

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

Bangkok, 19-21 novembre 2018

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

**Les grandes questions en matière de transports****Établissement et exploitation des ports secs d'importance internationale****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document propose un aperçu des activités passées et présentes du secrétariat relatives à la planification, à l'établissement et à l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Plus précisément, il souligne l'utilité de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et du cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale, ainsi que la manière dont ces deux instruments peuvent aider les États membres à progresser pour améliorer la performance de leurs services logistiques. Il passe aussi en revue les progrès accomplis et les mesures mises en œuvre par certains États membres pour promouvoir l'établissement et l'exploitation des ports secs.

Le Comité des transports est invité à encourager les États membres à partager leurs expériences et les difficultés qu'ils rencontrent dans l'établissement et l'exploitation des ports secs. Le Comité souhaitera peut-être donner au secrétariat des orientations complémentaires sur les questions soulevées dans le présent document.

**I. Introduction****A. Historique**

1. La Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Moscou en décembre 2016, a souligné le rôle essentiel des transports dans la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 étant donné qu'ils permettent aux personnes, aux industries et au secteur agricole d'accéder au développement économique et social et de lutter contre les effets des changements climatiques. La Conférence a également estimé que les transports étaient un facteur de réalisation des objectifs de développement durable et a recommandé, dans le cadre de la mise en œuvre de la première phase du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (2017-2021), d'accorder la priorité : a) aux plans d'ensemble relatifs aux couloirs et aux liens entre les plans de développement

---

\* ESCAP/CTR/2018/L.1.

de l'infrastructure de transport ; et b) à l'harmonisation des normes de construction, des normes techniques des moyens de transport, des politiques et réglementations en matière de transport sur la base de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs<sup>1</sup>.

2. En outre, lors de l'adoption de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique<sup>2</sup>, la Conférence a insisté sur la nécessité : a) d'établir des systèmes intégrés de transport intermodal et de logistique, qui incorporent les transports routier, ferroviaire, par eau et aérien, à l'appui du développement durable ; et b) de promouvoir des couloirs de transport intermodal ou multimodal sûrs, intelligents et verts, à la connectivité physique et opérationnelle ininterrompue.

3. Il est largement prouvé que les installations intermodales telles que les ports secs sont essentielles à l'efficacité de ces couloirs dans la mesure où elles servent de point de convergence où de multiples interactions entre les modes de transport, les opérateurs et les fournisseurs de services peuvent être synchronisées. Dans le même temps, ces installations offrent des avantages à un large éventail de parties prenantes ayant des intérêts différents, comme les exploitants portuaires et les autorités locales ou nationales qui peuvent les utiliser pour mettre en œuvre une série de politiques économiques, sociales et environnementales.

4. Compte tenu de sa croissance économique continue, de l'expansion de son commerce, de ses vastes zones d'arrière-pays et des longues distances qui séparent les centres de production des lieux de consommation, la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a tout intérêt à développer les installations intermodales et les services connexes. Pourtant, d'une manière générale, les prescriptions en vue d'un commerce international et national efficace n'ont pas été élaborées à un niveau que l'on pouvait raisonnablement attendre de pays connus pour leur dynamisme économique. L'une des raisons est que, contrairement aux ports maritimes, il n'existait pas de pratique de gestion établie pour l'établissement des ports secs. En d'autres termes, si les pratiques de gestion liées à l'établissement et à l'aménagement des ports sont bien établies et, dans l'ensemble, mises en œuvre à l'échelle internationale avec toutes les parties prenantes qui connaissent bien leur rôle, aucune modalité n'avait jamais été définie pour la mise en place des ports secs et le processus d'établissement n'était généralement pas connu.

5. Compte tenu de ce qui précède, le secrétariat s'est efforcé de combler cette lacune par diverses activités, d'abord en négociant l'Accord intergouvernemental sur les ports secs<sup>3</sup>, ensuite en élaborant le Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Le présent document passe en revue ces activités, le contexte législatif dans lequel elles ont été mises en œuvre et certaines expériences nationales récentes. Il contient également des propositions en vue d'établir un réseau régional de ports secs d'importance internationale.

---

<sup>1</sup> Voir E/ESCAP/MCT(3)/12.

<sup>2</sup> E/ESCAP/MCT(3)/11.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, n° 53630.

## **B. Accord intergouvernemental sur les ports secs et contexte législatif relatif à l'établissement des ports secs**

6. Dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie<sup>4</sup>, adoptée en 2009 à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, on a mis en avant le rôle important des ports secs pour intégrer les modes de transport, réduire les retards liés au passage des frontières et au transit, faciliter l'utilisation de moyens de transport à fort rendement énergétique et à faible taux d'émissions, et créer de nouvelles possibilités pour la croissance et l'aménagement de pôles de développement. Il a en outre été reconnu que l'officialisation du statut des ports secs pourrait contribuer de manière significative à l'élaboration d'un système intégré de transport intermodal et de logistique. Le secrétariat a été prié de contribuer à accroître la connectivité et l'intégration du Réseau routier asiatique, du réseau du Chemin de fer transasiatique et des autres modes de transport en s'employant à élaborer un accord intergouvernemental sur les ports secs.

7. Dans le cadre de ce mandat, le secrétariat a établi un projet d'accord sur les ports secs et lancé le processus de négociation entre ses pays membres. La version définitive du projet d'accord a été approuvée par le Comité des transports à sa troisième session en octobre 2012 et adoptée par la Commission à sa soixante-neuvième session. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs a été ouvert à la signature à Bangkok les 7 et 8 novembre 2013 lors du deuxième Forum des ministres asiatiques des transports. Il est entré en vigueur le 23 avril 2016. Au 31 juillet 2018, 17 États membres avaient signé l'Accord et 13 y étaient devenus parties par ratification, acceptation, approbation ou adhésion. Le statut des signataires et des parties figure en annexe au présent document.

