement portuaire appelé Sagarmala, dont le but est d'accroître la capacité des ports existants, d'améliorer les liaisons entre les ports et l'arrière-pays et de promouvoir une industrialisation axée sur les ports²⁶. Pour de multiples raisons, les liaisons ports-arrière-pays restent insuffisantes dans de nombreux pays en développement sans littoral et pays les moins avancés. Un rapport de la Banque mondiale sur la compétitivité des ports à conteneurs d'Asie du Sud a montré qu'en dépit des progrès réalisés depuis 2000, la sous-région pouvait mieux faire : en effet, en Asie du Sud, le transport maritime coûte toujours plus cher et prend plus de temps qu'ailleurs²⁷. Pour accroître la compétitivité des exportations sud-asiatiques, il faudrait rationaliser les ports à conteneurs, sachant que plus des trois quarts des marchandises échangées passent par les ports maritimes.

67. Les imperfections des systèmes portuaires intégrés dont sont équipés de nombreux ports maritimes de cette région sont un des principaux facteurs qui nuisent à l'efficacité des ports²⁸. D'après un rapport récent de la société Dun & Bradstreet traitant des défis et questions en rapport avec la logistique portuaire en Inde, les systèmes portuaires intégrés, en l'état actuel, ne sont pas suffisamment au point pour mettre en contact les différents professionnels intervenant dans les ports et leur permettre d'échanger des informations en temps réel. Un examen approfondi du fonctionnement des systèmes portuaires intégrés dans la région s'impose pour déterminer comment les utiliser au mieux, en particulier en ce qui concerne l'échange de messages et la création de liens avec les guichets uniques, ainsi que les opérations douanières en ligne et les plateformes logistiques, le but étant d'améliorer l'efficacité des procédures de dédouanement dans les ports.

68. Pour tirer pleinement profit des avantages de la modernisation des ports, il est impératif de simplifier les processus de gestion des marchandises et de dédouanement dans les ports en faisant appel à de nouvelles technologies susceptibles de réduire les lourdeurs administratives et autres inefficiences lors des opérations de transport. À cet égard, Maersk et IBM ont mis au point un mécanisme de chaîne d'approvisionnement transfrontière à l'échelle de

²⁶ « Sagarmala is a very ambitious project of the Indian Government: Rajive Kumar, Shipping Secretary », *Economic Times*, 23 mars 2017. Disponible à l'adresse : http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/Sagarmala%20is%20a%20very%20ambitious%20project%20of%20the%20Indian%20Government_%20Rajive%20Kumar%2C%20Shipping%20Secretary%20-%20The%20Economic%20Times_0.pdf.

²⁷ Banque mondiale, « Competitiveness of South Asia's container ports », 27 avril 2017. Disponible à l'adresse : www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/27/port-performance-south-asia-better-still-expensive-slow-report.

²⁸ Un système portuaire intégré est une plateforme électronique ouverte et neutre qui permet d'échanger des informations de manière sûre et intelligente entre les acteurs publics et privés afin d'améliorer la compétitivité des communautés des ports maritimes.

l'industrie qui fonctionne grâce à la technologie de la chaîne de blocs, et pourrait faciliter la gestion, par voie électronique, des transactions entre expéditeurs, transitaires, transporteurs maritimes et autorités portuaires et douanières. Ce mécanisme a été conçu pour tenter de réduire la fraude et les erreurs et pour limiter le temps perdu lors des opérations de transit et d'expédition, et permettre ainsi de mieux gérer les stocks²⁹.

69. Le mécanisme en question pourrait aider les transporteurs à réduire les coûts de traitement des documents commerciaux et de transport et à éliminer les retards induits par le transfert physique de la documentation papier. Cela permettrait également de garantir la traçabilité du conteneur au fur et à mesure de son déplacement dans la chaîne d'approvisionnement. Les autorités douanières pourraient également bénéficier d'un suivi en temps réel et les informations nécessaires à l'analyse et au ciblage des risques permettraient de gagner en sécurité et en sûreté, mais aussi de fluidifier les procédures d'inspection aux frontières. Le secrétariat a l'intention de nouer des partenariats avec ces entités pour faire bénéficier ses membres des avantages des technologies de la chaîne de blocs au profit de la facilitation du transport.

