

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Forum des ministres asiatiques des transports**Deuxième session**

Bangkok, 4-8 novembre 2013

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

**Questions majeures dans le domaine des transports:
créer un environnement propice à la facilitation
des transports internationaux et de la logistique****Créer un environnement propice à la facilitation
des transports internationaux et de la logistique****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document contient un résumé des principaux faits nouveaux recensés récemment dans les transports transfrontaliers et de transit par route et par rail dans la région. L'accent y est mis sur l'importance de l'application pratique du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux, adopté par la Conférence ministérielle sur les transports en mars 2012 et proposant aux pays membres et à leurs partenaires de développement des orientations générales pour faire face aux difficultés rencontrées dans les transports internationaux et la logistique au moyen d'approches communes susceptibles d'être mises en œuvre par les pays de façon mieux coordonnée. On y met également en lumière les activités du secrétariat visant à promouvoir l'application du Cadre stratégique régional.

Le document traite également des façons novatrices d'utiliser les nouvelles technologies, en particulier les technologies de l'information et de la communication, pour rendre les transports internationaux et la logistique plus efficaces et créer ainsi un environnement propice à la facilitation des transports et à l'amélioration des services de logistique. Il décrit les quatre modèles conçus par le secrétariat pour favoriser l'utilisation des nouvelles technologies devant permettre de surmonter les obstacles non matériels qui entravent une circulation fluide et aisée des personnes et des marchandises à travers les frontières terrestres. On trouvera aussi une description du travail accompli par le secrétariat pour promouvoir l'application de ces modèles. Les pays membres sont priés de faire des commentaires sur les modèles et sur leur application.

Le document contient également une proposition portant sur la mise en place de systèmes de formation agréés pour les transitaires, les transporteurs multimodaux et les fournisseurs de services de logistique de la région, autre initiative importante ayant pour but de créer un environnement propice à la facilitation de la logistique internationale. Les pays membres sont invités à donner leur avis sur la poursuite de cette activité ainsi que sur les propositions concernant l'introduction des systèmes de formation chez eux.

* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
II. Développement des transports routiers internationaux en Asie.....	3
A. État actuel des transports routiers internationaux et difficultés rencontrées.....	3
B. Mesures prises par les pays membres et leurs partenaires de développement pour remédier aux difficultés dans les transports routiers internationaux	4
C. Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux	6
III. Développement des transports ferroviaires internationaux en Asie	8
IV. Utilisation des outils de facilitation des transports pour surmonter les obstacles non matériels.....	10
A. Modèles de transport transfrontalier efficace	10
B. Modèle sur les contrôles sécurisés au franchissement des frontières.....	11
C. Modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières.....	11
D. Promotion de l'utilisation des outils de facilitation des transports.....	12
V. Utilisation des technologies de l'information et de la communication et d'autres technologies pour la facilitation des transports terrestres internationaux et la rationalisation de la logistique	13
A. Localisation en temps réel des véhicules et des marchandises.....	13
B. Utilisation des technologies aux points de passage frontaliers.....	14
C. Utilisation des technologies de l'information et de la communication pour améliorer l'efficacité et l'efficacité de la logistique	15
VI. Établissement de programmes de formation agréés durables pour renforcer les capacités nationales dans l'industrie de la logistique.....	18
VII. Questions à examiner.....	20
Tableau	
Stages de formation réguliers proposés pour la région.....	20
Annexe	
Certificat type d'un cours élémentaire sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique	21

I. Introduction

1. Depuis une dizaine d'années la connectivité régionale est un thème important pour la plupart des pays membres en développement de la région de l'Asie et du Pacifique. La connectivité régionale axée sur les transports joue un rôle de premier plan dans l'intégration régionale et sous-régionale, la coopération économique et commerciale, la réduction des écarts de développement et le développement durable.

2. Les infrastructures, armature matérielle de la connectivité, se sont à maints égards considérablement améliorées dans la région. Toutefois, la facilitation du transport transfrontalier et de transit, c'est-à-dire le « contenu » de la connectivité, a évolué beaucoup plus lentement ce qui a considérablement nui à la connectivité régionale et sous-régionale.

