



# Conseil économique et social

Distr. limitée  
12 mai 2018

Français  
Original : anglais

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

### Soixante-quatorzième session

Bangkok, 11-16 mai 2018

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**

### Projet de résolution

**Auteur : Fédération de Russie**

**Coauteurs : Chine et Mongolie**

### **Promotion du Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale**

*La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique,*

*Encouragée* par le succès de la coopération régionale dans le domaine des transports,

*Notant* l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs<sup>1</sup>,

*Rappelant* la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), adoptée par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016<sup>2</sup>,

*Rappelant également* sa résolution 73/4, en date du 19 mai 2017, relative à la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique,

*Consciente* de l'importance des installations de transport intermodal telles que les ports secs dans la création de systèmes de transport intermodal intégrés,

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, n° 5630

<sup>2</sup> E/ESCAP/73/15/Add.1.

*Notant* la recommandation du Groupe de travail sur les ports secs à sa deuxième session, tenue à Bangkok les 14 et 15 novembre 2017, tendant à ce que le cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale soit soumis à la Commission à sa soixante-quatorzième session, en 2018, aux fins de son adoption par une résolution,

*Notant également* l'importance d'une bonne gestion des ports secs, en particulier ceux qui sont situés à une distance non négligeable des ports maritimes, afin de réduire les coûts de transport et le temps de transit total, notamment pour les pays sans littoral de l'Asie et du Pacifique,

1. *Prend note* du cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale, qui figure dans l'annexe à la présente résolution, et reconnaît son potentiel pour aider les pays membres à faciliter le développement de la connectivité régionale ;

2. *Encourage* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs<sup>1</sup> ;

3. *Prie* la Secrétaire exécutive :

a) D'accorder la priorité à la promotion du cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale en aidant les membres et les membres associés à concrétiser la vision d'un système de transport et de logistique intermodal intégré durable ;

b) D'encourager une coordination efficace avec les autres organismes des Nations Unies et organismes multilatéraux, les organisations sous-régionales pertinentes, les institutions financières internationales et régionales, les donateurs multilatéraux et bilatéraux et le secteur privé, dans le cadre de la promotion du cadre régional ;

c) De faciliter la mise en commun des données d'expérience et des bonnes pratiques dans la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale, dans le cadre de la promotion du cadre régional ;

d) De chercher à instaurer une coopération et une collaboration efficaces avec les institutions financières internationales et régionales, les donateurs multilatéraux et bilatéraux, les investisseurs du secteur privé et les organisations internationales, selon qu'il conviendra et conformément à leurs mandats respectifs, pour mobiliser davantage d'assistance financière et technique à l'appui d'un développement plus poussé des ports secs d'importance internationale ;

e) De rendre compte à la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique à sa soixante-seizième session des progrès accomplis dans l'application de la présente résolution.

## Annexe

### Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale

1. En tant que maillon de la chaîne des transports, il s'est avéré que les ports secs avaient un effet positif sur l'efficacité des chaînes logistiques et de transport. Des ports secs bien gérés, en particulier ceux situés à une certaine distance d'un port maritime, contribuent à réduire les coûts de transport et la durée totale de transit. Cet aspect est particulièrement important pour la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), qui est pourvue de vastes zones d'arrière-pays et compte 12 des 30 pays sans littoral du monde.

2. À la suite de la signature et de l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, le secrétariat entreprend des activités de suivi pour en assurer la mise en œuvre efficace. À cet égard, le cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale a été élaboré afin de faciliter la définition d'une approche commune pour le développement et l'opérationnalisation des ports secs d'importance internationale.

3. Le concept fondamental qui sous-tend ce cadre régional est celui de la mise en place d'un réseau de ports secs interconnectés dans la région de la CESAP. L'idée est de constituer ce réseau en prenant pour base les ports secs visés par l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Quelque 150 ports secs existants et 86 ports secs potentiels ont été désignés par les pays membres et inclus dans l'annexe I à l'Accord. Ce cadre fournit un moyen de planifier leur développement de telle sorte qu'ils puissent à l'avenir se conformer aux mêmes normes et être reliés entre eux.

4. Le cadre régional définit les aspects fondamentaux liés aussi bien aux infrastructures « matérielles » qu'aux infrastructures « immatérielles » des ports secs d'importance internationale. Une fois chaque aspect fondamental décrit, il est proposé un objectif connexe à fixer 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 atteindre chacun de ces objectifs.

