



## Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

### Comité des transports

#### Quatrième session

Bangkok, 15-17 octobre 2014

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire \*

**Les grandes questions en matière de transports:**  
**Facilitation des transports et développement de la**  
**logistique : la manière de renforcer la connectivité**  
**opérationnelle dans la région**

## Facilitation des transports et développement de la logistique: la manière de renforcer la connectivité opérationnelle dans la région

### Note du secrétariat

#### Résumé

Les pays membres se sont heurtés à de très grandes difficultés pour développer la connectivité opérationnelle terrestre dans toute la région. Les transports transfrontières et de transit terrestres sont interrompus au passage des frontières pour des opérations de transbordement et des formalités compliquées nécessitant une documentation en plusieurs exemplaires. En outre, le secteur des transports et de la logistique est pénalisé par des coûts élevés et de médiocres résultats dus à une multitude de problèmes.

Pour mieux aider les pays membres à développer la connectivité opérationnelle, le secrétariat a mis au point deux systèmes complets d'assistance pour la facilitation des transports et la logistique respectivement. Le présent document contient une brève introduction sur les progrès accomplis dans la mise au point de ces deux systèmes et leur application par l'octroi d'une assistance technique, d'un soutien au niveau des politiques et par le renforcement des capacités.

Les membres du Comité souhaitent peut-être faire connaître les progrès qu'ils ont accomplis au niveau national dans les domaines de la facilitation des transports et de la logistique. Le Comité voudra bien par ailleurs donner des indications sur les activités que le secrétariat pourrait entreprendre en ce qui concerne les deux systèmes.

### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	2
II. Système d'assistance pour la facilitation des transports .....	3

\* E/ESCAP/CTR(4)/L.1.

A.	Cadres stratégiques régionaux pour la facilitation des transports routiers/ferroviaires internationaux .....	3
B.	Outils de facilitation des transports .....	5
C.	Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports .....	8
III.	Système d'assistance intégré pour la logistique des transports .....	9
A.	Normes et directives techniques .....	9
B.	Normes régionales de formation et la délivrance de diplômes .....	12
C.	Forum régional des fournisseurs de services .....	13
IV.	Questions à examiner .....	13

## I. Introduction

1. Bien que les pays membres de l'Asie soient reliés entre eux par des routes et des voies ferrées, la plupart de ces routes et de ces voies ferrées ne sont pas ouvertes aux véhicules et aux trains étrangers et les marchandises comme les passagers doivent être transbordés à l'approche des frontières. Par ailleurs, les routes et les voies ferrées qui sont ouvertes ne peuvent être empruntées facilement en raison de la présence de multiples obstacles non physiques tels que des procédures de contrôle compliquées, des formalités de visa difficiles et des inspections à répétition aux frontières et derrière celles-ci.

2. Les convois de camions organisés par l'Union internationale des transports routiers et ses partenaires ont permis de constater que 40 % du temps de parcours des camions se passait en formalités et procédures diverses aux frontières. Selon des enquêtes menées par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, il faut parfois jusqu'à 74 heures à un train pour franchir une frontière.

3. De telles difficultés rendent les transports inefficients, peu fiables et coûteux ce qui décourage les investissements et le commerce et provoque la hausse des prix des produits de base. De ce fait, les connexions entre les pays ne permettent pas vraiment une circulation efficace et fiable des personnes et des marchandises.

4. Dans le secteur de la logistique des transports, les coûts, dans la plupart des pays en développement de la région, sont élevés et représentent jusqu'à 15-24 % du produit intérieur brut pour des résultats médiocres, selon les indicateurs de performance de la Banque mondiale relatifs à la logistique.

5. Il apparaît de plus en plus clairement que l'élimination des obstacles non physiques et l'amélioration des services de logistique qui constituent en quelque sorte la partie « intangible » de la connectivité sont tout aussi importants pour le développement des infrastructures de transport qui en constituent la partie « matérielle ». On a constaté que la plupart des pays de la région avaient poursuivi leurs efforts pour réduire les obstacles non physiques existants en coopération avec leurs partenaires de développement, notamment en signant, ratifiant et appliquant les accords sous-régionaux sur la facilitation des transports. Le renouvellement de certains accords bilatéraux sur les transports transfrontières et de transit a permis d'octroyer des permis de transport à entrées multiples ou de prolonger les itinéraires de transport plus avant dans les arrière-pays. Les postes frontières qui commencent à mettre en place des dispositifs de contrôles juxtaposés et à s'équiper de

systèmes électroniques sont de plus en plus nombreux. Plusieurs services internationaux de transport ferroviaire ont été organisés de l'Asie vers l'Europe.