8. En élaborant l'Accord, le secrétariat visait à encourager les États membres à considérer la logistique comme un secteur essentiel de leur économie qui, selon la formulation de la Banque mondiale, traverse les frontières administratives des transports, du commerce, des infrastructures, de l'industrie, des finances et de l'environnement<sup>5</sup>.

9. L'Accord a en outre renforcé le cadre législatif dans lequel les États membres pouvaient œuvrer collectivement à l'exécution de plusieurs mandats mondiaux et régionaux visant à promouvoir la résilience des infrastructures, la connectivité des transports et le développement de couloirs. Ce cadre comprend, au niveau mondial, la résolution 70/1 de l'Assemblée générale en date du 25 septembre 2015, intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », qui contient les objectifs de développement durable, la résolution 70/197 de l'Assemblée générale en date du 22 décembre 2015, sur la coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables et la résolution 72/212 de l'Assemblée générale en date du 20 décembre 2017, sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable, et au niveau régional, la résolution 71/8 de la Commission en date du 29 mai 2015, sur le renforcement de la connectivité intrarégionale et interrégionale en Asie et dans le Pacifique et la résolution 72/5 de la Commission en date du 19 mai 2016, sur le renforcement de la coopération régionale en matière de connectivité des transports pour le développement durable en Asie et dans le Pacifique.

---

<sup>4</sup> E/ESCAP/66/11, chap. IV.

<sup>5</sup> Banque mondiale, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* (Washington D.C., 2018), p. 37.

10. Enfin, l'Accord contribue également à une plus grande convergence des objectifs dans la réalisation des programmes multilatéraux conçus par des organismes institutionnels ou certains pays tels que le Programme d'action régional de la Commission pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) ou le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale de la Banque asiatique de développement, l'initiative « Une ceinture, une route » du Gouvernement chinois ou le Partenariat conjoint Japon-Banque asiatique de développement pour une infrastructure de qualité.

## II. Principales questions politiques à l'origine de l'établissement des ports secs

### A. Activités de la Commission visant à promouvoir l'application de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs

11. L'Accord constitue une assise officielle pour la poursuite des activités du secrétariat visant à promouvoir, parmi les États membres, une compréhension commune des questions et des défis liés à la planification, à l'établissement et à l'exploitation des ports secs.

12. Afin d'aider les gouvernements et les décideurs à aborder la question de l'établissement des ports secs, le secrétariat, avec l'appui financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, a mis en œuvre un projet sur la planification, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Dans ce cadre, une étude a été menée pour évaluer l'établissement des ports secs dans cinq pays de la région considérés comme ayant atteint un certain niveau de réussite dans ce domaine<sup>6,7</sup>. L'étude a passé en revue les politiques et méthodes de ces pays qui pourraient constituer, *mutatis mutandis*, des meilleures pratiques pour d'autres pays ayant une expérience plus limitée des techniques de planification de pointe et de la formulation des politiques pour établir des ports secs. Ainsi, l'étude a recensé un certain nombre de questions et de mesures importantes qui semblaient avoir une incidence dans toute la région sur l'établissement des ports secs et des terminaux intermodaux de fret connexes et leur exploitation durable.

13. Les questions et mesures recensées ayant une influence sur l'établissement des ports secs étaient les suivantes :

a) **Questions relatives à la fonction et à l'emplacement.** Les ports secs ont pour fonction principale de contribuer à la fluidité des échanges internationaux entre les points d'origine ou de destination du pays et les ports maritimes. Ils doivent par conséquent être situés dans les centres de production commerciale ou à proximité et être accessibles par chemin de fer depuis des ports maritimes ;

b) **Questions de propriété.** La propriété privée n'est pas nécessairement une condition préalable à la durabilité des ports secs, mais ces derniers pourraient bénéficier d'un apport d'expertise logistique du secteur privé et de capitaux privés et publics sous la forme de contrats de partenariat public-privé ;

<sup>6</sup> CESAP, *Planning, Development and Operation of Dry Ports of International Importance: Report on Trends in the Development of Inland Ports and Policies Underlying their Development in Selected Countries of the UNESCAP Region* (Bangkok, 2015).

<sup>7</sup> Australie, Chine, Inde, République de Corée et Thaïlande.

c) **Incitations à l'établissement de ports secs.** Les gouvernements peuvent encourager la création de ports secs par une série d'incitations destinées à attirer les investissements du secteur privé, telles que l'octroi de terres à faible coût et des exonérations ou des dérogations fiscales.