#### I. Exigences de base

##### Description de la problématique

5. Pour pouvoir échanger efficacement des marchandises entre eux, les ports secs doivent satisfaire à certaines exigences quant aux services de base qu'ils fournissent et aux installations dont ils sont équipés pour fournir ces services.

##### Objectif

6. Les ports secs devraient être dotés des infrastructures et des équipements nécessaires à la manutention, au groupage, au stockage et au transfert modal de conteneurs et d'autres types de marchandises unitarisées. Ils devraient également disposer de l'autorité, de la capacité et des installations nécessaires au dédouanement de toutes les marchandises aux frontières et ils devraient être situés à l'intérieur ou à proximité des zones où sont concentrées les industries qui génèrent des échanges commerciaux (exportation/importation), et être pourvus de liaisons adéquates avec les ports maritimes et les autres ports secs par des dessertes ferroviaires et routières.

**Marche à suivre**

7. Les ports secs d'importance internationale devraient opérer en conformité avec les principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs, qui figurent à l'annexe II de l'Accord.

**II. Localisation des ports secs****Description de la problématique**

8. L'emplacement d'un port sec est un facteur décisif de son succès opérationnel et financier, ainsi que de sa capacité à réduire les coûts logistiques (c'est-à-dire les coûts globaux de manutention, de transport et de stockage entre le lieu d'origine et de destination). Les ports secs devraient être situés aussi près que possible des sources de fret et des centres de production commerciale.

**Objectif**

9. Les ports secs devraient être reliés aux sources de fret par des services de transport routier de courte distance (soit de petits camions de transport de marchandises diverses pour les marchandises dégroupées, soit des camions-remorques pour les conteneurs), car le transport par route est rentable sur de courtes distances de moins de 300 kilomètres. Pour les liaisons avec les ports maritimes ou les ports secs d'autres pays, les ports secs devraient être desservis par des services de transport ferroviaire de conteneurs sur de longues distances, les cargaisons pouvant être acheminées par le rail de manière rentable sur des distances de plus de 300 kilomètres.

**Procédé**

10. Les responsables de la planification des infrastructures de transport devraient implanter les ports secs aussi près que possible des centres de production commerciale et à des distances adéquates des ports maritimes et des autres ports secs afin d'assurer la viabilité financière des ports secs et de fournir des solutions de transport rentables à l'industrie.

**III. Liaisons entre les infrastructures de transport****A. Liaisons entre les ports secs et les ports maritimes****Description de la problématique**

11. Une fonction importante des ports secs est de faciliter l'accès à la mer pour les pays enclavés et les régions de l'arrière-pays en permettant le regroupement des marchandises et en assurant des liaisons de transport terrestre économiquement rentables vers les ports maritimes. Cependant, peu de ports maritimes peuvent accueillir des trains complets sur les voies de chargement et de déchargement se trouvant dans l'enceinte du port. Rares sont les ports maritimes de la région, s'il en existe, à être équipés d'embranchements ferroviaires situés à proximité des sites de stockage de conteneurs adjacents aux postes d'accostage (dans la plupart des cas, ils sont situés entre 500 mètres et 2 kilomètres de distance). Il en résulte une manutention multiple des conteneurs livrés par rail – généralement trois levées pour chaque conteneur qui doit être déposé ou retiré des piles, contre une seule levée pour les conteneurs livrés par route – ce qui constitue un désavantage concurrentiel important pour le rail.

## Objectif

12. Les exploitants portuaires doivent faire en sorte d'améliorer la desserte ferroviaire au sein des ports maritimes. L'accès ferroviaire à l'intérieur des ports devrait être situé le plus près possible des zones de stockage des conteneurs afin de réduire les opérations multiples de manutention des conteneurs.

## Marche à suivre

13. Les responsables de la planification des transports dans les États membres devraient, dans la mesure du possible, intégrer des sites de desserte ferroviaire aussi proches que possible des zones de stockage des conteneurs se trouvant à l'intérieur des ports. Dans le cas des ports existants, la priorité devrait être accordée à l'amélioration de l'accès ferroviaire existant ou à la création de nouveaux accès ferroviaires à l'intérieur des ports.

## B. Infrastructures ferroviaires dans les ports secs

### Description de la problématique

14. Les ports secs desservis par le rail doivent être reliés à la ligne de chemin de fer principale la plus proche par un court tronçon d'accès qui, dans la plupart des cas, sera construite par les autorités chargées de l'aménagement des infrastructures. Le réseau ferroviaire à l'intérieur du port sec devrait être doté d'une infrastructure ferroviaire adéquate permettant d'accueillir des trains de grande longueur.