70. 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. La part de la navigation côtière dans la circulation intérieure des marchandises est minime dans la plupart des pays de la région. Ce mode de navigation est bien adapté au transport, sur de longues distances, de marchandises en vrac comme le charbon, les minéraux et les produits pétroliers, à un coût unitaire moins élevé. Les réseaux routiers et ferroviaires sont de plus en plus engorgés, c'est donc l'occasion de privilégier davantage la navigation côtière et de contribuer ainsi à rendre les transports plus durables.

71. Conscients de la nécessité d'une coopération dans le domaine de la navigation côtière entre les pays, les pays membres de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle ont commencé à débattre d'un accord visant à promouvoir la navigation côtière³⁰, laquelle nécessite des navires plus petits et ayant moins de tirant d'eau, ce qui en fait une solution plus économique. Une fois que l'accord sera en vigueur, une grande partie du transport de marchandises entre les pays membres de l'Initiative pourra se faire par navigation côtière, une solution rentable, écologique et rapide³¹.

E. Accroître l'efficacité de la logistique des transports dans la région

72. Les prestataires de services logistiques, dont font partie les transitaires et les transporteurs, effectuent des opérations pratiques de transport et de logistique. L'importance du renforcement des capacités, qui passe par le perfectionnement des compétences des professionnels du transport et de la logistique, est largement reconnue. Le secrétariat a mis au point des directives pour la mise en place de systèmes de formation agréés et pérennes à l'intention des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques en Asie et dans le Pacifique.

²⁹ IBM, "Maersk and IBM unveil first industry-wide cross-border supply chain solution on blockchain", 5 mars 2017.

³⁰ « BIMSTEC countries discuss draft pact on coastal shipping », *The Hindu Business Line*, 1^{er} janvier 2017.

³¹ Inde, Ministère des transports maritimes, « BIMSTEC Member States discuss draft text of Coastal Shipping Agreement », 1^{er} décembre 2017.

73. En outre, depuis 2007, le secrétariat organise la Conférence annuelle régionale à l'intention des prestataires de services logistiques, en collaboration avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés de la région de l'Asie et du Pacifique, afin d'offrir aux prestataires de services logistiques de l'Asie et du Pacifique une plateforme leur permettant de mettre en commun leurs connaissances et leur expérience et de débattre des questions nouvelles et des solutions et initiatives à envisager pour relever les défis liés à la promotion de services de transport et de logistique efficaces dans la région³².

74. Cette conférence donne également l'occasion de maintenir vivace le dialogue, la coopération et la concertation technique entre la CESAP et le secteur privé, de partager les retours d'expérience et les informations, mais aussi pour le secteur logistique, de trouver de nouvelles voies à explorer. Le secrétariat a l'intention de continuer à mobiliser la communauté logistique pour promouvoir des pratiques plus durables dans ce domaine.

V. Renforcer la connectivité des transports dans les sous-régions

A. Asie du Sud et du Sud-Ouest : plan directeur en matière de connectivité des transports

75. Faute de liaisons de transport efficaces, les pays de la sous-région de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest n'ont pas été en mesure de tirer parti de leur proximité géographique. Pour sensibiliser les décideurs aux occasions manquées et aux mesures qui pourraient être prises pour améliorer la connectivité des transports, le secrétariat a organisé une série de dialogues sur les politiques, au cours desquels les pays se sont déclarés favorables à l'élaboration d'un plan directeur visant à renforcer la connectivité des transports dans la sous-région³³.