3. L'aperçu du développement des transports transfrontalier et de transit présenté ci-après montre qu'il reste beaucoup à faire pour assurer l'efficacité des transports terrestres « internationaux » dans toute la région, avec des connexions vers les autres régions, en raison des difficultés extrêmes créées par divers obstacles non matériels. Dans la plupart des sous-régions, même si la connectivité des infrastructures matérielles est une réalité, les transports transfrontalier et de transit sont par nécessité tributaires du transbordement des marchandises, faute de quoi le franchissement des frontières revient cher et prend beaucoup de temps.

4. Le présent document contient un résumé des principales mesures prises par certains pays membres pour surmonter ces difficultés. On y trouvera également une description détaillée d'un ensemble de structures et d'outils complémentaires qui visent à créer des conditions favorables à la facilitation du transport international et de la logistique.

5. Les dernières innovations technologiques, en particulier les technologies de l'information et de la communication (TIC), peuvent contribuer à faciliter sensiblement le déroulement des procédures transfrontalières et améliorer la logistique. Plusieurs pays membres en développement de la région ont su les intégrer aux secteurs des transports et de la logistique. Le présent document décrit en détail les différents moyens par lesquels les nouvelles technologies peuvent être mises au service de la facilitation des transports et de la logistique.

6. Le renforcement des capacités est l'un des piliers de l'industrie de la logistique. Une proposition de norme régionale applicable à la formation de fournisseurs de services de logistique, résumée ci-après, permettra d'appliquer la même norme professionnelle et d'utiliser la même terminologie dans cette industrie à forte intensité de savoir.

II. Développement des transports routiers internationaux en Asie

A. État actuel des transports routiers internationaux et difficultés rencontrées

7. Le degré d'ouverture des points de passage frontaliers et des itinéraires intérieurs aux transports internationaux dans la région varie selon les pays. Sur les 32 pays membres du réseau de la Route d'Asie, 5 n'ont pas encore ouvert leurs frontières aux transports internationaux principalement en raison de contraintes géographiques, 4 recourent exclusivement au transbordement à

proximité de leurs frontières avec certains pays voisins. Les autorisations de transport assorties d'itinéraires imposés sont très courantes. Il existe également des arrangements bilatéraux ou trilatéraux autorisant les transports routiers transfrontaliers sans permis de transport: ainsi, entre l'Arménie, la République islamique d'Iran et la Fédération de Russie et entre la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam.

8. De manière générale, les transports routiers internationaux dans la région continuent de se heurter à de nombreux obstacles non matériels qui accroissent considérablement les coûts, la durée des trajets et l'incertitude, et entravent la connectivité opérationnelle des transports. Les obstacles non matériels les plus répandus dans la région sont les suivants:

- a) Contraintes géographiques limitant les transports routiers internationaux;
- b) Activités de transbordement continues aux points de passage frontaliers ou à proximité de ceux-ci;
- c) Utilisation fréquente des permis de transport à trajet simple;
- d) Difficultés à organiser l'importation temporaire de véhicules et à les assurer;
- e) Difficultés pour les conducteurs d'obtenir des visas;
- f) Manque d'harmonisation de la documentation, des normes, des formalités et des procédures;
- g) Formalités et procédures compliquées pour le franchissement des frontières;
- h) Installations et équipements insuffisants aux postes-frontières;
- i) Pénurie de conducteurs professionnels qualifiés.

B. Mesures prises par les pays membres et leurs partenaires de développement pour remédier aux difficultés dans les transports routiers internationaux

9. Les pays membres et leurs partenaires de développement ont fait beaucoup d'efforts pour réduire ou éliminer les obstacles non matériels aux transports routiers internationaux: adhésion aux conventions internationales sur la facilitation des transports internationaux, formulation et application des accords sous-régionaux et bilatéraux et améliorations apportées dans les opérations de franchissement des frontières, notamment.

10. En 1992, la Commission a adopté la résolution 48/11 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation dans laquelle elle recommandait aux pays de la région, s'ils ne l'avaient pas déjà fait, d'envisager d'accéder aux sept conventions internationales de base relatives à la facilitation des transports¹.

¹ Convention sur la circulation routière (Vienne, 8 novembre 1968); Convention sur la signalisation routière (Vienne, 8 novembre 1968); Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (Genève, 14 novembre 1975); Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (Genève, 18 mai 1956); Convention douanière relative aux conteneurs (Genève, 2 décembre 1972); Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Genève, 21 octobre 1982); et Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route (CMR) (Genève, 19 mai 1956).