### Objectif

15. L'infrastructure ferroviaire du port sec devrait se prêter à la réception et à l'expédition de trains porte-conteneurs de grande longueur circulant entre une même origine et une même destination, sans qu'il soit nécessaire de les démanteler ou de les repositionner à l'extérieur du port sec.

16. Le chargement et le déchargement des convois devraient avoir lieu sur des voies d'évitement centrales comprenant au moins trois voies, l'une pour le chargement, l'autre pour le déchargement et la troisième pour le déblocage et le repositionnement des locomotives. Le nombre réel de voies à prévoir pour le chargement et le déchargement dépend toutefois des volumes de trafic prévus. Les piles de conteneurs du parc à conteneurs devraient être situées de part et d'autre des voies et les zones asphaltées sur lesquelles reposent les piles devraient s'étendre sur toute la longueur des voies, pour que les engins de manutention de conteneurs puissent décharger et charger les conteneurs sur toute la longueur de chaque train.

17. La longueur des voies de chargement et de déchargement est déterminée par le nombre de wagons que comporte le train et par leur longueur. Par exemple, pour un train de 40 wagons tractés par une locomotive diesel, la longueur de voie nécessaire entre les points de voie ou les aiguillages sera de 660 mètres<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Le calcul détaillé est le suivant : 1 locomotive diesel-électrique de ligne principale (22 mètres) + 40 wagons mesurant 2 équivalents vingt pieds (14,45 mètres) + 10 % pour le freinage = 660 mètres.

18. La charge par essieu nominale des voies d'évitement doit être compatible avec celle de la voie principale. Dans le cas des chemins de fer à voie métrique, il s'agit généralement de 20 tonnes par essieu et, pour les voies plus larges, de 22,5 à 25 tonnes. Même au niveau inférieur, la charge à l'essieu est suffisante pour supporter des locomotives lourdes et des wagons transportant deux conteneurs de 20 pieds chargés à pleine capacité ou un seul conteneur de 40 pieds chargé à pleine capacité.

#### **Marche à suivre**

19. Les responsables de la planification des ports secs devraient veiller à ce que les ports secs desservis par le rail soient équipés de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour assurer une connectivité ininterrompue entre les ports secs et les ports maritimes et/ou les autres ports secs.

### **C. Liaisons de transport routier**

#### **Description de la problématique**

20. Pour fonctionner correctement, les ports secs ont besoin de liaisons routières de bonne qualité entre les lieux de provenance des marchandises et les ports maritimes et/ou les autres ports secs. Les pays ne possédant pas de réseau ferroviaire bien développé ont également besoin d'un accès aux ports maritimes via des axes routiers à plusieurs voies. Le réseau de la Route d'Asie peut permettre d'assurer une bonne desserte des ports secs de la région. Toutefois, la qualité des routes du réseau de la Route d'Asie varie d'un pays à l'autre, ce qui peut avoir une incidence sur les temps de transit et contribuer à la saturation des axes routiers.

#### **Objectif**

21. Les responsables de la planification des ports secs doivent veiller à ce qu'il n'y ait pas de chaînons manquants dans les réseaux routiers reliant les ports secs car cela pourrait nuire à la fluidité du transport entre ports secs et ports maritimes ou entre ports secs de la région, en particulier dans les pays où les conteneurs sont acheminés vers les ports maritimes par la route plutôt que par le rail. Sur le plan de la capacité routière, il convient d'éliminer les goulets d'étranglement car ils empêchent de relier de manière fluide les ports secs et les ports maritimes.

#### **Marche à suivre**

22. Les responsables de la planification des ports secs devraient prévoir des liaisons routières primaires adéquates entre les ports maritimes, les pôles de commerce à l'intérieur des terres et les ports secs. Tout goulet d'étranglement en matière de capacité le long des axes routiers risquant de nuire à la continuité des liaisons de transport devrait être éliminé.

### **D. Infrastructures routières dans les ports secs**

#### **Description de la problématique**

23. Le bon fonctionnement des ports secs dépend en grande partie de la libre circulation des camions dans la majeure partie du périmètre du port sec, sauf au point d'intersection avec la ligne d'accès ferroviaire, qui doit être protégée par des barrières automatiques de passage à niveau et par un dispositif d'avertissement.