6. Pour mieux aider les pays membres à développer la connectivité opérationnelle, le secrétariat a mis au point deux systèmes complets d'assistance: a) l'un pour la facilitation des transports, avec des cadres stratégiques régionaux d'ensemble, des outils de soutien à la facilitation et un réseau régional d'experts; et b) l'autre pour la logistique, comportant des normes et des directives techniques, des normes de formation et la délivrance de diplômes ainsi qu'un forum régional. Le présent document présente un aperçu des progrès accomplis dans la mise au point des deux systèmes et leur application par l'octroi d'une assistance technique, d'un soutien sur le plan des politiques et par le renforcement des capacités.

## **II. Système d'assistance pour la facilitation des transports**

7. Le système d'assistance pour la facilitation des transports mis au point par la CESAP comprend des cadres stratégiques régionaux pour la facilitation des transports routiers/ferroviaires internationaux et leurs programmes de mise en œuvre, des outils de facilitation mis au point par le secrétariat, le Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports et l'assistance technique, le soutien sur le plan des politiques et le renforcement des capacités qui l'accompagnent.

### **A. Cadres stratégiques régionaux pour la facilitation des transports routiers/ferroviaires internationaux**

#### **1. Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux**

8. Pour répondre à la nécessité d'élaborer une perspective stratégique et d'adopter une démarche commune en vue de trouver des solutions aux nombreux problèmes qui se posent aux transports routiers internationaux dans la région, la Conférence ministérielle sur les transports, à sa deuxième session tenue à Bangkok en mars 2012, a adopté le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux.

9. Six problèmes fondamentaux concernant la facilitation des transports routiers internationaux sont énumérés dans le Cadre stratégique régional qui fixe également des objectifs à long terme et définit un processus pour les atteindre. On y trouve également sept modalités pour surmonter les obstacles à la fluidité et à l'efficacité des transports routiers dans la région.

10. Les six problèmes fondamentaux portent sur les aspects suivants: a) autorisations de transport routier et de droits de circulation; b) octroi de visas aux conducteurs professionnels et aux membres d'équipage des véhicules routiers; c) importation temporaire de véhicules routiers; d) assurance des véhicules; e) poids et gabarit des véhicules; et f) certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules. Les sept modalités sont les suivantes: a) instauration d'un régime juridique efficace; b) expansion de l'utilisation des nouvelles technologies; c) développement de la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers internationaux; d) création/renforcement de/des mécanismes nationaux de coordination; e) promotion des contrôles conjoints aux frontières; f) promotion des zones économiques frontalières, des ports secs et des centres de logistique; et g) expansion de l'utilisation des outils de facilitation.

11. Le Cadre constituera le document directif de base sur les initiatives de facilitation des transports pour les pays membres et leurs partenaires de développement afin de renforcer la coordination entre les différents accords, projets et mesures de facilitation et éviter ainsi les incohérences et les incompatibilités dans la planification, la formulation et l'exécution, ce qui ira dans le sens d'une plus grande efficacité. La synergie de ces mesures de facilitation sera tout bénéfique pour les pays membres et leurs partenaires de développement.

12. Depuis l'adoption du Cadre, le secrétariat en fait la promotion à l'occasion de conférences et réunions internationales, régionales et sous-régionales, notamment de concertations organisées en Asie du Sud. Pour renforcer la connectivité des transports dans la sous-région de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, le secrétariat a organisé une série de rencontres entre décideurs et principaux acteurs de la sous-région pour les sensibiliser aux occasions économiques manquées et les inciter à agir.

13. Toutefois, étant donné la faiblesse de la connectivité des transports, les avantages de la proximité et de la contiguïté géographiques, et par conséquent de l'intégration économique régionale, ne se sont pas matérialisés dans cette sous-région. Lors de la première concertation, tenue à Dhaka les 26 et 27 juin 2013, une proposition visant à élaborer un plan directeur de renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest à l'aide du Cadre stratégique et des outils de facilitation des transports a été approuvée. La deuxième concertation, organisée à Lahore (Pakistan) les 9 et 10 décembre 2013, a aussi réaffirmé la nécessité d'un plan directeur de renforcement de la connectivité des transports dans la sous-région. Ce plan directeur porterait essentiellement sur la facilitation des transports avec des investissements minimaux dans les infrastructures. On s'efforcera, aux termes de ce plan, d'utiliser les infrastructures ferroviaires et routières existantes aux passages frontaliers et qui ne sont pas opérationnelles faute d'arrangements institutionnels entre les pays concernés.

14. Une concertation similaire a eu lieu également à Shillong ((Meghalaya (Inde)) les 4 et 5 décembre 2013 pour promouvoir les transports transfrontières et de transit dans les zones frontalières situées dans la partie orientale de l'Asie du Sud.

15. Grâce à un soutien financier du Gouvernement chinois, le secrétariat est en train d'élaborer un plan sur l'application du Cadre au niveau régional.