11. Des progrès ont été notés récemment à cet égard: accession de l'Azerbaïdjan en 2011 à la Convention sur la signalisation routière et accession du Tadjikistan à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, notamment. Cela veut dire que l'Azerbaïdjan a rejoint le Kirghizistan et l'Ouzbékistan comme étant les seuls pays de la région à avoir accédé aux sept conventions recommandées dans la résolution 48/11, le Tadjikistan ayant accédé pour sa part à cinq des sept conventions.

12. Les États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération, avec l'assistance du secrétariat, ont conclu en juin 2012 leurs négociations sur le projet d'accord entre les gouvernements des États membres de cette organisation sur la facilitation des transports routiers internationaux et ses annexes. Au départ, environ 15 500 km de routes seront ouvertes grâce à cet accord, notamment une route allant de Lianyungang (Chine) à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie). Aux termes de l'accord, deux ports maritimes de Chine et de Fédération de Russie pourront être utilisés pour le trafic de transit en provenance des pays d'Asie centrale.

13. En 2012, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam ont adopté un mémorandum d'accord amendé en vue de prolonger les itinéraires du couloir économique Est-Ouest jusqu'à leur capitale. Il s'agissait en l'occurrence d'élargir l'espace géographique ouvert aux services de transport et d'offrir aux opérateurs une plus grande souplesse dans le choix des itinéraires.

14. En juin 2011, la Chine et la Mongolie ont renouvelé leur accord sur les transports routiers internationaux ainsi que son protocole. L'accord ainsi renouvelé a ouvert 36 itinéraires comprenant 13 points de passage frontaliers entre les deux pays. L'accord a également institué des permis de longue durée à entrées multiples pour le transport de marchandises, venus s'ajouter aux permis de courte durée à entrée unique.

15. En octobre 2011, la Chine et le Viet Nam ont amendé leur accord bilatéral sur les transports routiers et signé un nouveau protocole pour l'application de l'accord en mai 2012. Les transporteurs étrangers peuvent désormais aller au-delà de la limite d'environ 20 km après la frontière et se rendre dans les principales villes intérieures de deux provinces et d'une région autonome en Chine et dans six provinces du Viet Nam. Ces nouvelles dispositions ont pris effet en août 2012. Grâce à cet amendement à l'accord et au nouveau protocole, les véhicules chinois peuvent se rendre à Hanoi et au port maritime de Hai Phong au Viet Nam. De leur côté, les véhicules vietnamiens ont désormais accès à des centres économiques chinois importants comme Guangzhou, Shenzhen, Kunming et Nanning.

16. En novembre 2011, la Chine et la Mongolie ont introduit à titre expérimental un manifeste de douane uniformisé, première mesure devant précéder l'instauration d'un contrôle douanier commun entre les deux pays. En un an, les autorités douanières ont traité 180 000 manifestes de douane uniformisés. Devant ce succès, le projet pilote a été étendu aux principaux points de passage frontaliers entre les deux pays. Une proposition d'échange de données informatisé a été faite afin de simplifier davantage encore les formalités aux frontières.

17. En avril 2012, l'Inde a ouvert son premier poste de contrôle moderne intégré à sa frontière avec le Pakistan dans le cadre d'un plan gouvernemental prévoyant la construction de 13 postes de contrôle identiques à ses frontières avec, outre le Pakistan, le Bangladesh, le Myanmar et le Népal. Ce plan avait pour but de renforcer la sécurité et de faciliter le commerce et les transports

entre l'Inde et ses voisins. Un poste de contrôle intégré est un complexe unique équipé de moyens technologiques modernes, abritant les autorités de contrôle telles que les services d'immigration, de douane et de quarantaine et offrant des services tels que banques, commissionnaires en douane et cafétérias ainsi que des aménagements pour les chargements, notamment, des zones d'inspection et de traitement du fret, des entrepôts, un parking. Une administration spéciale (Land Ports Authority), a été créée pour s'occuper de l'administration, de la coordination et de la gestion des postes de contrôle intégrés dans tout le pays.

18. Depuis août 2012, le Kazakhstan et le Kirghizistan effectuent des opérations de contrôle douanier communes à leurs frontières ce qui a pour effet de simplifier grandement les formalités et procédures frontalières en permettant une inspection à guichet unique des véhicules, marchandises et passagers aux frontières. Il s'agissait là de l'application de l'accord signé en 2006 entre les Gouvernements de la République kazakhe et de la République kirghize sur le contrôle conjoint aux points de passage frontaliers entre les deux pays.

