



Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**Soixante et onzième session**

Bangkok, 25-29 mai 2015

Point 3 c) de l'ordre du jour*

**Examen des questions relatives à l'appareil subsidiaire
de la Commission, y compris les activités des institutions
régionales: transports****Systèmes de transport et de logistique intermodaux
intégrés dans le cadre du programme de développement
durable****Note du secrétariat***Résumé*

Les transports constituent un pilier fondamental de toutes les activités économiques et sociales. Ils assurent le transport des matières premières pour la production industrielle et agricole, alimentent les marchés en produits et distribuent les marchandises aux consommateurs. En dépit des progrès accomplis en matière de connectivité des transports, le réseau de transport de la région Asie-Pacifique se présente en fait comme une mosaïque de transports, avec des insuffisances criantes aux niveaux infrastructurel, opérationnel, institutionnel et technique. Il manque trop de liaisons routières et ferroviaires, les procédures transfrontalières ne répondent pas aux besoins des entreprises, les véhicules de transport qui franchissent les frontières ne relèvent pas des mêmes réglementations, et les systèmes ferroviaires appellent une normalisation de l'écartement des voies, des systèmes de signalisation et de la puissance de traction.

Le secteur des transports est certes un facteur clef du développement économique et social, mais il a également un impact négatif sur l'environnement et la société. Il demeure le plus grand consommateur d'énergie, la principale source de pollution urbaine et la deuxième plus grande source d'émissions de dioxyde de carbone. Pour atténuer ces effets, la meilleure solution consiste à concevoir et mettre en œuvre un système de transport et de logistique intermodal intégré, mêlant de façon équilibrée les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable.

Le présent document met en avant la nécessité urgente de concevoir et de mettre en œuvre des systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés en Asie et dans le Pacifique et traite des grands défis posés par la mise en place de tels systèmes.

* E/ESCAP/71/L.1/Rev.1.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	2
II. Transports et développement durable.....	3
A. Rôle des transports dans le développement durable	3
B. Nécessité de mettre en place des systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés	5
III. Principales difficultés liées au développement de systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés	7
A. Cadre politique favorable	7
B. Réseau d'infrastructures et développement	9
C. Facilitation et logistique des transports	10
Tableau	
Comparaison des modes de transport	5

I. Introduction

1. Pouvoir se déplacer efficacement dans une région aussi vaste que l'Asie et le Pacifique crée des possibilités pour les personnes et les entreprises qui étaient inimaginables il y a encore une ou deux générations. Cependant, ces possibilités ne pourront devenir réalité que si la région met en place un système de transport efficace.

2. Ces dernières années, les gouvernements de la région ont investi des sommes considérables dans le développement des réseaux routiers et de l'infrastructure maritime, et ont aussi commencé à investir dans les réseaux ferroviaires. Ces modes de transport fonctionnent généralement indépendamment les uns des autres, s'adressent à une clientèle définie et, pris individuellement, ne sont pas à même de répondre aux besoins de mobilité de la région. De surcroît, l'approche unimodale souvent privilégiée lors de la mise en place de services de transport est un facteur qui explique: a) l'écart de développement entre les zones côtières et les zones d'arrière-pays; et b) le mauvais bilan environnemental du secteur des transports. Toutefois, il est possible de répondre à la demande croissante d'infrastructures et de services de transport, tout en évoluant vers un modèle de croissance plus équitable et en réduisant les externalités négatives du secteur.

3. Du fait de l'expansion permanente du commerce intrarégional, de plus en plus de marchandises sont transportées sur des distances toujours plus longues, mais l'existence de systèmes d'information plus performants facilite la coordination des services entre les différents modes, ainsi qu'entre les modes et les terminaux. Autrement dit, les tendances actuelles ouvrent la voie à de nouvelles possibilités grâce auxquelles le transport intermodal pourrait devenir un moteur fondamental du développement durable, en permettant à chaque mode de tirer parti de ses atouts propres tout en complétant les autres modes de transport, afin de parvenir à des solutions de transport cohérentes.