**Objectif**

24. Les routes situées à l'intérieur des ports secs devraient avoir une largeur de 15 mètres, afin de permettre le passage en toute sécurité de l'équipement de manutention et des camions. De plus, la conception des routes devrait tenir compte des charges à l'essieu applicables au réseau routier local, étant donné que les camions qui acheminent des marchandises diverses entre les installations des expéditeurs ou des destinataires et les ports secs devront satisfaire à ces exigences.

**Marche à suivre**

25. Les responsables de la planification des ports secs devraient veiller à ce que l'infrastructure routière dans l'enceinte des ports secs soit adéquate pour que les véhicules puissent y circuler, y entrer et en sortir de manière fluide.

**IV. Normes techniques pour les ports secs****Description de la problématique**

26. Le respect de normes de conception identiques n'est pas nécessaire pour que les ports secs fonctionnent efficacement en tant qu'éléments interdépendants d'un réseau régional, mais il faut une certaine cohérence entre eux quant aux types de services de base offerts et à la conception de l'infrastructure nécessaire pour fournir ces services.

**Objectif**

27. Afin de permettre l'expédition et le transport directs de marchandises d'un port sec à l'intérieur du réseau à un autre, des installations doivent être aménagées pour les opérations suivantes :

- a) Manutention, groupage, stockage et transfert modal de conteneurs et de cargaisons ;
- b) Inspection douanière et autres contrôles aux frontières et dédouanement du fret international.

28. Ces installations devraient, au minimum, comprendre les éléments suivants : une zone douanière clôturée et sécurisée avec un nombre limité de points d'entrée et de sortie et comportant différents espaces de travail et des points d'entrée distincts pour assurer la manutention de différents types de marchandises ; un parc à conteneurs permettant la réception et l'expédition de conteneurs par route et par rail, ainsi que le stockage de conteneurs ; une zone de groupage et de dégroupage des conteneurs dans laquelle les marchandises peuvent être chargées dans les conteneurs et en être déchargées ; une zone d'inspection douanière où les marchandises peuvent être déchargées pour inspection ; un entrepôt sous douane pour l'entreposage des marchandises placées sous contrôle douanier ; et un bâtiment administratif de deux niveaux ou plus abritant les services de gestion des ports secs, les bureaux des inspecteurs des douanes, les bureaux des transitaires et des agents de fret, les bureaux des prestataires de services bancaires ou financiers et des installations pour le personnel (comme un restaurant).

**Marche à suivre**

29. L'ampleur des infrastructures à construire doit être planifiée en fonction du volume maximum (trafic de conteneurs et de marchandises) qu'on prévoit de traiter au cours de la période considérée (environ 20 ans). Les superficies du parc à conteneurs, de la zone de groupage et de dégroupage des conteneurs et de l'entrepôt sous douane, en particulier, dépendent du volume attendu d'opérations de manutention. La superficie du parc à conteneurs dépend également du type de système de manutention des conteneurs qui sera utilisé, lequel est déterminé par la demande, ainsi que de la longueur et du nombre de voies d'évitement à incorporer dans la conception.

30. Afin de répondre à la nécessité de promouvoir des modes de transport écologiquement durables, les ports secs doivent offrir un bon accès au rail. Lorsque cela est possible, ils devraient également être reliés aux débarcadères et aux quais des voies navigables intérieures.

**V. Capacité et équipements des parcs à conteneurs****Description de la problématique**

31. L'aménagement du parc à conteneurs dépend de la longueur des voies d'évitement ainsi que du type de système de manutention utilisé.

**Objectif**

32. Généralement, le choix du système de manutention se fait entre un système de gerbeurs et un système de portiques de levage, tels que les grues à portique sur pneus en caoutchouc ou les grues à portique sur rails. Les gerbeurs nécessitent plus d'espace – occupant plus de surface au sol pour stocker un nombre donné de conteneurs – et sont relativement peu coûteux par rapport aux systèmes de portiques de levage, alors que ces derniers peuvent supporter un empilement plus dense de conteneurs et occupent une superficie moindre.

33. Le choix du système de manutention dépend en partie du volume de conteneurs qu'on s'attend à traiter. En général, le système de gerbeurs est économiquement rentable pour les parcs à conteneurs gérant des débits allant jusqu'à 200 000 équivalents vingt pieds par an ; au-delà de ces volumes, un système de grues à portique peut se justifier.