## **2. Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux**

16. La réaffirmation de l'importance du développement durable à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable a eu pour effet de mettre davantage l'accent sur la nécessité de promouvoir des modes de transport respectueux de l'environnement. Cependant, pour poursuivre le développement des transports ferroviaires internationaux dans la région, il convient de prendre en compte plusieurs problèmes dont certains des plus importants sont les suivants: points de changement d'écartement; simplification des procédures de franchissement des frontières, notamment rationalisation de la documentation, normalisation des prescriptions techniques et opérationnelles et harmonisation des régimes juridiques.

17. En 2013, dans le cadre d'un projet financé par le Gouvernement de la Fédération de Russie, le secrétariat a réalisé une étude sur la facilitation des transports ferroviaires internationaux afin de définir les problèmes et

domaines de coopération entre les pays membres et de formuler une stratégie/un cadre régional(e) pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Une étude préliminaire, réalisée à partir d'informations fournies par les organisations internationales de chemin de fer et des opérateurs de transport ferroviaire dans un certain nombre d'États membres et sur la base de discussions tenues avec ces organisations et ces opérateurs et dans laquelle sont recensées les principales questions relatives à la coopération dans les transports ferroviaires internationaux, a été publiée en ligne en décembre 2013<sup>1</sup>.

18. Cette étude présente diverses approches pour promouvoir davantage les transports ferroviaires dans la région, notamment: participation aux activités des organisations internationales des chemin de fer; harmonisation des lettres de voiture; utilisation de systèmes perfectionnés d'information sur les passagers et le fret; coordination des contrôles et des inspections réglementaires aux points de changement d'écartement; utilisation des nouvelles technologies dans les opérations ferroviaires; et mise en valeur des ressources humaines pour les opérations de transport ferroviaire internationales. L'étude fait également état des initiatives en place ainsi que des instruments juridiques en vigueur pour encourager la coopération entre les pays dans la facilitation des transports ferroviaires internationaux.

19. Les informations contenues dans l'étude devraient permettre aux autorités ferroviaires, aux opérateurs de transport ferroviaire et aux administrations des frontières de comprendre qu'il est nécessaire de formuler des politiques et élaborer des plans pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Les résultats de l'étude devaient être examinés lors d'une réunion d'experts en septembre 2014 et un projet de stratégie de coopération pour faciliter les transports ferroviaires internationaux être formulé. Ce projet de stratégie/cadre sera examiné et finalisé au cours d'une réunion régionale qui devrait avoir lieu avant la fin de 2014.

## **B. Outils de facilitation des transports**

### **1. Méthodologie temps/coût-distance**

20. Les obstacles non physiques et les goulots d'étranglement sont un facteur majeur de l'utilisation inefficace des itinéraires de transport dans la région. La méthodologie temps/coût-distance de la CESAP peut aider à identifier ces goulots d'étranglement et à mesurer leur capacité de nuisance sur les opérations de transport. Grâce à ces mesures, les acteurs pertinents peuvent intervenir pour éliminer les obstacles existants ou, à tout le moins, les réduire.

21. La méthodologie s'est révélée efficace dans plusieurs régions du monde, en particulier lorsqu'elle était intégrée à des projets de facilitation des transports. Le secrétariat a continué d'aider les pays à appliquer la méthode dans différentes sous-régions, en l'adaptant avec souplesse en fonction des besoins des divers groupes de pays.

#### **a) Application de la méthodologie/coût-distance de la CESAP en Asie centrale**

22. Dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement placé sous la responsabilité du secrétariat et exécuté en

<sup>1</sup> [www.unescap.org/resources/monograph-series-transport-facilitation-international-railway-transport-asia-and-pacific](http://www.unescap.org/resources/monograph-series-transport-facilitation-international-railway-transport-asia-and-pacific).

coopération avec la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et la Commission économique pour l'Afrique (CEA), en Asie centrale et en Afrique de l'Est, la méthodologie de la CESAP a été intégrée, avec la méthodologie de la CNUCED pour le regroupement des marchandises, au Jeu d'outils pour la gestion des formalités dans le transport transfrontière et le transport en transit (Toolkit CT-TPM). Le jeu d'outils offre aux pays dotés de capacités d'innovation la possibilité d'établir et de développer leur collaboration avec les principaux acteurs des processus de transports en constituant des îlots de transport dont feraient partie le secteur public et le secteur privé. En appliquant la méthodologie de la CESAP pour mesurer l'efficacité des couloirs de transport en faisant appel aux compétences locales, les îlots peuvent permettre de détecter les principaux problèmes existants et de trouver collectivement des solutions concrètes acceptables à la fois pour le secteur public et le secteur privé.