4. Ces tendances concordent avec l'approche du développement des transports définie dans le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable de juin 2012, lors de laquelle les participants ont exprimé leur soutien au développement de systèmes multimodaux consommant peu d'énergie et ont reconnu la nécessité de « promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir des politiques relatives aux

services et aux systèmes de transport qui favorisent le développement durable à l'échelle locale, nationale et régionale»¹.

5. Dans le document final de la Deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, intitulé Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2025, un des objectifs spécifiés était d'améliorer 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 diligence².

6. Le transport intermodal favorise une utilisation plus efficace des capacités et infrastructures existantes, répond mieux aux impératifs des chaînes d'approvisionnement mondiales et promeut un meilleur équilibre entre les modes. Toutefois, pour que ces avantages se traduisent dans la réalité, les divers réseaux dans l'ensemble de la région doivent être interconnectés et compatibles de sorte que les marchandises puissent être facilement transportées, dans des conditions optimales. Pour ce faire, il faut s'attaquer à plusieurs difficultés liées à la connectivité du réseau, aux installations de transfert, à l'harmonisation des normes techniques et à la définition de cadres législatifs communs. Le présent document passe en revue ces difficultés majeures.

II. Transports et développement durable

A. Rôle des transports dans le développement durable

7. Des transports dépendent nos moyens de subsistance, nos moyens de production et nos échanges commerciaux. Les transports donnent accès aux opportunités économiques et sociales en facilitant le mouvement des personnes, des marchandises, des ressources, des produits et des idées à l'intérieur d'un pays, d'une région et dans le monde entier. Les infrastructures et les services de transport contribuent directement et indirectement à l'économie et déterminent les modes de production, de commerce et d'investissement. Ils créent des débouchés commerciaux pour les consommateurs et les producteurs et permettent aux fabricants de tirer parti de leur avantage comparatif et de leurs spécialisations pour ainsi développer des chaînes d'approvisionnement à l'échelle du monde.

8. Le développement d'infrastructures et services de transport qui concourent et contribuent au développement durable est une priorité du programme mondial de développement. Pour créer des solutions de mobilité qui soient équitables, sûres, propres, efficaces, fiables et abordables, il importe de tenir compte des dimensions économique, sociale et environnementale.

9. Par ailleurs, les externalités négatives des systèmes de transport existants, en particulier la consommation élevée de combustibles fossiles, les importants volumes d'émissions et de pollution atmosphériques, et le nombre considérable de morts sur les routes, constituent des fardeaux environnementaux et sociaux non négligeables pour les pays.

10. Le secteur des transports représentait environ 27 % de l'énergie consommée dans le monde en 2010 et 22 % des émissions totales de dioxyde

¹ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale, par. 133.

² A/CONF.225/L.1, par. 25 c).

de carbone (CO₂) provenant de l'utilisation de combustibles fossiles en 2012. Dans les deux cas, il arrivait au deuxième rang après le secteur de l'industrie (qui représente 28 %) en termes de consommation énergétique³, et était derrière la production d'électricité et de chaleur (42 %) pour ce qui est des émissions de CO₂⁴.

11. En 2012, le secteur des transports dans la région Asie-Pacifique représentait une consommation de 748,5 millions de tonnes d'équivalent pétrole (MTEP), soit 34,7 % de la consommation énergétique mondiale, et était responsable de l'émission de 2 146,5 millions de tonnes de CO₂, soit environ 30 % des émissions de CO₂ dans le monde⁵.

12. Comme l'a indiqué l'Organisation mondiale de la Santé dans son Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013, selon les estimations, 1,24 million de personnes meurent sur les routes chaque année et le nombre de blessés s'élève à pas moins de 50 millions. Les accidents de la route sont la huitième cause de décès en général et la première cause de décès chez les jeunes (15-29 ans)⁶. En Asie et dans le Pacifique, on estime que 770 000 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en 2010.