34. Qu'il s'agisse d'un gerbeur ou d'une grue à portique, un engin de levage de conteneurs est nécessaire pour assurer les opérations de chargement et de déchargement le long des voies.

35. Dans le cas d'un système de grues à portique, la grue surplombe, dans sa longueur, au moins les voies ferrées et une route, voire même la pile de conteneurs. En effet, les conteneurs peuvent être empilés en blocs denses avec très peu d'espace entre les blocs.

36. Dans le cas d'un système de gerbeurs, deux gerbeurs au moins fonctionnent simultanément de part et d'autre des voies pour effectuer le chargement et le déchargement, le parc à conteneurs étant séparé par les voies en deux zones asphaltées. Dans chaque zone, les piles de conteneurs sont disposées le long de la longueur utile du train en blocs d'environ quatre équivalents vingt pieds de largeur, trois équivalents vingt pieds de profondeur et trois à quatre équivalents vingt pieds de hauteur, chaque bloc étant séparé par une largeur de 13 mètres pour permettre la rotation du gerbeur. Les



dimensions des blocs dépendent de la capacité de levage des gerbeurs utilisés<sup>2</sup>. Ces engins soulèvent les conteneurs directement entre les wagons et les piles, évitant ainsi d'avoir à utiliser des véhicules de tractage et des remorques de chantier, sauf pour le repositionnement des conteneurs depuis la pile ou les wagons vers la zone de groupage et de dégroupage ou la zone d'inspection douanière.

37. La capacité annuelle d'un port sec en termes de débit de conteneurs est déterminée par le nombre moyen annuel d'opérations de manutention qu'il peut effectuer au regard du volume de conteneurs qui peuvent y être stockés. Si le volume d'entreposage du parc à conteneurs est de 1 400 équivalents vingt pieds, le temps de rétention moyen d'un conteneur ne peut pas dépasser 4,5 jours si le trafic annuel est censé atteindre 100 000 équivalents vingt pieds (en prenant pour hypothèse une année d'exploitation de 330 jours).

### **Marche à suivre**

38. Afin de réduire les coûts au minimum, le parc à conteneurs devrait être construit à partir de matériaux de revêtement souples et résistants, comme les pavés autobloquants, mais la chaussée doit être conçue pour résister aux lourdes charges imposées aux roues du matériel de levage de conteneurs. Par exemple, la charge par roue d'un gerbeur pouvant soulever jusqu'à 45 tonnes est de 25 tonnes par roue.

## **VI. Conception des autres installations d'envergure**

### **Description de la problématique**

39. Dans certains ports secs de la région, des installations telles que la zone de groupage et de dégroupage des conteneurs, l'entrepôt sous douane et la zone d'inspection douanière ont été conçues et construites sans tenir dûment compte de la capacité du port sec en question et de son volume de trafic réel, ce qui nuit à son efficacité.

### **Objectif**

40. La superficie de la zone de groupage et de dégroupage, de l'entrepôt sous douane et de la zone d'inspection douanière est à déterminer en fonction du volume maximal de conteneurs que l'on s'attend à prendre en charge dans le port sec. Le nombre de conteneurs (équivalents vingt pieds) à manutentionner ou à traiter par jour dans ces installations est calculé en proportion du volume de trafic anticipé en équivalents vingt pieds. La surface de plancher de la cargaison déchargée de ces conteneurs est calculée en appliquant au volume une surface moyenne de 30 mètres carrés par équivalent vingt pieds et un facteur de circulation de 1,3.

41. La zone de groupage et de dégroupage des conteneurs doit être pourvue d'aires de stockage de conteneurs faisant face à une plateforme surélevée pour le chargement et le déchargement d'un côté, et de stations de chargement et de déchargement des camions de l'autre côté. Les conteneurs sont empotés et dépotés à l'aide de chariots élévateurs à fourche alors qu'ils sont encore sur leurs remorques. De même, les camions de marchandises non unitarisées sont chargés et déchargés d'une plateforme surélevée par de plus petits chariots élévateurs à fourche.

<sup>2</sup> Dans ce cas, on a supposé que les gerbeurs pouvaient soulever des charges presque pleines de quatre équivalents vingt pieds de hauteur jusqu'à la troisième rangée de conteneurs dans une pile et depuis celle-ci.

**Marche à suivre**

42. Les caractéristiques détaillées des autres bâtiments, comme le bâtiment administratif, l'entrepôt sous douane, le centre d'inspection des douanes et le bâtiment de sécurité, devraient être déterminées en consultation avec le personnel des douanes locales ainsi qu'avec les transitaires et autres fournisseurs de services. La conception des bâtiments devrait tenir compte du volume estimé de conteneurs qui seront manutentionnés sur les différents sites.