23. Au cours de la mise en œuvre pilote du Jeu d'outils CT-TPM en Asie centrale, des îlots nationaux de transport ont été constitués et des études effectuées sur les goulots d'étranglement le long du couloir reliant les capitales du Kazakhstan, du Kirghizistan et du Tadjikistan en appliquant la méthodologie temps/coût-distance. Partant des conclusions de ces études, des plans d'action ont été dressés aux niveaux national et multinational pour résorber les goulots d'étranglement identifiés et les mesures nécessaires pour l'exécution des plans d'action ont fait l'objet d'un accord. En Afrique de l'Est (Burundi, Rwanda et Tanzanie), l'application pilote du Jeu d'outils s'est faite également en parallèle.

**b) Application de la méthodologie temps/distance de la CESAP en Asie du Sud**

24. En Asie du sud, la méthodologie de la CESAP est actuellement appliquée en tant qu'élément du mécanisme de surveillance intégré et durable pour le commerce et la facilitation des transports qui est censé mesurer l'activité des couloirs de commerce et de transport reliant les territoires du Bangladesh, du Bhoutan et du Népal dans le cadre d'un projet réalisé conjointement par le secrétariat et la Banque asiatique de développement (BAsD). En combinant la méthodologie de la CESAP avec la méthodologie d'analyse des processus commerciaux et l'étude sur le temps de dédouanement, le mécanisme de surveillance offre aux pays la possibilité d'évaluer divers aspects de la circulation des marchandises le long de certains couloirs.

**2. Modèle sur les contrôles sécurisés aux points de passage frontaliers**

25. La non-ouverture des itinéraires intérieurs aux véhicules étrangers est due en partie à des préoccupations d'ordre sécuritaire. Toutefois, des soucis de sécurité le long des itinéraires ouverts persistent dans la plupart des pays et les arrangements multinationaux portant sur la garantie des droits de douane ont créé des difficultés dans le processus de facilitation des transports.

26. Pour surmonter ces difficultés, le secrétariat a élaboré le modèle sur les contrôles sécurisés aux points de passage frontaliers pour permettre aux autorités et opérateurs de contrôle de surveiller la circulation transfrontière en temps réel. Le modèle offre une base et une norme théoriques pour la mise au point de systèmes de surveillance des véhicules aux points de franchissement des frontières faisant appel à de nouvelles technologies, notamment les technologies de l'information et de la communication (TIC), les systèmes de positionnement par satellite, les systèmes de communication cellulaires et le scellement électronique.

27. Il démontre comment l'utilisation de ces technologies est de nature à faciliter le commerce et les transports tout en répondant aux préoccupations des autorités de contrôle et en leur donnant la confiance nécessaire pour les inciter à ouvrir davantage d'itinéraires terrestres aux transports internationaux et à simplifier les procédures. Elle permet également aux transporteurs de gérer leurs opérations de manière sûre et efficace en leur fournissant des informations en temps réel sur la localisation des marchandises.

28. Le secrétariat, en collaboration avec la BASD, a organisé un atelier sous-régional à Bangkok en octobre 2013 consacré au modèle sur les contrôles sécurisés aux points de passage frontaliers. Selon l'une des recommandations émises par l'atelier, il fallait, entre autres choses, organiser des ateliers nationaux au Bangladesh, au Bhoutan, en Inde et au Népal avec la participation de tous les acteurs.

29. Après les ateliers organisés au Bhoutan (janvier 2014) et en Inde (mars 2014), les deux pays ont proposé l'application pilote du modèle sur l'itinéraire Kolkata (Inde) – Phuentsholing – Jetaigoan (Bhoutan) susceptible d'être prolongé jusqu'à Thimpu, avec un soutien technique et financier du secrétariat et de la BASD. L'étude de faisabilité sur cette application pilote et sur les essais est en cours de rédaction.

### **3. Modèles de transport transfrontalier efficaces**

30. Les transporteurs sont confrontés à de nombreuses difficultés opérationnelles au niveau du franchissement des frontières dans la plupart des pays de la région. De plus, il n'existe pas de méthodologie efficace pour évaluer d'éventuels arrangements transfrontaliers.

31. De tels modèles sont à l'origine de méthodologies permettant d'évaluer diverses options et solutions pratiques pour résoudre les difficultés rencontrées dans les opérations de transport terrestre transfrontalier. En partant de ces modèles et en l'absence ou quasi-absence de prescriptions imposées par des arrangements gouvernementaux, les marchandises et les passagers peuvent passer les frontières plus facilement.

32. Ces différents modèles permettent aux gouvernements de procéder librement à une évaluation d'ensemble des diverses options pour les transports transfrontaliers, telles que la négociation d'un accord ou l'organisation d'opérations de transport faisant appel au transbordement manuel ou à des échanges de remorques ou de conteneurs aux points de passage frontaliers. Chaque évaluation devrait prendre en compte le coût d'ensemble pour les gouvernements et les entreprises, l'efficacité des opérations, les difficultés d'exécution et la fiabilité du transport.