13. La Conférence des Nations Unies sur le développement durable a permis de renouveler l'engagement mondial en faveur du développement durable et de reconnaître que le transport et la mobilité sont au cœur du développement durable. Dans le document final de la Conférence, les participants ont exprimé leur appui au développement de systèmes de transport durables, notamment de systèmes de transport multimodaux efficaces d'un point de vue énergétique, aux premiers rangs desquels les systèmes publics de transport en commun. Le Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable a proposé 17 objectifs et 169 cibles de développement durable⁷. Les objectifs et cibles proposés sont une contribution au programme de développement pour l'après-2015 et définissent des domaines prioritaires. Les quatre objectifs de développement durable énoncés ci-après sont directement en rapport avec les transports:

- Objectif 9: Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
- Objectif 11: Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
- Objectif 12: Instaurer des modes de consommation et de production durables
- Objectif 13: Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), "Summary for policymakers", tiré de *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change*, p. 21-23. Disponible à l'adresse: <http://mitigation2014.org/report/publication/>.

⁴ Agence internationale de l'énergie (AIE), *CO₂ Emissions from Fuel Combustion Highlights 2013* (Paris, OCDE/AIE), page 11.

⁵ Nations Unies, *Annuaire statistique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique 2014* (ST/ESCAP/2704).

⁶ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013). Disponible à l'adresse: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/.

⁷ A/68/970.

14. De plus, le secteur des transports contribue de manière significative à la mise en œuvre des autres objectifs proposés.

B. Nécessité de mettre en place des systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés

15. Il est nécessaire de veiller à ce que: a) l'intégration des dimensions économique, sociale et environnementale soit équilibrée; et b) les effets négatifs du secteur sur le développement économique soient réduits.

16. Les modes de transport les plus courants sont les transports routiers, les transports ferroviaires, les transports maritimes et les transports aériens. Chaque mode de transport a son propre niveau d'impact économique, social, et environnemental et chacun a ses propres avantages et inconvénients comparatifs (voir tableau).

Tableau
Comparaison des modes de transport

Avantages/ inconvénients	Économiques					Environnementaux			Sociaux		
	Coût	Capacité	Vitesse	Fiabilité	Flexibilité	Consommation énergétique	Émissio ns de CO2	Pollution atmosphéri que	Accès	Encomb rement	Accidents
	Modéré	Faible	Modérée	Très bonne	Élevée	Élevée	Élevées	Élevée	Élevé	Élevé	Élevé
	Faible	Modérée	Modérée	Bonne	Faible	Faible	Faibles	Électrique: niveau le plus faible Diesel – élevée	Moyen	Minimal	Faible
	Faible	Élevée	Lente	Bonne	Faible	Faible	Faibles	Faible	Faible	Minimal	Faible
	Élevé	Faible	Très bonne	Très bonne	Moyenne	Élevée	Élevées	Faible	Faible	Moyen	Faible

Source: CESAP, Division des transports.

17. Pour concevoir et mettre en place un système de transport qui promeuve davantage le développement durable, il faut encore mettre l'accent sur la mise en place de systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés qui optimisent les choix de modes de transport, sont plus inclusifs, sûrs, abordables, et ont des externalités négatives réduites, concernant notamment la pollution et les encombrements.

18. De tous les principaux modes de transport, les transports routiers jouissent de la plus grande flexibilité opérationnelle, mais sont les moins performants d'un point de vue environnemental. La consommation énergétique du secteur des transports dans la région en 2012 se répartit entre les sous-secteurs ci-après: 82,9 % pour le secteur routier, 12,1 % pour les transports aériens et 4,8 % pour le secteur ferroviaire. De même, 84,4 % des émissions de CO2 dans la région en 2012 étaient attribuées au secteur routier, 12,5 % à l'aviation et 2,2 % au rail⁸. Le transport routier de passagers (par

⁸ Nations Unies, *Annuaire statistique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique 2014* (ST/ESCAP/2704).

kilomètre) et de marchandises (par tonne/kilomètre) consomme plus d'énergie et génère davantage d'émissions que les transports ferroviaires ou les transports par voies navigables.