76. Le plan proposé serait élaboré en étroite consultation avec les pays membres et les partenaires de développement, et aurait comme objectif premier de mettre en service des couloirs de transport routier/ferroviaire et intermodal entre les pays pour améliorer la connectivité des transports dans la sous-région à l'aide, notamment, des outils et cadres de facilitation du transport de la CESAP. À l'occasion du dialogue régional tenu à Bangkok en février 2018, le Gouvernement thaïlandais a présenté cette proposition en tant que principal point d'action, demandant au secrétariat de prendre l'initiative d'élaborer et de finaliser un plan directeur pour la connectivité des transports dans la sous-région, qui intégrerait les divers éléments des infrastructures de transport et de la facilitation des transports³⁴.

B. Asie du Sud-Est : plan d'action sur la connectivité des transports pour le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam

77. Ces dernières années, les pays d'Asie du Sud-Est ont amélioré l'efficacité de leurs systèmes de transport et de logistique en prenant des mesures concrètes pour développer notamment les outils suivants : les ports secs et les zones

³² La Conférence régionale annuelle s'est tenue à Bangkok (2007, 2009, 2011, 2012, 2015 et 2017), à New Delhi (2008), à Bali (2010), à Negombo (2013), à Beijing (2014), à Jakarta (2016) et à Busan (2018).

³³ Le premier de la série de dialogues sur les politiques a eu lieu au Bangladesh en juin 2013, le deuxième au Pakistan en décembre 2013, le troisième en Inde en novembre 2014, le quatrième en République islamique d'Iran en décembre 2015 et le plus récent en Thaïlande en février 2018.

³⁴ Voir www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights_RPD_7-8%20Feb%202018_200318.pdf.

économiques spéciales ; la navigation côtière ; les systèmes d'échange électronique de données dans les ports permettant d'améliorer les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays ; les inspections uniques et les zones uniques de contrôle douanier aux postes-frontières ; et l'utilisation, à titre expérimental, de systèmes automatisés pour le transit douanier visant à faciliter les transports.

78. En août 2017, un projet pilote qui consistait à permuter les remorques au poste-frontière a été lancé entre les postes-frontières de Mae Sot (Thaïlande) et de Myawaddy (Myanmar). Le traitement des formalités douanières a été transféré vers un site situé à l'intérieur des terres et les marchandises sous douane ont fait l'objet d'un suivi électronique entre le point de passage de la frontière et le site en question. Le projet pilote a montré que le temps nécessaire au transport des marchandises entre les deux pays pouvait être réduit de moitié grâce à l'échange de remorques³⁵. Avant cela, en février 2015, le Viet Nam et la République démocratique populaire lao avaient mis en place un système d'inspection à guichet unique au point de contrôle entre lao Bão et Dansavanh, afin de faciliter le commerce et le transport entre les deux pays.

79. Ces résultats sont certes encourageants, mais la facilitation du transport entre le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam continue de se heurter à de nombreux obstacles – absence de droits de transport et de transit qui permettraient la circulation sans entrave des véhicules entre les frontières, insuffisance des liaisons entre les ports et l'arrière-pays et complexité des procédures réglementaires, entre autres. Toutes ces raisons empêchent les pays de tirer parti de leur proximité géographique pour développer le commerce et renforcer la connectivité entre les personnes.

80. Face à ce constat, le secrétariat a organisé au Cambodge (septembre 2017) et au Viet Nam (décembre 2017) des ateliers pour renforcer les aspects opérationnels de la connectivité des transports entre ces pays et sensibiliser les responsables des politiques aux occasions manquées en raison de la connectivité insuffisante des transports.

81. Pour tirer profit de leur proximité géographique, ces pays devraient redoubler d'efforts pour améliorer la connectivité de leurs liaisons de transport, en tenant compte de leurs différences socioéconomiques. Un plan d'action concerté définissant des mesures prioritaires en matière de facilitation du transport pourrait faire progresser la connectivité des transports entre ces pays, et d'ailleurs, la Thaïlande s'est montrée désireuse de se doter d'un plan similaire³⁶.