**VII. Systèmes informatiques pour la gestion du terminal****Description de la problématique**

43. L'utilisation des systèmes informatiques de suivi en temps réel des conteneurs et autres marchandises peut accroître la fiabilité et la sécurité des opérations de transport de marchandises entre les ports secs et les ports maritimes, ce qui permet de simplifier les formalités douanières et autres formalités de contrôle dans les ports secs.

**Objectif**

44. Il est fondamental que la réception, la sortie et le stockage des conteneurs et des marchandises soient suivis en temps réel à l'aide d'un système informatique, afin qu'il soit possible de localiser tout conteneur ou cargaison, dès le stade de son expédition du port maritime ou de son départ des locaux d'un chargeur, jusqu'à son arrivée dans le port sec et son entreposage.

45. De plus, un système informatisé de contrôle du parc à conteneurs devrait être utilisé pour déterminer avec précision où un conteneur doit être placé dans la pile.

**Marche à suivre**

46. Les concepteurs de ports secs ou les exploitants des ports secs existants devraient envisager de déployer des systèmes informatiques permettant de déterminer en temps réel l'emplacement des conteneurs ou autres marchandises à expédier vers un port sec depuis un port maritime, et envisager de se doter de systèmes informatisés de gestion des parcs à conteneurs.

**VIII. Codage des ports secs d'importance internationale****Description de la problématique**

47. Le Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports désigne un système de codes élaborés pour identifier de façon unique les lieux, tels que les aéroports, les ports maritimes et les terminaux de fret intérieurs, où s'effectuent des échanges internationaux. Les codes sont composés de cinq caractères, les deux premiers indiquant le pays où est localisé le lieu en question, et les trois derniers caractères indiquant son emplacement précis.

48. Cependant, jusqu'à présent, très peu de ports secs ont fait une demande de code, ce qui les empêche d'être facilement identifiés et reconnus comme points d'origine ou de destination au cours des opérations de transport, et restreint les possibilités d'établir un réseau de ports secs d'importance internationale.

## **Objectif**

49. Grâce à l'adoption de codes portuaires internationaux, des liaisons électroniques peuvent être établies entre les ports secs du réseau régional. Cela faciliterait considérablement le commerce et l'échange électronique de documents entre les ports secs situés dans différents pays. C'est d'ailleurs déjà le cas pour l'échange de marchandises entre des ports secs situés dans au moins deux pays de la région.

50. Les codes sont administrés, tenus et mis à jour par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe. Ils sont tenus à jour en tant que base de données relationnelle et peuvent être actualisés à la demande des utilisateurs.

## **Marche à suivre**

51. Il est fortement recommandé que tous les ports secs qui n'ont pas encore fait une demande de code le fassent. Il existe une procédure permettant aux parties intéressées d'enregistrer de nouveaux lieux en ligne, laquelle est décrite en détail sur le site Web de la Commission économique pour l'Europe. La Division des transports de la CESAP est à la disposition des pays pour les aider dans cette démarche.

## **IX. Incorporation des ports secs dans les documents de transport international**

### **Description de la problématique**

52. Dans la pratique, les documents de transport utilisés pour les opérations de transport transfrontière sont déjà utilisés pour l'envoi de marchandises entre des ports secs situés dans différents pays de la région. Le format actuel de ces documents est adapté aux échanges internationaux de marchandises entre les ports secs. Il existe notamment des exemples concrets d'utilisation du connaissance multimodal de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) pour les opérations effectuées entre deux ports secs de la région. De même, les lettres de voiture ferroviaires internationales existantes (telles que celles issues de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer – SMGS – et la lettre de voiture commune CIM/SMGS utilisée dans le cadre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises – CIM – et SMGS) et la lettre de voiture pour le transport international par route (au titre de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) peuvent également s'appliquer aux opérations de transport entre ports secs.

53. Toutefois, les opérations de transport entre ports secs sont assez peu courantes dans la région.

54. L'une des raisons en est la non-reconnaissance des ports secs par les autorités gouvernementales en tant que points d'origine ou de destination où les formalités douanières et autres procédures de contrôle associées aux opérations de transport transfrontière peuvent être accomplies avec toute l'efficacité voulue.