19. Il est important de renoncer progressivement aux transports routiers au profit du rail et des transports par voies navigables si l'on veut concrétiser la vision à long terme d'un système de transport et de logistique intermodal intégré. Un tel système est nécessaire pour développer des réseaux intermodaux de routes, de voies ferrées, de voies navigables intérieures, de ports maritimes et fluviaux, d'aéroports et de ports secs qui soient bien conçus, bien entretenus et interconnectés. Ces réseaux doivent être adaptés aux volumes de trafic et à une exploitation bien planifiée, et permettre d'exploiter les installations. Un système de transfert modal efficace aux points d'interconnexion et un régime de facilitation des transports adapté aux utilisateurs garantissent la sécurité, la fluidité et la continuité du transit des véhicules, des marchandises et des personnes à l'intérieur d'un pays et entre pays de la région. Un tel système permettra aux habitants et aux entreprises des pays sans littoral d'avoir accès à un coût abordable aux transports maritimes, tout en permettant aux États archipels et aux États insulaires en développement de bénéficier de services de transport sûrs, réguliers et abordables, peu gourmands en énergie et générant moins d'émissions.

20. Les caractéristiques et l'efficacité opérationnelle des divers types de modes de transport sont très variables. Par conséquent, chaque mode doit être utilisé en fonction du meilleur usage qui peut en être fait. Par exemple, les transports maritimes sont les plus adaptés au transport de gros volumes de marchandises sur de longues distances, sans contrainte de temps particulières. Par contre, les transports aériens sont plus efficaces pour acheminer les marchandises de valeur ou de petit volume dans un délai restreint. Les transports routiers sont les plus avantageux lorsqu'il s'agit de transporter de petits volumes sur de courtes distances. Il faut un accès routier pour relier un site de production à un centre de transbordement, ainsi que pour compléter d'autres modes de transport lors de l'acheminement entre le port où la gare jusqu'au destinataire final. Enfin, les transports ferroviaires sont le mode le plus efficace pour le transit de gros volumes et de marchandises en vrac, ainsi que pour les trajets de moyenne distance.

21. L'Union européenne promeut l'intégration intermodale (appelée aussi transport multimodal ou combiné) depuis les années 1990. Le 7 décembre 1992, elle a publié la Directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.

22. Le transport combiné est une forme de transport de marchandises faisant intervenir les transports routiers et les transports ferroviaires ou les transports par voies navigables, ces modes étant utilisés pour la plus grande partie du trajet. Le transport par la route est limité, dans la mesure du possible, à une distance relativement courte au début ou la fin du trajet. Les marchandises sont transportées sous la forme d'une unité de chargement, qui est ensuite transférée telle quelle d'un mode de transport à l'autre aux points de transbordement au cours du voyage, selon les besoins. L'utilisation de divers modes de transport ainsi combinés peut contribuer à réduire l'impact environnemental global du transport de marchandises par rapport au seul transport routier. Outre l'amélioration du bilan environnemental du transport de marchandises, cette formule permet aussi de réduire les encombrements routiers.

23. Dans l'Union européenne, la promotion du transport combiné passe par la libéralisation du cabotage routier, l'élimination des procédures d'autorisation pour les opérations de transport combiné et un appui financier sous forme d'incitations fiscales pour certaines opérations de transport combiné.