33. En mars 2014, des modèles ont permis d'évaluer les options pour le transport de fruits et légumes frais par une entreprise de logistique entre Kunming (Chine) et Bangkok en passant par la République démocratique populaire lao. Parmi les choix proposés il y avait le transport du point de départ à la destination sans transbordement, l'échange de conteneurs, l'échange de remorques et le transbordement manuel aux points de passage frontaliers. L'évaluation a montré qu'un échange de conteneurs à la frontière entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande offrait un avantage comparatif.

#### 4. **Modèle sur les contrôles intégrés aux points de passage frontaliers**

34. Des points de passage frontaliers mal gérés entraînent le plus souvent des coûts et des délais supplémentaires dans les opérations de transport terrestre dans la région. Le développement des TIC offre de nombreuses solutions permettant de rationaliser et accélérer les procédures et les formalités de contrôle aux frontières terrestres sans nuire à l'efficacité ni à la sécurité. Toutefois, dans de nombreux cas, la mise en place d'équipements modernes aux points de passage frontaliers ne permet pas d'apporter des améliorations significatives si ces arrangements ne s'accompagnent pas d'une rationalisation de l'organisation du travail fondé sur le renforcement de la coopération entre les organismes de gestion des frontières concernés.

35. Le modèle de contrôle intégré aux points de passage frontaliers a été mis au point par le secrétariat pour favoriser la fluidité le partage de l'information entre les diverses agences aux points de passage frontaliers en appliquant des technologies modernes, notamment celles qui reposent sur les TIC et des procédures simplifiées pour la documentation et les formalités. Le modèle favorise l'utilisation optimale d'équipements modernes par les différents organismes et l'utilisation multiple des résultats des inspections. Il contribue également à rationaliser et à simplifier les formalités et les procédures pour le franchissement des frontières au moyen d'un dispositif intégré réaménagé pour le franchissement des frontières permettant ainsi d'éviter la multiplicité des systèmes entre les différentes agences au même point de passage.

36. Le modèle comprend également un ensemble de recommandations portant sur des arrangements institutionnels et juridiques pour fixer le niveau de collaboration et de partage de l'information nécessaire entre les agences frontalières pour la mise en œuvre pratique de la gestion intégrée des frontières fondées sur une large utilisation d'équipements et de technologies basés sur les TIC.

#### C. **Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports**

37. Les instruments juridiques sont fondamentaux pour les transports internationaux. Toutefois, de nombreux instruments juridiques n'ont pas été appliqués avec efficacité faute, notamment, des capacités nécessaires. Le Réseau régional des experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports a été créé pour aider les pays membres à mettre en place un régime juridique plus performant pour les transports internationaux dans la région.

38. Le Réseau est un dispositif essentiel pour instaurer un régime juridique et des capacités techniques efficaces pour la facilitation des transports dans la région. Il a pour objectif d'aider les pays membres à élever le niveau des compétences professionnelles de leurs responsables et spécialistes chargés de la facilitation des transports, de fournir une assistance juridique pour l'accession aux conventions internationales sur la facilitation, la formulation d'accords, de mesures et de projets pertinents et de promouvoir l'harmonisation et la coordination des différents instruments juridiques sur la facilitation des transports.

39. Les experts juridiques et techniques peuvent, grâce au Réseau, échanger des informations, partager des expériences et bonnes pratiques, coordonner leur action, proposer des solutions lorsqu'il y a un différend juridique à propos de tel ou tel accord entre pays imbriqués géographiquement, proposer des moyens pour relier des pays appartenant à

différentes sous-régions et parties à des accords sous-régionaux différents, étudier les problèmes émergents dans le domaine de la facilitation des transports et les possibilités d'harmonisation des instruments juridiques au niveau régional.

40. Le renforcement des capacités des experts nationaux dans le cadre du Réseau devrait permettre aux pays de trouver les moyens d'introduire des mesures de facilitation telles que l'octroi de droits de circulation et l'ouverture de passages frontaliers au transport international par le biais d'arrangements juridiques et institutionnels appropriés.

41. Le secrétariat a reçu au total 88 demandes d'experts en facilitation des transports de 28 pays. Des études comparatives sur les principaux accords sous-régionaux dans la région de la CESAP ont été effectuées en 2013 avec la participation de membres du Réseau venant de pays appartenant à différentes sous-régions. La première réunion du Réseau s'est tenue à Phuket (Thaïlande) les 10 et 11 février 2014. Cette réunion a été l'occasion de lancer officiellement le Réseau et a permis aux participants de mettre en commun les résultats des études comparatives sur les accords sous-régionaux. Les participants ont également discuté des moyens d'encourager la coopération mutuelle et proposé des pistes pour les activités futures du Réseau, notamment de nouvelles études sur les accords internationaux, sous-régionaux et bilatéraux et des enquêtes interactives pour recenser les questions prioritaires sur lesquelles celui-ci devrait se focaliser.