14. Les questions et mesures recensées ayant une influence sur la viabilité de l'exploitation des ports secs étaient les suivantes :

a) **Réforme des douanes et d'autres procédures de contrôle des frontières.** Des réformes de ce type permettraient de réduire les retards des envois commerciaux et d'accélérer la rotation des conteneurs dans les terminaux, et, partant, de réduire les coûts d'exploitation unitaires et d'améliorer la rentabilité ;

b) **Mesures visant à réduire le montant total des coûts logistiques.** Des interventions concrètes sont nécessaires afin de garantir des solutions intermodales à moindre coût pour le transport de conteneurs et de marchandises entre les sources commerciales et les ports maritimes. Il faudrait en particulier favoriser l'utilisation optimale des routes pour les livraisons locales et des chemins de fer pour les services réguliers de transport de conteneurs et de marchandises lors de la planification de la mise en place des terminaux et de l'établissement de la réglementation des dimensions et du poids des véhicules routiers. Cette démarche est nécessaire pour garantir la viabilité financière et environnementale des opérations de transport et des terminaux ;

c) **Offres d'incitations tarifaires.** Les incitations tarifaires peuvent encourager l'adoption de technologies modernes de manutention des marchandises, en particulier la palettisation, ce qui accélère la rotation des conteneurs et des cargaisons, augmente la rentabilité des opérations des centres de groupage dans les ports secs et contribue à réduire le montant total des coûts logistiques.

15. En vue de promouvoir, auprès des États membres, les questions soulevées dans l'étude et les solutions proposées, le secrétariat, avec le soutien financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, a élaboré le Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale<sup>8</sup>.

16. Ce Cadre a été mis au point afin de faciliter une approche commune pour l'élaboration et la mise en place des ports secs énumérés à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs d'importance internationale. Ces ports secs ont été sélectionnés selon les critères suivants :

a) Ils étaient situés à proximité i) de la capitale nationale ou des capitales de province ou d'État situées à l'intérieur des terres ; et/ou ii) des centres de production et de consommation existants ou potentiels reliés aux réseaux routiers ou ferroviaires, notamment le Réseau routier asiatique et/ou le réseau du Chemin de fer transasiatique selon le cas ;

b) Ils étaient reliés par différents modes de transport aux autres ports secs, postes-frontières/postes de douane terrestres/postes de contrôle intégrés, ports, terminaux de navigation intérieure et/ou aéroports.

<sup>8</sup> Résolution 74/2 de la Commission, annexe.

17. En novembre 2017, le Cadre a été accueilli avec satisfaction par le Groupe de travail sur les ports secs à sa deuxième réunion, convoquée conformément à l'article 6 de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Par la suite, sur sa recommandation, la Commission, à sa soixante-quatorzième session, en mai 2018, a adopté la résolution 74/2 sur la promotion du Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Ce faisant, la Commission a reconnu que le Cadre pouvait aider les pays membres à améliorer la connectivité régionale.

18. Le Cadre est élaboré à un moment opportun. Après une phase axée sur l'établissement des ports maritimes, l'attention s'est déplacée en matière de développement des transports dans la région et les investissements se sont réorientés vers la mise en œuvre d'un programme logistique visant à rapprocher le commerce et les transports. Pourtant, dans plusieurs pays de la région, les décideurs s'emploient encore à déterminer la meilleure façon d'aborder la nature transversale de la logistique et à définir des stratégies communes à tous les secteurs. Cela est apparu clairement pendant les missions effectuées par le secrétariat dans un certain nombre d'États membres lors de la rédaction du Cadre.

19. Le Cadre régional définit les aspects fondamentaux liés aussi bien aux infrastructures matérielles qu'aux infrastructures immatérielles des ports secs d'importance internationale et chaque aspect fondamental y décrit pour lequel il est proposé de fixer un objectif connexe au stade de la conception ou de l'exploitation de ports secs d'importance internationale, assorti d'une explication de la marche à suivre pour y parvenir.

20. Les aspects liés aux infrastructures matérielles du Cadre portent sur les questions suivantes :

- Veiller au respect des exigences de base lors de la conception des ports secs, conformément à l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs ;
- Localisation des ports secs ;
- Liaisons entre les infrastructures de transport, tant entre les ports secs et d'autres emplacements que dans les ports secs ;
- Normes techniques pour les ports secs ;
- Capacité et équipements des parcs à conteneurs ;
- Conception des autres installations d'envergure dans les ports secs.

21. Les aspects liés aux infrastructures immatérielles du Cadre portent sur les questions suivantes :

- Introduction de systèmes informatiques pour la gestion des flux de travail dans les ports secs ;
- Application du Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports pour identifier les ports secs d'importance internationale ;
- Incorporation des ports secs dans les documents de transport international ;
- Modalités pour le dédouanement dans les ports secs ;

- Mesures de politique générale, législation et solutions pour la planification de l'établissement des ports secs ;
- Options pratiques pour le financement de l'établissement et de l'exploitation des ports secs.

22. De ce qui précède, l'application du Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports pourrait être considérée comme une priorité par les États membres, le système étant susceptible de faciliter le commerce et l'échange électronique de documents entre ports secs situés dans différents pays.

23. Conçus pour les aéroports, les ports maritimes et les terminaux de fret intérieurs où s'effectuent des échanges internationaux, les codes se composent de deux caractères qui indiquent le pays dans lequel le port sec est situé et de trois caractères alphanumériques indiquant son emplacement précis. Ils constituent un élément important pour améliorer la connectivité régionale et synchroniser les opérations de la chaîne logistique car ils permettent aux installations d'être facilement identifiées et reconnues comme points d'origine ou de destination où le dédouanement des marchandises peut avoir lieu, ce qui ne serait pas possible autrement. Le système contribue donc à la mise en place d'un guichet unique des pratiques permettant de fournir une interface unique par laquelle toutes les transactions commerciales avec divers organismes publics peuvent être réalisées, ce qui permet de réduire les délais et les coûts des opérations de transport /transit. Cette caractéristique renforce l'attractivité d'un port sec spécifique aux yeux des opérateurs de transport et des prestataires de services logistiques et les incite à développer des services à destination, en provenance et sur le site.