24. Depuis 2003, l'Union européenne met en œuvre le programme à long terme Marco Polo, qui vise à désengorger les axes routiers et à atténuer la pollution en favorisant le recours à des modes de transport plus écologiques, comme les transports ferroviaires et les transports par voies navigables intérieures et côtières. Ce programme prévoit l'octroi de subventions aux entreprises qui mettent en œuvre des projets destinés à remplacer le transport routier de marchandises par des modes de transport plus écologiques. Plus de 500 entreprises ont déjà reçu des subventions au titre de ce programme⁹.

25. En ce qui concerne l'Asie et le Pacifique, lors de la Conférence ministérielle de 2001 sur les infrastructures, il a été demandé au secrétariat de la CESAP d'accorder une attention prioritaire à la mise en place, au développement et à l'amélioration du transport intermodal intégré. Cette demande, s'appuyant sur la vision régionale à long terme d'un système de transport et de logistique international, intermodal et intégré, a été définie plus avant dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, puis approuvée par la Commission dans sa résolution 63/9. Cette vision a été réaffirmée par la Commission dans sa résolution 68/4.

III. Principales difficultés liées au développement de systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés

A. Cadre politique favorable

26. Les mesures visant à mettre en place des systèmes de transport et de logistique intermodaux intégrés, durables et inclusifs, doivent s'accompagner de politiques appropriées. Pour ce faire, les mesures suivantes doivent être prises: adopter une approche intégrée globale de la planification des transports; donner la priorité voulue aux modes moins développés; s'orienter vers des systèmes de transports publics urbains qui soient durables et intégrés; veiller à la coordination d'ensemble des politiques mises au point par les divers organismes gouvernementaux; renforcer la coopération et les partenariats avec le secteur privé et les partenaires de développement; mettre en œuvre des politiques de sécurité routière; et renforcer la résilience des systèmes de transport.

27. Les principales difficultés rencontrées quant au soutien dont bénéficie la mise au point de systèmes de transport intermodaux intégrés sont résumées ci-après:

a) Absence d'approche intégrée et de planification d'ensemble.

Malgré l'importance accrue accordée à l'amélioration de la durabilité obtenue au moyen d'une réduction de la consommation d'énergie et des émissions, de nombreux pays asiatiques suivent toujours une approche unimodale classique en matière de planification des transports. Ils n'accordent pas suffisamment d'attention à ce qui suit: a) une approche intégrée de la planification globale des transports, qui supposerait de prendre en compte tous les modes de

⁹ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/index_en.htm.

transport, de donner la priorité aux modes plus écologiques et de veiller à leur réelle intégration, notamment l'intégration physique entre eux, afin de faciliter le transfert harmonieux des passagers et des marchandises d'un mode à un autre; b) une intégration opérationnelle visant à faciliter le fonctionnement des modes liés physiquement; et c) une intégration des services, par exemple par la mise au point d'un système commun ou combiné de tarification des transports. La région est confrontée à une tâche difficile, celle de renforcer la résilience des systèmes de transport face aux effets des changements climatiques et des catastrophes. Ces effets pouvant avoir des répercussions importantes sur la conception, la construction et l'exploitation des systèmes de transport, ils doivent être pris en compte dans le processus de planification; de plus, étant donné qu'il est généralement plus difficile et plus coûteux de renforcer la résilience des systèmes après leur construction, il est utile d'évaluer plusieurs possibilités de conception au moment de la planification de nouvelles infrastructures de transport;

b) **Systèmes de transports publics urbains intégrés peu développés.** Renoncer peu à peu à un développement centré autour de la voiture en construisant un système de transports publics urbains intégré et durable est un autre défi que doivent relever les villes asiatiques; on estime que d'ici à 2030, 2,7 milliards de personnes vivront dans des centres urbains en Asie. L'augmentation continue de la population des zones urbaines s'est traduite par une forte progression des activités de transport et du nombre de propriétaires de voitures particulières. L'augmentation rapide du nombre de véhicules motorisés dans les villes entraîne une densification du trafic et une hausse de la consommation énergétique. Il en résulte une baisse de la qualité de vie du fait de l'augmentation de la pollution, des encombrements routiers et du nombre de blessés et de morts sur les routes. Les pouvoirs publics se sont concentrés avant tout sur les questions liées à la mobilité urbaine dans les mégapoles. Cependant, on planifie et exécute peu d'activités qui promeuvent d'emblée une utilisation intégrée et durable des sols et l'adoption de stratégies innovantes de planification des transports dans les villes secondaires ou de taille moyenne;