**Objectif**

55. De manière générale, tous les ports secs couverts par l'Accord devraient servir de points d'origine ou de destination pour les opérations de transport transfrontière et cette information devrait être consignée dans les documents de transport qui se rapportent à ces opérations.

**Marche à suivre**

56. Il faudrait promouvoir davantage (auprès des chargeurs, des transitaires et des opérateurs de transport) les opérations de transport transfrontière entre ports secs situés dans différents pays. Il n'est pas nécessaire de modifier les documents de transport utilisés pour les opérations de transport transfrontière.

57. Toutefois, le lancement d'opérations de transport entre ports secs dans certains pays pourrait (mais pas nécessairement) nécessiter l'adaptation des réglementations nationales relatives aux procédures et formalités douanières et autres procédures de contrôle.

58. Le fait, pour les autorités gouvernementales de contrôle, de reconnaître les ports secs comme des sites où les formalités douanières et autres formalités de contrôle liées aux opérations de transport transfrontière peuvent être exécutées efficacement peut également être un prérequis important pour faire des ports secs des points d'origine et de destination pour les opérations de transport transfrontière.

**X. Modalités proposées pour le dédouanement dans les ports secs****Description de la problématique**

59. Les ports secs doivent être en mesure d'offrir toute la gamme des prestations (douanes, quarantaine et services de contrôle sanitaire) nécessaires au dédouanement des marchandises internationales. Comme cela a déjà été noté, pour qu'il y ait une interopérabilité efficace entre les ports secs au sein d'un réseau régional, ils doivent posséder les installations voulues et être pleinement habilités à dédouaner les marchandises internationales ; de plus, les contrôles aux frontières intermédiaires doivent être limités au strict nécessaire pour assurer la sécurité aux frontières.

60. De préférence, le personnel chargé de l'inspection aux frontières devrait être en poste en permanence dans les ports secs, ou être disponible sur demande pour y effectuer des inspections. De nombreux ports secs de la région ont une équipe d'inspecteurs des douanes sur place.

**Objectif**

61. Afin de renforcer considérablement l'efficacité des services de dédouanement aux frontières dans les ports secs, il est nécessaire de confier les diverses procédures de contrôle aux frontières (douanes, quarantaine et services sanitaires) et le traitement de la documentation à une seule autorité dans chaque port sec. C'est le principe du guichet unique, dont l'adoption est essentielle pour éliminer les doublons (tant sur le plan des procédures que du personnel) et réduire le volume de documents à traiter dans les ports secs.

62. Il est possible d'améliorer les opérations de dédouanement aux frontières effectuées dans les ports secs en mettant à disposition du personnel d'inspection sur le terrain, des systèmes informatiques leur permettant d'évaluer les risques liés aux marchandises importées. Dans certains pays de la région, les autorités douanières ont adopté un système de prédédouanement de la cargaison, qui permet d'analyser les risques liés aux cargaisons importées 72 heures avant l'arrivée du navire au port. Ces évaluations sont effectuées sur

la base d'informations en ligne relatives aux profils des clients (ou des destinataires) afin de déterminer si le dédouanement des marchandises présente un niveau de risque acceptable. Il est particulièrement avantageux de confier cette tâche aux agents de contrôle des frontières basés dans les ports secs, en particulier si ce sont eux qui auront l'autorité suprême sur le dédouanement des chargements transitant par le port sec.

### **Marche à suivre**

63. Les règles pertinentes devraient, le cas échéant, être modifiées afin de supprimer les procédures de vérification exhaustive des marchandises aux frontières maritimes ou terrestres et de faire en sorte que l'intégralité des procédures de dédouanement puissent être effectuées dans les ports secs de destination.

## **XI. Mesures de politique générale, législation et solutions pour la planification de l'établissement des ports secs**

### **Description de la problématique**

64. Dans l'ensemble, la coordination et la planification de l'établissement des ports secs dans la région s'est faite de manière fragmentée, ce qui a eu pour effet de limiter l'efficacité et d'entraver l'exécution des politiques gouvernementales destinées à soutenir l'établissement de ports secs. La coordination est particulièrement réduite dans les pays qui sont largement (et parfois exclusivement) tributaires des investissements du secteur privé pour le développement de ports secs.