24. Administré et tenu à jour par la Commission économique pour l'Europe, le système du Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports est le fruit d'une large collaboration entre les organismes des Nations Unies dans le cadre de l'effort conjoint de facilitation du commerce. Conçu à l'origine pour les ports et aéroports maritimes, le transport multimodal a rendu le codage nécessaire également pour les destinations intérieures telles que les installations de conteneurs, les terminaux ferroviaires et routiers et d'autres lieux où les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux étaient produites ou traitées.

25. Le système a gagné en popularité parmi les grandes compagnies maritimes et les transitaires et dans l'industrie manufacturière, partout dans le monde. Au cours de la période 2007-2018, le nombre d'emplacements et d'installations dans les eaux internationales auxquels un code a été attribué en utilisant ce système a presque doublé, passant de 54 705 emplacements dans 243 pays à 103 034 emplacements dans 249 pays. La base de données est administrée et tenue à jour par la Commission économique pour l'Europe. On trouvera la liste des codes et d'autres informations techniques à l'adresse suivante : [www.unece.org/cefact/locode/welcome.html](http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html). Les utilisateurs peuvent proposer d'autres emplacements dans le cadre d'une procédure de demande automatisée (<https://apps.unece.org/unlocode/>).

26. Toutefois, peu de ports secs de la région de la CESAP ont jusqu'à présent demandé un code. Cette situation s'explique notamment par un manque d'information parmi les parties prenantes et vraisemblablement par la prudence dont font preuve les cercles gouvernementaux en ce qui concerne la prise en compte des ports secs comme points d'origine et de destination. À cet égard, il convient de tenir dûment compte du fait que le transport de port sec à port sec peut exiger d'ajuster les réglementations nationales relatives aux procédures douanières et autres procédures de contrôle aux frontières.

## **B. Le réseau de ports secs en tant que catalyseur d'une connectivité ininterrompue**

27. La notion de connectivité ininterrompue évoque la vision d'un système de transport intégré reposant sur la mise en place de couloirs internationaux de transport intermodal permettant aux marchandises et aux personnes de se déplacer efficacement d'un mode et d'un pays à l'autre. Pour ce faire, il faut coordonner les politiques, combler les lacunes en matière d'infrastructure, harmoniser les normes techniques, synchroniser les procédures opérationnelles, élaborer et déployer des systèmes d'information et de communication et aligner la législation transfrontalière.

28. Dans son rapport *Connecting to Compete 2018*, la Banque mondiale note également que si, dans le passé, les politiques logistiques avaient tendance à se concentrer sur la facilitation du commerce et l'élimination des goulets d'étranglement aux frontières, aujourd'hui, la logistique internationale est de plus en plus étroitement liée à la logistique nationale et les décideurs politiques et les parties prenantes se trouvent face à un vaste éventail de politiques. Parmi les préoccupations croissantes, on notera l'aménagement de l'espace, les compétences et les ressources pour la formation, la durabilité environnementale, sociale et économique de la chaîne d'approvisionnement et la résilience de la chaîne d'approvisionnement face aux perturbations ou aux catastrophes.

29. En tant que points de convergence et d'interaction entre les modes de transport, les opérateurs de transport et les prestataires de services logistiques, les organismes du secteur public et les entités du secteur privé, les ports secs offrent un cadre idéal pour que toutes les parties prenantes des secteurs public et privé puissent élaborer des mécanismes de coopération durables entre eux et cerner les interventions nécessaires en termes de logistique et de connectivité qui sont les plus susceptibles de réduire les coûts des échanges et de favoriser l'intégration dans les chaînes mondiales d'approvisionnement. Cela est important étant donné que les questions liées à la logistique et à la connectivité sont tellement imbriquées que, comme plusieurs expériences l'ont montré, la clef du succès tient à aborder ces questions de manière globale. En d'autres termes, l'établissement de ports secs ne doit pas être envisagé uniquement compte tenu des avantages que présentent les infrastructures de connexion, mais aussi pour leur capacité à encourager l'adoption de politiques tenant compte de la réglementation des services, de la viabilité et de la résilience. Dans certains cas, en fonction de la vision des gouvernements en matière de développement national, les réformes connexes peuvent également envisager l'intégration plus large des ports secs dans les économies locales sous la forme de zones économiques spéciales.

30. En effet, les pays qui ont récemment réussi à faire avancer leurs programmes logistiques sont ceux qui ont commencé à mettre en œuvre des politiques qui vont au-delà des goulets d'étranglement infrastructurels et frontaliers pour répondre aux nouveaux besoins de l'industrie, en particulier ceux qui émergent de la numérisation accrue des processus de transport et de logistique, et le marché en plein essor du commerce électronique, qui se caractérise par une disponibilité permanente des produits et des délais de livraison rapides.



### III. Mesures visant à promouvoir l'établissement des ports secs

#### A. Évolution récente des transports et de la logistique dans la région

31. Le secteur de la logistique étant désormais reconnu comme l'un des piliers du développement économique, la Banque mondiale publie depuis 2007 le rapport biennal *Connecting to Compete*, qui fournit des données probantes chiffrées sur la facilité ou la difficulté de transporter des produits manufacturés dans les pays du monde entier. L'objectif du rapport est de fournir des informations empiriques aux décideurs, aux commerçants et aux autres parties prenantes sur le rôle de la logistique dans la croissance et sur les réformes politiques nécessaires pour soutenir et améliorer la logistique. Le rapport de 2018 contient une analyse de la performance logistique de 160 pays reposant sur six indicateurs, à savoir, l'efficacité du dédouanement et de la gestion des frontières, la qualité des infrastructures liées au commerce et au transport, la facilité d'organisation des envois internationaux, la compétence et la qualité des services logistiques, la capacité de suivi et de traçage des envois et la fréquence avec laquelle les envois parviennent aux destinataires dans les délais prévus ou attendus.