### **III. Système d'assistance intégré pour la logistique des transports**

42. Le système d'assistance intégré pour la logistique des transports comprend des normes et des directives techniques, un système de formation régional, un forum/une conférence régional(e). Il offre également une assistance technique, un soutien au niveau des politiques et le renforcement des capacités.

#### **A. Normes et directives techniques**

##### **1. Systèmes de services d'information sur la logistique**

43. La rapidité et le volume croissants du commerce et des transports exigent une circulation plus rapide de l'information entre les différents acteurs de la chaîne de logistique des transports. L'utilisation des TIC est essentielle pour des systèmes de logistique efficaces et ainsi qu'un cadre juridique solide, des infrastructures fiables et des ressources humaines bien formées.

44. Conscients de ces conditions, beaucoup de pays de la région ont adopté des solutions basées sur les TIC pour l'échange d'information sur la logistique. La Chine a ainsi créé une plate-forme nationale d'information sur les transports et la logistique pour partager l'information entre les acteurs de la logistique (LOGINK). Grâce à des normes de données harmonisées, les acteurs de la chaîne d'approvisionnement sont en mesure d'entrer en contact avec leurs partenaires au moyen d'une plate-forme unifiée d'échange des données au lieu de devoir les contacter séparément. Au Japon, le Service d'information sur la logistique des conteneurs (COLINS) permet d'intégrer et de partager l'information sur la logistique des conteneurs entre les opérateurs de terminaux, les propriétaires de marchandises, les transitaires, les transporteurs et autres acteurs. En République de Corée, un système informatique pour la gestion des ports (Port-MIS) destinés aux autorités

portuaires, aux douanes, à l'immigration, aux services de quarantaine et autres organismes pertinents, permet d'améliorer l'efficacité du dédouanement des marchandises d'exportation et d'importation et du contrôle des navires.

45. L'échange électronique d'information réduit les délais et les coûts de l'envoi de documents aux organismes et partenaires concernés, permet de rationaliser la saisie des données et d'éviter les doublons et d'améliorer la précision dans les échanges de données.

46. S'il existe des systèmes privés et des plates-formes publiques d'information sur la logistique, les pays membres n'en sont cependant pas au même niveau de développement à cet égard. En même temps, les méthodes de mise au point des systèmes d'information sur la logistique, tant sur le plan national qu'international, ne sont pas compatibles, en particulier pour ce qui concerne les systèmes du secteur privé.

47. C'est le nombre d'utilisateurs connectés au Réseau qui fait la force d'une plate-forme de partage de l'information. Aussi l'utilisation de différents systèmes en parallèle est-elle susceptible de réduire les avantages du Réseau et donc de tout système unique. Par ailleurs, les systèmes parallèles conduisent à un accroissement de la demande de données. Il est donc souhaitable d'intégrer, voire de relier, les systèmes d'information des divers acteurs de la logistique des transports. Il faut pour cela que les différents systèmes adoptent des normes de données et des architectures techniques et institutionnelles compatibles.

48. Les gouvernements ont un rôle essentiel à jouer dans la définition des normes d'information sur la logistique pour permettre une plus grande cohérence et une meilleure connectivité. La mise en place de plates-formes nationales d'information sur la logistique a un coût élevé tant au niveau de la mise au point qu'à celui de la mise en œuvre, et il peut être très difficile de financer de telles plates-formes sans soutien des pouvoirs publics. En outre, les gouvernements étant détenteurs de vastes quantités de données sur la logistique, leur rôle est crucial car ils sont aux avant-postes du partage de l'information. Si le rôle du secteur privé est important dans le processus de développement, l'intervention des pouvoirs publics dans la mise en place d'un mécanisme national d'échange de l'information s'impose de manière évidente.

49. Les plates-formes nationales doivent également être étendues et reliées au niveau international. Il existe déjà des initiatives sous-régionales dans la région pour le partage international de l'information sur la logistique. Ainsi, le Réseau de services d'information sur la logistique en Asie du Nord-Est (NEAL-NET) est un mécanisme de coopération sous-régional pour la promotion du partage de l'information sur la logistique entre la Chine, le Japon et la République de Corée. Le Réseau NEAL-NET en définit les normes, notamment les éléments de données, les séries de codes et le type d'interface. L'adoption des normes du Réseau permet aux acteurs de la logistique dans les trois pays d'entrer en contact pour partager des informations leur permettant de faire le point sur le processus. La coopération qui s'est instaurée dans le cadre du Réseau porte actuellement sur des demandes concernant le statut dynamique des bateaux porte-conteneurs et le partage de l'information sur la localisation des conteneurs entre les ports pilotes.