C. Asie centrale : programme intégré de renforcement de la connectivité des transports

82. En Asie centrale, des mesures importantes ont également été prises pour faciliter les opérations de transport. En mars 2018, les Gouvernements ouzbek et tadjik ont signé un accord intergouvernemental sur le transport routier international. Un service de transport de passagers par bus, qui avait été supprimé en 1992, a été remis en service en mai 2018 sur la ligne Tachkent-Khujand-Tachkent qui relie l'Ouzbékistan au Tadjikistan. Il est également prévu de mettre en service des lignes plus régulières entre les deux pays. Des mesures ont également été prises pour aménager un couloir routier entre la Chine, le

³⁵ PressReader, « Pilot scheme speaks volumes about potential of Mae Sot-Myawaddy trade », 28 août 2018. Disponible à l'adresse : www.pressreader.com/myanmar/the-myanmar-times/20170828/281599535629976.

³⁶ « Somkid urges Thai-CLMV master plan », *Bangkok Post*, 24 mars 2017.

Kirghizistan et l'Ouzbékistan et, en 2017, un convoi automobile a parcouru l'itinéraire Tachkent-Andijan-Osh-Irkeshtam-Kachgar avec des véhicules venus d'Ouzbékistan et du Kirghizistan.

83. Nombre d'initiatives visant à faciliter le transport en Asie centrale sont prises par des organisations sous-régionales, en particulier par l'Organisation de Shanghai pour la coopération et l'Organisation de coopération économique. Le secrétariat a travaillé de concert avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération dans le domaine de la facilitation des transports et a fourni une assistance technique et juridique pour la mise au point définitive de l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux, signé à Douchanbé en 2014, et il continue d'en appuyer l'application³⁷.

84. L'Organisation de coopération économique travaille activement avec de nombreux pays d'Asie centrale pour faciliter les transports et, à ce titre, elle a officialisé l'accord-cadre sur le transport en transit conclu entre ses membres. La neuvième Réunion des ministres des transports des États membres de l'Organisation de coopération économique a donné lieu à l'adoption de la Déclaration de Turkmenbashi, dont la première décision concerne la mise en œuvre de l'accord-cadre sur le transport en transit afin de faciliter le transport transfrontière et en transit en éliminant les obstacles non physiques tenant aux lourdeurs administratives, selon les pratiques internationales. Lors de la réunion, il a également été décidé de s'attacher à réduire les frais liés au transport en facilitant les procédures aux points de passage des frontières.

85. En outre, en juin 2018, l'Assemblée générale a adopté la résolution 72/283 sur le renforcement de la coopération régionale et internationale pour assurer la paix, la stabilité et le développement durable dans la région de l'Asie centrale, dans laquelle elle a noté qu'il importait d'instaurer un système de transport perfectionné dans la vaste zone géographique que constitue l'Asie centrale et de mettre pleinement à profit le potentiel de la région en matière de transit en tant que condition indispensable au développement durable.

86. Compte tenu des nombreuses initiatives prises par les pays et organisations d'Asie centrale pour améliorer la connectivité, un programme intégré visant à accorder la priorité voulue à ces initiatives serait profitable à tous les pays. Une telle proposition a déjà été recommandée au plus haut niveau par l'Ouzbékistan³⁸. Le secrétariat pourrait piloter cette initiative en partenariat avec les organisations compétentes et en consultation avec les pays d'Asie centrale.

D. Améliorer la connectivité des transports des petits États en développement du Pacifique

87. En tant que petits États insulaires en développement, les pays de la CESAP situés dans le Pacifique sont confrontés à des obstacles particuliers lorsqu'il s'agit de renforcer la connectivité de transport durable, à savoir leurs petites dimensions, leur éloignement des grands marchés, la paucité de leurs ressources et leur vulnérabilité face aux changements climatiques, aux catastrophes naturelles et aux chocs économiques externes.

³⁷ Après la signature, le secrétariat a fourni une assistance technique à la première réunion de la Commission mixte sur la facilitation du transport routier international tenue dans le cadre de l'Accord, à Beijing en mai 2017, et à la table ronde sur les perspectives d'application de l'Accord, tenue à Beijing en juillet 2017.