32. Le rapport montre que 19 États membres ont récemment amélioré leurs performances logistiques. Tous les pays d'Asie centrale et la plupart des pays d'Asie du Sud-Est ont amélioré leur classement. Dans le même temps, la plupart des pays d'Asie du Sud ont enregistré un recul dans leur classement (voir tableau ci-dessous). Dans d'autres sous-régions, des progrès spectaculaires ont aussi été enregistrés ; par exemple, l'Arménie a gagné 49 places, la République islamique d'Iran, 32 places, et la Fédération de Russie, 24 places.

33. Au niveau sous-régional, ces résultats donnent des observations intéressantes. Des gains apparaissent dans les sous-régions qui ont déjà de bonnes liaisons transfrontières (même si elles ne sont pas optimales) et amorcé le développement socioéconomique dans des cadres institutionnels plus larges tels que le cadre stratégique CAREC 2030, la stratégie du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale de la Banque asiatique de développement (BAsD) et le Plan-cadre pour la connectivité des pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), qui est l'un des piliers de la Communauté économique de l'ASEAN<sup>9, 10</sup>.

#### Performances logistiques : classement de certains pays de la région

	2018	2016	Évolution
<b>Asie centrale</b>			
Kazakhstan	71	77	+6
Kirghizistan	108	146	+38
Ouzbékistan	99	118	+19
Tadjikistan	134	153	+19
Turkménistan	126	140	+14

<sup>9</sup> Disponible sous la rubrique « Publications », sur le site Web de la BAsD ([www.adb.org](http://www.adb.org)).

<sup>10</sup> Disponible sur le site Web de l'ASEAN (<http://asean.org>).

<b>Asie du Sud-Est</b>			
Brunéi Darussalam	80	70	-10
Cambodge	98	73	-25
Indonésie	46	63	+17
Malaisie	41	32	-9
Myanmar	137	113	-24
Philippines	60	71	+11
République démocratique populaire lao	82	152	+70
Singapour	7	5	-2
Thaïlande	32	45	+13
Viet Nam	39	64	+25
<b>Asie du Sud</b>			
Bangladesh	100	87	-13
Bhoutan	149	135	-14
Inde	44	35	-9
Népal	114	124	+10
Pakistan	122	68	-54
Sri Lanka	94	..	..
<b>Autres pays ayant connu une évolution importante</b>			
Arménie	92	141	+49
Fédération de Russie	75	99	+24
Iran (République islamique d')	64	96	+32
Mongolie	130	108	-22

Source : données 2018 : Banque mondiale, *Connecting to Compete 2018 : Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* (Washington, D.C., 2018) ; données 2016 : Banque mondiale, *Connecting to Compete 2016 : Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* (Washington, D.C., 2016).

34. Selon une étude réalisée en 2016 par la Siam Commercial Bank, la réduction des droits de douane sur les marchandises échangées entre les membres de l'ASEAN a entraîné une augmentation annuelle moyenne de 7 % du commerce transfrontière et de transit ces cinq dernières années et étant donné que la Communauté économique de l'ASEAN est désormais officiellement établie, les échanges de matières premières, de marchandises et de main-d'œuvre devraient augmenter considérablement, ce qui intensifiera la demande de services logistiques nécessaires pour gérer les biens et les services tout au long de la chaîne d'approvisionnement<sup>11</sup>. À cet égard, de nombreux pays de la région de l'ASEAN ont redoublé d'efforts pour agrandir leurs ports

<sup>11</sup> Chris Catto-Smith, « Thailand as ASEAN logistics hub », *Bangkok Post*, 10 août 2016.

secs ou en construire de nouveaux. Par exemple, le Gouvernement de la République démocratique populaire lao agrandit actuellement ses ports secs à Savannakhet et met en place de nouvelles installations à Thanaleng, au sud de Vientiane. Par ailleurs, s'appuyant sur la construction réussie du port sec de Ladkrabang, le Gouvernement thaïlandais met actuellement en place un nouveau port sec à Chiang Khong, à la frontière avec la République démocratique populaire lao, dans le cadre de la construction d'une ligne à double voie vers Denchai sur la ligne principale qui relie Bangkok à Chiang Mai. Le Gouvernement thaïlandais prévoit également de construire un nouveau port sec à Chachoengsao, à l'est de Bangkok, à l'appui de ses plans de développement logistique reposant sur le Couloir économique oriental<sup>12</sup>.

35. L'évolution de l'infrastructure physique s'est également accompagnée de mesures réglementaires visant à créer un environnement propice à l'établissement des ports secs, notamment des mesures visant à faciliter les partenariats public-privé (y compris avec une participation étrangère) pour leur construction, leur exploitation et leur gestion. Ainsi, le Gouvernement thaïlandais a récemment approuvé la création d'un centre de fret d'une valeur de 42 millions de dollars dans la province de Nakhon Phanom, à la frontière avec la République démocratique populaire lao. Dans le cadre de ce projet, le Gouvernement thaïlandais sera chargé de fournir des terres et prendra en charge les coûts de mise en place de l'infrastructure et des travaux de génie civil à la plateforme de fret frontalière, tandis que le secteur privé financera les coûts relatifs à la construction des bâtiments, aux équipements, à l'exploitation et à l'entretien<sup>13</sup>. Le Gouvernement vietnamien a mis en œuvre des initiatives similaires (voir encadré 1 ci-dessous).