50. L'échange d'information au niveau international nécessite que les pays concernés harmonisent les données. L'utilisation de normes

internationales au niveau national permet donc d'accroître la connectivité entre les pays. Toutefois, alors que les systèmes d'information sur la logistique doivent satisfaire des besoins en données très divers, beaucoup de ces systèmes ne répondent pas totalement aux normes internationales. Le secrétariat, avec un soutien du Gouvernement chinois, est en train d'effectuer une étude détaillée pour déterminer les décalages existant entre les besoins des systèmes nationaux de services d'information sur la logistique et les normes internationales pertinentes et pour fixer les normes régionales nécessaires pour réduire ces décalages.

## 2. Directives applicables à une politique générale de la logistique

51. De nombreux facteurs contribuent au coût élevé de la logistique. Dans certains pays, les carences infrastructurelles et les contraintes géographiques accroissent le coût des transports. Dans de nombreux pays de la région, l'inefficacité des organismes publics et les délais imposés par les formalités de franchissement des frontières sont problématiques. Il faut ajouter à cela, dans certains cas, l'absence de réglementation ou le non-respect de la loi qui conduit à l'imposition de commissions douteuses sur les services de transit et de logistique par les autorités et les compagnies maritimes. Dans certains pays, il arrive que les pouvoirs publics interviennent pour freiner, au moyen de règlements, l'imposition excessive et injustifiée de commissions mais cette pratique est encore extrêmement répandue dans la région.

52. Dans l'environnement fluctuant des transports et de la logistique au niveau mondial, le rôle des fournisseurs de services de logistique évolue également. De plus en plus, les fournisseurs de services de logistique doivent pouvoir répondre à des besoins allant au-delà des services traditionnels de transport, d'entreposage et d'assistance pour les déclarations de douane. Il peut également leur être demandé d'offrir toute une gamme de services le long de la chaîne d'approvisionnement, notamment services d'assemblage, services de contrôle de la qualité, services d'arrière-plan à la clientèle ou certains services financiers de base.

53. Traditionnellement, les politiques et les règlements de l'industrie de la logistique sont appliqués selon une approche dite cloisonnée, les fournisseurs traditionnels de services logistiques étant régulés et surveillés par les autorités de contrôle les plus appropriées. Toutefois, des éléments de plus en plus nombreux des services de logistique sont devenus non traditionnels et transsectoriels de telle sorte que les fournisseurs de services doivent faire face à des règlements éparpillés entre de nombreuses agences et sont régis par des législations peu coordonnées. Par ailleurs, la surveillance de l'industrie par les pouvoirs publics et les associations nationales est de plus en plus difficile ce qui limite les possibilités d'évaluation de l'impact des mesures prises la concernant.

54. Le meilleur moyen d'aborder la problématique de l'industrie moderne de la logistique consiste à adopter une approche plus intégrée favorisant la coordination et la coopération entre tous les acteurs pour plus d'efficacité et éviter les doublons et les incohérences. En 2013, Le secrétariat a publié un *Guide to Key Issues in Development of Logistics Policy*<sup>2</sup> pour aider les États membres à formuler et mettre en œuvre une politique plus large pour le développement de la logistique.

55. Le contenu d'une stratégie logistique nationale dépendra du pays et de ses priorités nationales. Une telle stratégie pourra comporter des objectifs et

<sup>2</sup> Disponible à l'adresse: [www.unescap.org/sites/default/files/Logistics\\_policy\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Logistics_policy_fulltext.pdf).

des priorités dans le développement des infrastructures, des mesures pour rationaliser la réglementation, des politiques et des initiatives de facilitation des transports. Elle pourra également proposer des mesures pour renforcer les capacités et la compétitivité nationales et pour accroître le potentiel international de l'industrie. Les stratégies nationales sont suivies de plans d'exécution détaillés.

56. L'exécution d'une stratégie nécessite un dialogue continu entre les acteurs. Dans de nombreux pays, un conseil/comité national de logistique a été établi à cette fin. Ce conseil ou ce comité sert d'agent de coordination pour toutes les questions se rapportant à la logistique et joue un rôle prépondérant dans la prise en compte des innovations dans ce domaine.

57. En adoptant une démarche faisant intervenir divers organismes, le conseil ou le comité favorise la cohérence et la coordination des politiques en ayant une vue d'ensemble des problèmes à régler. Étant un organisme permanent et non une création ad hoc, il assure la continuité dans l'élaboration des politiques de logistique et sert d'instrument de médiation en cas de conflit d'intérêts entre les divers acteurs.

58. La stratégie nationale de logistique et le conseil constituent ensemble un cadre général pour l'élaboration de mesures affectant l'industrie. En faisant participer tous les acteurs à la mise au point et à l'exécution d'une stratégie nationale ainsi qu'à son suivi par un conseil ou un comité national, il sera possible d'avoir une vue plus claire des besoins, des priorités et des difficultés ce qui favorisera une plus grande cohérence. Cette approche contribuera également à promouvoir le dialogue entre les acteurs et les sous-secteurs et ainsi à améliorer la connectivité entre les acteurs nationaux sur le terrain.