c) **Coordination institutionnelle et politique insuffisante.** Les transports ont une dimension multisectorielle et font intervenir les pouvoirs publics à tous les niveaux (national, provincial, urbain ou local) dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, stratégies et programmes en matière de transports. Toutefois, une coordination institutionnelle et politique insuffisante entre les divers organismes chargés des transports et des questions connexes peut compromettre la mise en œuvre des politiques et des programmes. Il est essentiel de coordonner les mesures dans ce domaine et de veiller à ce que les plans et les politiques soient cohérents et complémentaires;

d) **Rôle limité du secteur privé et des partenaires de développement dans le financement.** Comme ils ont des ressources budgétaires limitées, de nombreux pays asiatiques font face à des difficultés lorsqu'il s'agit de mobiliser des ressources financières pour répondre aux importants besoins de financement suscités par la mise en place, l'exploitation et l'entretien de systèmes de transport intermodaux. Afin d'attirer des financements supplémentaires et d'adopter des modèles de développement et d'exploitation des systèmes de transport, les pays membres doivent reconnaître le rôle croissant du secteur privé et des partenaires de développement, et renforcer la coopération et les partenariats entre secteur public, secteur privé et partenaires de développement;

e) **Nombre élevé de morts sur les routes.** S'il est vrai que la sécurité routière est un sujet de préoccupation croissante dans le monde, de nombreux pays asiatiques sont encore lents à adopter et mettre en œuvre des

politiques de sécurité routière, à cibler les usagers de la route vulnérables, et à évaluer régulièrement les progrès accomplis pour affiner leurs stratégies.

B. Réseau d'infrastructures et développement

28. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs¹⁰ et les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie¹¹ et du Chemin de fer transasiatique¹² constituent un cadre institutionnel destiné à soutenir les pays membres dans la mise en place concertée de réseaux de transport intermodaux utilisant les itinéraires de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et dans la désignation de certains ports secs d'importance internationale en vue de servir de base à une approche coordonnée du développement des infrastructures de transport intermodal.

29. Dans le cadre du programme de développement durable, les infrastructures de transport sont confrontées aux difficultés suivantes:

a) **Discontinuité du Réseau du Chemin de fer transasiatique.**

Un réseau de transport intermodal qui dessert les zones d'arrière-pays et les pays sans littoral devrait reposer sur le rail. Or, les itinéraires transcontinentaux empruntés par les camions sillonnant le réseau du Chemin de fer transasiatique sont trop souvent discontinus, ce qui nuit à la connectivité régionale et interrégionale des transports;

b) **Opérationnalisation des couloirs intermodaux.** Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ont été pris en compte séparément par les ministères ou organismes respectifs chargés du développement et de l'exploitation de chacun des modes de transport. Il est essentiel que les couloirs intermodaux utilisant les deux réseaux et reliant les principaux ports de la région soient identifiés et institutionnalisés dans l'optique d'un développement et d'un fonctionnement intégrés. De nouveaux itinéraires tenant compte de l'évolution de la fréquentation de certains axes doivent être définis.