---

<sup>12</sup> Om Jotikasthira, « Chachoengsao to get new inland container depot », *Bangkok Post*, 17 juillet 2018.

<sup>13</sup> Wichit Chantanusornsiri, « PPP panel gives nod to two projects », *Bangkok Post*, 10 août 2018.

## Encadré 1

**Établissement de ports secs – le cas du Viet Nam**

Au Viet Nam, la planification de l'établissement des ports secs figure dans la décision n° 2223/QD-TTg du Premier Ministre. Le Gouvernement vietnamien entend mettre en place 13 dépôts intérieurs de conteneurs dans les trois principales régions du pays, avec une capacité annuelle totale prévue de 6 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2020 et 14 millions en 2030. Compte tenu de l'insuffisance des fonds publics et du manque d'expérience en matière d'établissement de ports secs, les partenariats public-privé ont été vivement encouragés, notamment grâce à un nouveau règlement sur les partenariats public-privé, le décret n° 15 du 10 avril 2015.

Le nouveau règlement constitue un cadre juridique unique pour les partenariats public-privé au Viet Nam, conforme à la pratique internationale. Il régit les domaines, les conditions et les procédures des partenariats public-privé en vue de la mise en œuvre des projets en question, le mécanisme d'investissement public et de gestion de ces projets et l'appui et les responsabilités du secteur public dans la gestion de ces partenariats<sup>a</sup>.

Par ailleurs, suite au décret n°163/ND-CP, les investisseurs étrangers seront désormais autorisés à créer des sociétés de services de logistique à compter du 20 février 2018. La création de nouvelles entreprises sera soumise aux conditions de propriété et de services. Les services ont été divisés en 16 domaines, tels que la manutention des cargaisons, l'entreposage des conteneurs et des cargaisons de l'organisme chargé du fret<sup>b</sup>.

<sup>a</sup> Lam Canh Nguyen et Theo Notteboom, « Public-private partnership model selection for dry port development : an application to Vietnam », *World Review of Intermodal Transportation Research*, vol. 6, n° 3 (janvier 2017).

<sup>b</sup> Vietnam Briefing, « Vietnam allows foreign investors to establish logistics firms », 19 janvier 2018.

## **B. Renforcement des capacités et établissement et exploitation des ports secs**

36. Dans son rapport de 2018, la Banque mondiale note que malgré une phase importante de mécanisation et d'automatisation, la logistique demeure une affaire de personnes et que, par conséquent, le recrutement, la formation et le maintien en poste d'un personnel qualifié, tant au niveau de la gestion qu'au niveau opérationnel, sont des éléments essentiels pour les performances de la logistique. La dévalorisation du statut des employés dans le secteur de la logistique opérationnelle et les salaires peu élevés qui leur sont offerts constituent deux facteurs critiques qui entravent le recrutement de jeunes talents. Pourtant, l'évolution récente de la logistique, en particulier des technologies de l'information, exige de nouvelles compétences que la main-d'œuvre actuelle ne possède souvent pas.

37. Les pays en développement restent à la traîne des pays développés en ce qui concerne les budgets de formation, le contenu des cours et la qualité de l'expérience éducative et des organismes de formation. Les écoles professionnelles orientées vers les métiers de la logistique font défaut et la formation (lorsqu'elle existe) est souvent de courte durée, dispensée par des collègues pendant les heures de service<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Banque mondiale, *Connecting to Compete 2018*, p. 31 à 33.

38. Dans son manuel sur le renforcement des capacités, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) définit le renforcement des capacités comme le processus selon lequel les individus, les organisations et les sociétés développent, renforcent et entretiennent leur capacité à définir et atteindre leurs propres objectifs de développement au cours du temps<sup>15</sup>. Dans son approche, le PNUD intègre clairement les besoins des individus dans les objectifs plus larges d'efficacité de l'organisation dans laquelle ils travaillent. Il considère la formation à l'emploi des technologies immédiatement disponibles et les mieux adaptées aux objectifs de l'organisation, dans le cadre d'un plan de développement personnel, en tant que partie intégrante d'un programme complet destiné à répondre aux problèmes de capacités, avec des incitations intégrées permettant d'appliquer les nouvelles compétences et de responsabiliser/autonomiser les apprenants afin qu'ils puissent former d'autres personnes à l'utilisation de ces technologies de manière à articuler clairement les avantages en termes de développement professionnel et le lien entre les performances personnelles et les performances de l'équipe, ainsi que l'efficacité et la capacité globales de l'organisation à remplir sa mission.

39. Le PNUD identifie trois niveaux auxquels les capacités sont développées et entretenues : dans un environnement propice, dans les organisations et chez les individus. Ces trois niveaux s'influencent mutuellement de façon fluide, la force de chacun déterminant et dépendant de la force des autres. Ces niveaux sont définis comme suit :

a) L'environnement propice est le système social, au sens large, dans lequel interviennent les personnes et les organisations. Il comprend toutes les règles, les lois, les politiques, les relations de pouvoir et les normes sociales qui régissent l'engagement citoyen. C'est l'environnement propice qui définit la portée d'ensemble du développement des capacités ;

b) Le niveau organisationnel renvoie à la structure, aux politiques et procédures internes qui déterminent l'efficacité d'une organisation. C'est à ce niveau que les avantages de l'environnement propice sont mis en œuvre et qu'un ensemble de personnes se réunit. Plus ces éléments sont dotés de ressources et sont en adéquation, plus les possibilités d'accroître les capacités sont importantes ;

c) Le niveau individuel désigne les compétences, l'expérience et les connaissances qui permettent à chacun d'être efficace. Certaines sont acquises de façon formelle, par l'instruction et la formation, tandis que d'autres viennent de façon informelle, par la pratique et l'observation.