## **B. Normes régionales de formation et délivrance de diplômes**

59. Le renforcement des capacités humaines est un élément clé pour permettre aux industries d'être mieux à même de relever les défis de la logistique moderne; c'est pourquoi il a été intégré aux stratégies et plans nationaux de logistique dans de nombreux pays de la région. Dans ces pays, les associations nationales de logistique participent activement à l'élaboration des programmes de formation pour l'industrie. Les organisations internationales opérant sur le terrain, telles que la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés ((FIATA), offrent également des programmes débouchant sur des diplômes professionnels.

60. Si un diplôme de la FIATA correspond à une qualification reconnue et attestée au plan international, les programmes nationaux d'entrée et de niveau moyen ne sont guère normalisés ni reconnus. L'absence d'harmonisation et d'un cursus clairement défini allant de la formation de base à des programmes de perfectionnement risque de limiter la coopération entre les acteurs du secteur privé dans les différents pays en raison de difficultés à comprendre et à confirmer l'expérience et les qualifications des partenaires étrangers.

61. Un système de formation structuré, normalisé et reconnu au plan international permettrait de renforcer les capacités professionnelles dans l'industrie. En outre, avec des normes minimales bien définies et des codes de conduite appropriés, un tel système contribuerait au renforcement de la coopération internationale dans la logistique en promouvant des normes de compétence professionnelle communes. Soutenu par le Forum des ministres asiatiques des transports, à sa deuxième session tenue à Bangkok du 4 au

8 novembre 2013, le secrétariat est en train de travailler à l'élaboration de programmes d'enseignement pour un système de formation régional agréé destiné aux fournisseurs de services logistiques afin de soutenir la mise en place dans les pays membres de programmes de formation durables et reconnus au niveau régional. Un programme régional pourrait également favoriser la constitution d'un réservoir régional de formateurs ce qui permettrait de remédier à la pénurie d'instructeurs qualifiés dans certains pays de la région.

### C. Forum régional des fournisseurs de services

62. Les transitaires, les opérateurs de transport et les fournisseurs de services logistiques sont des acteurs du marché et les premiers utilisateurs des services logistiques. Le secrétariat, en coopération avec la FIATA, organise depuis 2007 un forum régional annuel pour les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les fournisseurs de services logistiques. Ces forums se sont tenus à Bangkok (2007, 2009, 2011 et 2012), Negombo (Sri Lanka) (2013) et Beijing (2014).

63. Les forums ont pour objectif de permettre aux transitaires, aux opérateurs de transport multimodal et aux fournisseurs de services logistiques de l'Asie et du Pacifique de se réunir pour partager leurs connaissances et leur expérience, discuter des problèmes émergents et promouvoir le développement de leurs services. Les sessions annuelles du forum sont l'occasion de maintenir un dialogue continu et d'encourager la coopération avec le secteur privé, de partager des expériences et l'information et de trouver de nouvelles pistes pour le développement du secteur de la logistique.

64. Le secrétariat, par l'intermédiaire du Forum des ministres asiatiques des transports, a promu les initiatives de transport de la CESAP au niveau opérationnel comme la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique, les ports secs, les applications des nouvelles technologies, la logistique verte, les cadres régionaux pour la facilitation des transports et les outils de facilitation des transports. Par ailleurs, les fournisseurs de services ont étendu leurs réseaux d'entreprises, amélioré leurs plans d'activité en disposant d'un plus grand volume d'informations régionales et ont reçu un soutien plus grand du secrétariat pour le renforcement des capacités. En outre, leurs besoins ont également été pris en compte dans les programmes, publications, documents et activités du secrétariat.

## IV. Questions à examiner

65. Les délégations souhaiteront peut-être faire connaître les progrès que leurs pays ont accomplis en matière de facilitation des transports et de logistique au niveau national.

66. Le Comité souhaitera peut-être donner des indications sur les activités que le secrétariat pourrait entreprendre avec pour objectifs:

a) d'aider les membres et membres associés dans la mise en œuvre du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux;

b) d'aider les membres et membres associés dans la formulation d'une stratégie/cadre régional(e) pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux;

c) de perfectionner les outils de facilitation des transports et de promouvoir leur application;

- d) de renforcer la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest, en particulier dans l'optique du plan directeur proposé; prélèvement;
  - e) de contribuer à réduire les coûts de la logistique, notamment en réduisant les prélèvements de commissions douteuses;
  - f) de promouvoir l'utilisation des TIC et autres technologies dans les domaines de la facilitation des transports et de la logistique et de renforcer la coopération régionale en la matière;
  - g) de mettre en place des systèmes de formation agréés durables pour l'industrie de la logistique dans les pays membres et membres associés.
-