### **Objectif**

65. Un organisme de coordination approprié pourrait, dans le cadre de ses activités, contribuer utilement à élaborer et à faire appliquer les initiatives énumérées ci-après aux fins du développement et de l'établissement des ports secs :

a) Fiscalité et autres mesures financières, y compris exemptions ou exonérations fiscales et concessions foncières ou tarifs des services de distribution publics ;

b) Développement prioritaire des infrastructures de transport reliant les ports secs, notamment, le cas échéant, par l'adoption de mesures d'incitation à l'investissement à l'intention des promoteurs privés désireux d'investir dans les ports secs ;

c) Incorporation des ports secs dans les zones franches industrielles ou autres zones franches, en veillant à ce que ces dernières soient en mesure de générer des volumes de marchandises qui transiteront par les ports secs ;

d) Mesures réglementaires visant à encourager les liaisons de transport durable vers les ports secs, notamment mesures de réglementation du poids et du gabarit des camions afin de décourager l'utilisation de véhicules nuisibles à l'environnement.

### **Marche à suivre**

66. La mesure politique a) ci-dessus ne semble pas avoir été largement appliquée dans la région et, lorsqu'elle l'a été, elle ne semble pas avoir été très efficace. On sait que la mesure b) a été appliquée avec succès dans au moins un pays de la région. La mesure c) peut permettre de générer un volume suffisant pour assurer la viabilité financière des ports secs, mais seulement

lorsque la zone franche dispose d'une base manufacturière solide. Il est peu probable qu'une zone de libre-échange implantée à une frontière intérieure ou à proximité de celle-ci présente cette caractéristique.

67. Dans le cas de la mesure politique d), il peut être nécessaire de revenir sur les politiques précédemment appliquées pour assouplir les réglementations relatives au poids et au gabarit des camions.

68. La coordination des activités de planification pour le développement des ports secs devrait être confiée à un comité interinstitutions, placé sous l'autorité d'un seul ministère des transports, et tous les organismes qui ont un intérêt réglementaire et participent au développement et à l'exploitation des ports secs devraient également être représentés. Il est prouvé qu'une telle approche est appliquée avec succès dans quelques pays de la région.

## **XII. Options pratiques pour le financement de l'établissement et de l'exploitation des ports secs**

### **Description de la problématique**

69. Dans la région, les partenariats public-privé sont actuellement le moyen le plus courant de financer les projets d'investissement dans le développement de nouveaux ports secs, mais il existe relativement peu de projets de ports secs qui ont été financés de cette manière. Les concepts de partenariats public-privé ont récemment été largement appliqués dans toute la région à des projets d'infrastructure de transport, tels que les autoroutes et les ports maritimes, où le niveau et la stabilité de la demande sont garantis. Les investissements dans les ports secs présentent un risque élevé en raison des incertitudes quant au niveau et à la stabilité de la demande, en particulier dans certaines zones intérieures et, dans certains cas, des incertitudes quant au niveau de concurrence.

### **Objectif**

70. On peut retenir trois grandes options pour financer le développement et l'exploitation des ports secs :

- a) Option 1 : financement par le secteur public et externalisation de l'exploitation par le biais d'un contrat de gestion avec le secteur privé ;
- b) Option 2 : financement et exploitation par le secteur privé ;
- c) Option 3 : formes variées de partenariat public-privé.

71. Ces options comportent divers niveaux de risque financier. Dans l'option 1, tout le risque est assumé par le secteur public, ce qui peut la rendre peu intéressante compte tenu des contraintes et des restrictions du budget du secteur public. L'option 2 attribue tous les risques au secteur privé, ce qui peut rendre le projet peu attractif pour certains investisseurs potentiels. L'option 3 suppose différents niveaux de participation du secteur public et du secteur privé, allant d'une formule impliquant un investissement maximal du secteur public dans les terrains et les infrastructures, à une autre formule privilégiant un investissement minime du secteur public contrebalancé par un investissement maximal du secteur privé dans les infrastructures et les équipements.

### **Marche à suivre**

72. On peut considérer les partenariats public-privé comme une opportunité pour les pouvoirs publics de réduire la facture budgétaire, en attirant des investissements privés pour la mise en place de projets d'infrastructure coûteux, et par ailleurs de bénéficier de l'expertise du secteur privé dans la gestion et l'exploitation de ces projets.

73. Les gouvernements peuvent rendre les partenariats public-privé plus attrayants pour les investisseurs potentiels du secteur privé en assumant une plus grande part du coût du capital et des risques associés. Dans la région, il existe plusieurs exemples de partenariats public-privé fructueux parce que le secteur public a couvert tous les coûts d'infrastructure du projet, en plus de fournir le terrain nécessaire.

---