³⁸ The President of Uzbekistan proposed that the countries of Central Asia should develop and adopt a unified programme for the development of transport connectivity in the region at an international conference entitled "Central Asia: One Past and a Common Future – Cooperation for Sustainable Development and Mutual Prosperity", held on 10 and 11 November 2017 in Samarkand, Uzbekistan.

88. Consciente de ces obstacles, la Commission a adopté, à sa soixante-dixième session, la résolution 70/7 sur la mise en œuvre de la Déclaration de Suva sur l'amélioration des transports maritimes et des services connexes dans le Pacifique, dans laquelle elle est convenue que les transports maritimes et les services connexes dans le Pacifique étaient un problème de politique publique d'importance majeure requérant un engagement politique fort et des interventions efficaces.

89. Dans ce contexte, le secrétariat est amené à collaborer avec la Communauté du Pacifique et à réaliser des études en vue de formuler des orientations et des recommandations pour améliorer la connectivité des transports maritimes entre les petits États insulaires en développement afin d'appuyer le développement durable de ces pays.

VI. Conclusions

90. Le Programme 2030 renferme certains des engagements mondiaux les plus ambitieux de notre époque dans le but d'offrir de meilleures chances à tous les peuples de la planète. Le transport, outil essentiel pour atteindre les objectifs de développement durable, est un moyen de parvenir à une fin et non une fin en soi. Dans le présent document, les progrès accomplis par les pays pour faciliter les transports et la logistique ont été reconnus, tandis que l'ampleur de ce qui reste à faire a été mise en évidence. On y trouve également un certain nombre de suggestions concrètes pour améliorer la connectivité opérationnelle des transports dans la région.

91. Dans la feuille de route régionale en vue de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, adoptée par les États membres de la CESAP, la connectivité dans le cadre du Programme 2030 a été définie comme l'un des domaines prioritaires de coopération. En conséquence, le secrétariat continuera de fournir des services d'assistance technique, d'appui aux politiques et de renforcement des capacités aux pays membres en vue de promouvoir une connectivité opérationnelle durable dans le domaine des transports, en mettant l'accent sur les besoins des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral de la région.

92. La facilitation des transports et de la logistique dans la région est une tâche particulièrement délicate qui exige une contribution financière, technique et politique de la part d'un large éventail de partenaires de développement et d'acteurs du secteur des transports. Comme indiqué dans le présent document, la CESAP a développé des partenariats stratégiques avec les principales organisations concernées, notamment les banques de développement, les organisations sous-régionales et les organismes régionaux et mondiaux de transport. Le secrétariat continuera d'approfondir la collaboration et de nouer de nouveaux partenariats afin de créer des synergies et d'aider les pays membres de la CESAP à répondre de manière durable à leurs besoins croissants en matière de mobilité.

VII. Questions à examiner

93. Le Comité est invité à fournir des informations sur les progrès accomplis en ce qui concerne la facilitation des transports et de la logistique, et donner des orientations au secrétariat sur ses travaux futurs en vue de prendre les dispositions suivantes :

a) Approuver le cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà, qui figure dans le document (ESCAP/CTR/2018/3), et sera présenté à la Commission en 2019 pour adoption ;

b) Créer un groupe intergouvernemental d'experts des couloirs de transport chargé d'aider les pays membres à planifier l'aménagement et la mise en service de couloirs internationaux de transport et de transit dans la région de la CESAP et au-delà ;

c) Continuer à aider les pays membres, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à élaborer des accords de facilitation des transports et à les mettre en œuvre ;

d) Promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les transports et la logistique dans la région en partageant les données d'expérience, en élaborant des produits de connaissance, notamment des outils de facilitation des transports, et en organisant des démonstrations à titre expérimental ;

e) Aider les pays membres à réduire les coûts logistiques en promouvant, entre autres, le recours aux plateformes logistiques numériques.