40. Il ressort de ce qui précède que le renforcement des capacités est une question complexe et qu'il faut tenir compte d'un certain nombre d'éléments. Selon le PNUD, il s'agit d'un cycle en cinq étapes qui consiste à mobiliser les parties, à évaluer les capacités existantes et les besoins en la matière, à formuler une stratégie de renforcement des capacités, à mettre en œuvre une stratégie de renforcement des capacités et à évaluer le renforcement des capacités. Cette approche multipartite trouve un écho dans l'observation de la Banque mondiale selon laquelle, bien que les employés soient embauchés par des entreprises privées et que leur formation relève en grande partie du secteur privé, les pouvoirs publics ont encore un rôle important à jouer, soit en réglementant directement ou en offrant une formation, soit en facilitant indirectement les initiatives privées.

<sup>15</sup> PNUD, *Développement des capacités : Un guide du PNUD* (New York, 2009).

41. Consciente que le manque de capacités a sérieusement entravé le développement de la logistique dans la région, notamment l'adoption d'une approche rationnelle du développement des installations intermodales telles que les ports secs, la CESAP a élaboré des modules de formation, organisé des activités de formation et reçu des États membres des demandes visant à organiser des séminaires/ateliers nationaux de renforcement des capacités logistiques et à fournir une assistance pour l'élaboration de politiques globales de transport.

### **C. Coordination de l'établissement des ports secs**

42. Dans nombre de ses interventions sur la logistique et le transport intermodal, la CESAP a souvent recommandé la création d'un service ou d'un organisme de développement spécifique chargé de superviser toutes les questions connexes dans les ministères existants et toutes les entités, publiques ou privées. En effet, les problèmes des différents secteurs sont tellement interdépendants que ce n'est que s'ils sont traités simultanément que le potentiel logistique et commercial de la région pourra être exploité. Comme indiqué plus haut, les pays qui ont réussi à introduire des changements profonds sont ceux qui combinent la réforme réglementaire avec la planification des investissements, la coordination interinstitutions et les incitations pour les exploitants.

43. Une fonction importante d'un tel organisme serait de proposer un encadrement en réponse aux évolutions aux niveaux national et international qui influencent le secteur. En outre, il permettrait de promouvoir la cohérence des politiques et la coordination entre les différentes parties prenantes du système de logistique. Les principaux domaines d'action seraient notamment la mise en place d'installations logistiques, la définition de mesures visant à promouvoir le développement de l'industrie logistique, les initiatives visant à améliorer l'efficacité du système logistique et l'évaluation des besoins en matière de renforcement des capacités en termes de valorisation des ressources humaines.

44. Compte tenu de la nature du transport intermodal, l'organisme proposé devrait idéalement associer toutes les entités publiques et privées concernées par le développement de la logistique sous tous ses aspects. Pour le secteur public, il s'agirait des transports, du commerce, des douanes, de l'information et de la communication, de l'industrie, des finances et de la santé. En ce qui concerne le secteur privé, il s'agirait des associations logistiques, des chambres de commerce, des prestataires logistiques et des transporteurs privés (voir encadré 2).

## Encadré 2

**Dispositions institutionnelles relatives à la création de ports secs en République de Corée**

En République de Corée, la Loi-cadre sur les politiques de logistique a créé le Comité national de planification des politiques de logistique, placé sous l'autorité du Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des transports.

Présidé par le Ministre du Ministère susmentionné, le Comité délibère sur les questions concernant les politiques de logistique nationales. Il se compose de représentants de haut rang de plusieurs organismes publics, reflétant la diversité des acteurs concernés par le secteur de la logistique, à savoir le Ministère de la stratégie et des finances ; le Ministère de l'éducation, de la science et de la technologie, le Ministère des affaires étrangères et du commerce, le Ministère de l'alimentation, de l'agriculture, des forêts et des pêches, le Ministère de l'économie du savoir, le Ministère du travail, le Ministère du territoire, des infrastructures et des transports, le Service coréen des douanes, et la Direction des petites et moyennes entreprises. En outre, jusqu'à 10 personnes ayant des connaissances spécialisées et une expérience importante peuvent être nommées par le Président pour siéger au Comité. Pour les enquêtes sur des questions particulières, le Comité peut faire appel à des experts-conseils externes.

Le Comité compte trois sous-comités techniques dans les domaines suivants : a) politiques de logistique ; b) installations logistiques ; et c) logistique internationale. Les sous-comités effectuent des recherches préliminaires sur les questions devant être examinées par le Comité, en fonction de leur orientation. En outre, le Comité peut demander aux sous-comités d'examiner des sujets particuliers. La Loi délègue également certaines responsabilités directement aux sous-comités.

45. Une vue d'ensemble de la région montre que les pays qui parviennent avec succès à développer la logistique présentent deux caractéristiques communes, à savoir qu'ils ont créé un organisme spécialisé chargé de coordonner toutes les questions et surtout que cet organisme spécialisé est placé sous l'autorité directe d'un haut fonctionnaire de rang ministériel.