c) **Nécessité d'une plus large couverture géographique.** À l'heure actuelle, les réseaux d'infrastructures de transport sont des réseaux terrestres. Ils permettent, par l'intermédiaire des grands ports maritimes, de relier les sites de transport maritime, mais ils n'atteignent pas les pays insulaires. Par conséquent, un élément de transports maritimes devrait être ajouté afin de constituer un réseau régional intégré qui incorpore tous les principaux modes de transport. En outre, le rôle des réseaux de transport dans la réduction de la pauvreté doit être examiné plus avant et défini de façon explicite;

d) **Harmonisation des normes techniques.** Une des conditions premières des couloirs intermodaux est qu'ils doivent permettre de transporter tous les types de conteneurs couramment utilisés dans les transports maritimes. Pour y parvenir efficacement, un certain nombre de normes techniques doivent être harmonisées entre les transports ferroviaires, routiers et maritimes, et les terminaux d'échange devraient présenter une certaine uniformité. L'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, les annexes II et III de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs donnent quelques indications de base sur ces questions. D'autres spécifications techniques doivent être

¹⁰ Résolution 69/7 de la Commission.

¹¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2323, N° 41607.

¹² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2596, N° 46171.

harmonisées pour parvenir à une interopérabilité fluide;

e) **Compatibilité des installations de transfert.** Les sites qui génèrent un trafic intérieur, qu'il soit basé sur les transports maritimes, ferroviaires ou routiers pour l'acheminement des marchandises du point de départ à la destination finale, doivent être équipés d'installations permettant le groupage local ou le transfert modal des marchandises concernées. Ces sites doivent aussi être dotés d'installations permettant d'accélérer les opérations de manutention du fret en transit lorsqu'il est nécessaire de regrouper les cargaisons aux frontières ou de transborder les marchandises d'un mode à l'autre ou entre des voies ferrées d'écartement différent. Compte tenu de cela, le développement des installations de traitement du fret, en particulier pour les conteneurs, doit se faire suivant une politique coordonnée au niveau régional, et les plans de développement qui s'y rapportent doivent être élaborés en consultation avec toutes les parties prenantes.

C. Facilitation et logistique des transports

30. Outre la nécessité d'assurer la connectivité des infrastructures, la mise en place d'un système de transport et de logistique intermodal intégré requiert également une fluidité des liaisons opérationnelles entre les différents modes de transport, ce qui passe par la simplification des formalités, l'harmonisation des documents et la coordination des règles et réglementations.

31. La connectivité opérationnelle des transports terrestres reste insuffisante dans la région. Les transports transfrontaliers et en transit sont entravés par des procédures peu efficaces de franchissement de frontières – paperasserie lourde, inspections faisant double emploi et nécessité de transborder les cargaisons – ce qui entraîne une double manutention des marchandises transportées. L'Union internationale des transports routiers et ses partenaires ont constaté que, sur de nombreux itinéraires, environ 40 % du temps de trajet des camions se passait en procédures et formalités liées au franchissement des frontières. Il en va de même pour les convois ferroviaires. Selon des études menées par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, un train peut prendre jusqu'à 74 heures pour franchir une frontière. Ces chiffres indiquent, malgré les progrès réalisés, qu'il reste encore beaucoup à faire pour simplifier encore les procédures de passage des frontières terrestres et de mettre au point un système de transport intégré qui soit efficace et fluide.

32. Les principaux problèmes que rencontre la facilitation des transports en vue de la mise en place d'un système de transport intermodal intégré sont notamment les suivants:

a) **Spécifications techniques différentes.** Dans la région, les spécifications techniques des divers modes de transport sont variables et font l'objet de diverses réglementations d'un pays à l'autre. C'est pour cette raison que l'interopérabilité est difficile, surtout entre modes différents, mais même au sein du même mode. Par exemple, en raison de l'incompatibilité des spécifications techniques de plusieurs aspects des transports par rail, il est nécessaire de transborder les cargaisons aux points de passage des frontières dans la région. Certains de ces obstacles sont les suivants: différences quant aux normes techniques du matériel roulant, à l'alimentation électrique et aux systèmes de freinage et de signalisation; différences quant aux règles de fonctionnement et aux structures tarifaires, aux exigences pour les conducteurs et le personnel de bord, et quant aux systèmes transfrontaliers d'information et de transmission des données. À cela s'ajoute l'absence de main-d'œuvre qualifiée pour conduire les trains transfrontaliers. On constate