46. Dans son guide sur le développement des capacités, le PNUD souligne ce qui suit :

« S'il est essentiel de disposer de ressources financières, celles-ci ne peuvent à elles seules pourvoir au développement humain. La coopération technique est appropriée dans certains cas pour répondre à des besoins à court terme, mais en général ce type d'aide tend à être pilotée par le donateur, à être coûteuse, et à reposer de façon injustifiée sur une expertise étrangère, tout en déformant les priorités nationales.

Des capacités solides, générées et maintenues au niveau local, sont essentielles à la réussite de toute initiative de développement. En leur absence, l'intégrité des résultats en matière de développement peut être compromise et les avancées obtenues peuvent rester superficielles »<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Ibid., p. 6.

47. En d'autres termes, une approche du développement qui ne reposerait que sur le seul transfert et l'acquisition de technologies n'est plus concevable de nos jours et les pays qui se sont engagés sur des voies de développement plus fructueuses et plus durables ont également mis en place des réformes institutionnelles. Une abondante littérature documente la forte corrélation qui existe entre la qualité des institutions et les performances économiques, ce qui signifie que l'adoption de nouvelles technologies ou de savoir-faire, qu'il s'agisse de matériel ou de logiciels, ne sera efficace que si le cadre institutionnel le permet. Cela vaut pour un large éventail de secteurs, y compris les transports.

48. Compte tenu de la mise en place de transports intermodaux efficaces, de la complexité des chaînes d'approvisionnement modernes, ainsi que de la multiplicité des acteurs ayant des intérêts différents, il est de plus en plus urgent de garantir des arrangements institutionnels efficaces, fiables et transparents qui régissent les questions connexes entre ministères, opérateurs de transport, prestataires logistiques et autres acteurs, comme les chambres de commerce.

49. C'est l'absence de telles structures globales qui entrave souvent le développement d'une logistique et d'un transport intermodal efficaces dans de nombreux pays en développement de la région. Comme la faiblesse des institutions va souvent de pair avec la faiblesse des politiques économiques, les vulnérabilités créées par cette combinaison exposent les pays à une dépendance excessive à l'égard de l'aide extérieure, ce qui limite leurs propres choix de développement.

50. Consciente de ce qui précède, la CESAP, en étroite collaboration avec le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée, lance un programme de renforcement des capacités pour, dans un premier temps, le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam afin de mettre en place des arrangements institutionnels relatifs au transport intermodal et à la logistique qui soient les mieux à même d'aider ces pays à formuler une vision à long terme du développement intermodal durable couvrant les deux ou trois prochaines décennies.

#### **IV. Questions à prendre en compte**

51. Le Comité souhaitera peut-être inviter les représentants à communiquer des informations sur les progrès accomplis dans les différents pays en ce qui concerne l'établissement des ports secs, en soulignant les résultats obtenus ainsi que les difficultés qui subsistent dans ce domaine.

52. Le Comité souhaitera peut-être inviter à nouveau tous les États membres à devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs afin de renforcer l'assistance technique de la Commission.

53. En outre, le Comité est invité à donner des orientations sur la manière dont la CESAP pourrait prendre les mesures suivantes :

a) Aider ses États membres à favoriser une meilleure coordination des politiques nationales relatives à l'établissement et à l'exploitation des ports secs d'importance internationale, y compris la possibilité de créer des organes de coordination interinstitutions chargés de toutes les questions logistiques, notamment l'établissement et l'exploitation des ports secs ;



b) En collaboration avec d'autres partenaires de développement, tirer parti du mandat conféré par la résolution 74/2 de la Commission pour aider les pays de la région à mettre en œuvre le Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale, en adaptant ses recommandations aux besoins des pays ou sous-régions concernés ;

c) Aider les États membres à élaborer des politiques d'établissement des ports secs, notamment par l'analyse et le partage des bonnes pratiques, ainsi que des projets pilotes potentiels à mettre en œuvre avec les pays membres.

## Annexe

### Accord intergouvernemental sur les ports secs

#### Parties/Signataires

À ce jour, 17 États membres ont signé l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et 13 ont déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU<sup>1</sup>.

<i>États membres</i>	<i>Date de signature</i>	<i>Date de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion</i>
Afghanistan		1 août 2016 (adhésion)
Arménie	7 novembre 2013	
Bangladesh	25 septembre 2014	8 mars 2016
Cambodge	7 novembre 2013	
Chine	7 novembre 2013	24 mars 2016 (approbation)
Fédération de Russie	7 novembre 2013	30 décembre 2015 (approbation)
Inde		17 décembre 2015 (adhésion)
Indonésie	7 novembre 2013	
Iran (République islamique d')	7 novembre 2013	10 avril 2017
Kazakhstan		8 avril 2016 (adhésion)
Mongolie	7 novembre 2013	30 juin 2016
Myanmar	7 novembre 2013	
Népal	7 novembre 2013	
République de Corée	7 novembre 2013	22 avril 2014
République démocratique populaire lao	7 novembre 2013	
Sri Lanka	16 mai 2014	
Tadjikistan	7 novembre 2013	20 novembre 2015 (approbation)
Thaïlande	7 novembre 2013	7 novembre 2013
Turkménistan		27 novembre 2016 (adhésion)
Turquie	15 décembre 2014	
Viet Nam	7 novembre 2013	29 octobre 2014 (approbation)

<sup>1</sup> Conformément au paragraphe 4 de l'article 4 et au paragraphe 1 de l'article 5 de l'Accord, l'Accord est entré en vigueur le trentième jour suivant la date à laquelle le huitième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de l'Accord ou d'adhésion a été déposé auprès du Secrétaire général de l'ONU.