des difficultés analogues pour les transports routiers internationaux: caractéristiques différentes en ce qui concerne le poids et les dimensions des véhicules, le certificat d'enregistrement et d'inspection des véhicules, les procédures pour la délivrance de visas pour le personnel de bord et les chauffeurs, et les conditions d'assurance des véhicules;

b) **Différences entre les documents de transport et entre les régimes de responsabilité correspondants.** Chaque mode de transport de marchandises a sa propre série de documents: connaissements pour les transports maritimes, lettres de transport aérien pour les transports aériens et diverses lettres de voiture pour les transports par rail ou par route. Cette diversité de documents complique les formalités aux points de passage des frontières, aux ports et aux terminaux intermodaux lors du dédouanement ou du transbordement des cargaisons. De plus, le régime de responsabilité en cas de perte ou d'avaries des marchandises pendant le transport est, historiquement, régi par des instruments juridiques valables pour un seul mode. Par conséquent, de multiples instruments juridiques sont appliqués le long de la chaîne de transport intermodal; il peut s'agir de conventions/règles/accords internationaux unimodaux, d'arrangements juridiques sous-régionaux, de lois nationales, et de conditions contractuelles standards mises au point au sein du secteur concerné, ce qui fait que le processus d'attribution de la responsabilité est incertain et complexe;

c) **Absence de norme commune pour l'échange de données.** L'absence de normes communes pour l'échange de données le long de la chaîne de transport intermodal entraîne la répétition des formalités. Ainsi, les données doivent être réenregistrées aux terminaux intermodaux et ports d'entrée, d'où des retards et des coûts de transport élevés. L'absence de normes minima pour la communication électronique entre les différents acteurs de la chaîne intermodale empêche le partage anticipé d'informations qui pourraient être utiles pour préparer et organiser efficacement les opérations de transfert modal et de pré-dédouanement. Par ailleurs, l'accroissement du nombre de modes et de nœuds d'échange dans la chaîne de transport intermodale rend celle-ci plus vulnérable aux problèmes de sécurité que le partage anticipé d'informations permettrait à coup sûr d'éviter;

d) **Difficultés en matière de coordination et de coopération.** Malgré les mesures prises pour regrouper sous l'égide d'un seul ministère les différents modes de transport, de nombreux pays de la région ont toujours des ministères distincts pour chaque mode de transport, d'où le peu de coordination et de cohérence des politiques, réglementations et procédures touchant au transport intermodal à l'intérieur des pays et entre eux. Les divers modes de transport étant gérés de manière indépendante, la responsabilité du renforcement des liens entre ces modes est encore mal définie.

33. En ce qui concerne la logistique des transports, la plupart des pays en développement de la région ont des coûts logistiques élevés, qui représentent de 15 à 24 % du produit intérieur brut (PIB). Ces coûts élevés indiquent que les systèmes de logistique des transports ont une efficacité et des performances limitées, ce qui nuit à la compétitivité sur les marchés mondiaux. Pour mettre au point un système de transport intermodal intégré, il est impératif que les modes de transport respectueux de l'environnement, comme le rail, les voies navigables intérieures et le cabotage, soient intégrés dans le système logistique. À l'heure actuelle, ils sont sous-utilisés dans la plupart des pays, où les transports routiers restent prépondérants.

34. Le potentiel que recèlent le rail, les voies navigables intérieures et le cabotage n'est pas pleinement exploité dans les systèmes de logistique des transports des pays membres de la CESAP. Cela est attribuable à l'absence d'un cadre politique approprié, aux formalités bureaucratiques contraignantes

et excessives, et à l'absence de normes communes pour le partage d'informations.