19. Le Kazakhstan, la Fédération de Russie et le Bélarus ont créé en 2010 une union douanière, considérée comme un premier pas vers une intégration économique plus large des trois pays. Les États membres ont éliminé les frontières douanières entre eux ce qui va grandement faciliter le trafic routier international entre les pays participants.

20. La société Turkish Customs and Tourism Enterprises Co. Inc., constituée en association avec l'union turque des chambres et des bourses de commerce turques et 137 chambres et bourses de commerce individuelles, a commencé à moderniser les points de passage frontaliers turcs selon le principe construction-exploitation-transfert. Le secteur privé a reconstruit les installations et fourni des équipements pour les inspections, à la fois pour les administrations et le public. Ses activités ont un caractère commercial. Au mois de juin 2011, huit points de passage avaient été modernisés et sept autres étaient en cours de rénovation. Un contrôle conjoint était envisagé pour améliorer l'efficacité des opérations de dédouanement et d'inspection.

C. Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux

21. Malgré les nombreuses mesures prises par les pays membres et leurs partenaires de développement pour résoudre le problème des obstacles non matériels, diverses entraves continuent d'affecter la sécurité, la fluidité et l'efficacité des transports routiers internationaux.

22. L'absence de vision à long terme et de conception d'ensemble de la facilitation des transports dans la région a fait que de nombreux efforts ont été consentis de manière éparse. Ces efforts ont donné des résultats fragmentés, créé de nouveaux obstacles résultant d'accords, de projets et de mesures contradictoires et ils n'ont eu qu'un impact minimal sur la facilitation des transports dans la région.

23. Pour répondre à la nécessité d'élaborer une perspective stratégique et d'adopter une démarche commune pour résoudre les nombreux problèmes auxquels se heurtent les transports routiers internationaux dans la région, la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Bangkok en mars 2012, a adopté le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux².

² Voir E/ESCAP/68/9, chap. I, annexe.

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

25. Les six problèmes fondamentaux portent sur les aspects suivants: a) Autorisations de transport routier et droits de circulation; b) Octroi de visas aux conducteurs professionnels et aux membres d'équipage des véhicules routiers; c) Importation temporaire de véhicules routiers; d) Assurance des véhicules; e) Poids et gabarit des véhicules; et f) Certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules. Les sept modalités sont notamment les suivantes: a) Instauration d'un régime juridique efficace; b) Expansion de l'utilisation des nouvelles technologies; c) Développement de la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers internationaux; d) Création/renforcement de/des mécanismes nationaux de coordination; e) Promotion des contrôles conjoints aux frontières; f) Promotion des zones économiques frontalières, des ports secs et des centres de logistique; et g) Expansion de l'utilisation des outils de facilitation.

26. Le Cadre constituera le document général de base sur les initiatives de facilitation des transports pour les pays membres et leurs partenaires de développement afin de renforcer la coordination entre les différents accords, projets et mesures de facilitation et éviter ainsi les incohérences et les incompatibilités dans la planification, la formulation et l'exécution, ce qui rendra les efforts de facilitation plus efficaces. La synergie de ces mesures de facilitation sera tout bénéfique pour les pays membres et leurs partenaires de développement.

27. L'application du Cadre stratégique régional contribuera dans une large mesure à l'instauration de la connectivité régionale et sous-régionale des transports ce qui permettra d'améliorer la sécurité routière, la sécurité des transports et leur bonne organisation et par là même de réduire les coûts et les retards excessifs, notamment au passage des frontières ainsi que de lutter contre la pollution et les émissions de gaz d'échappement que favorisent les longues périodes de transit et la multiplication des courses à vide.

28. Après l'adoption du Cadre stratégique régional, le secrétariat a créé une page Web www.unescap.org/ttdw/common/TFS/RSF.asp. En outre, un dépliant a été préparé et distribué lors des manifestations internationales pertinentes.

29. À la septième Conférence Euro-Asie du transport routier de l'Union internationale des transports routiers, et sa réunion ministérielle tenues à Amman les 12 et 13 juin 2013, le Cadre a été inclus dans la Déclaration conjointe sur les résultats de la réunion de coordination entre les chefs de secrétariat des organisations internationales et des institutions financières sur le développement futur des liaisons de transport entre l'Europe, l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique.

30. Le secrétariat a également promu le Cadre régional comme outil pour la formulation d'un projet de plan directeur sous-régional visant à renforcer la connectivité des transports, à l'occasion de la Concertation de politique générale sur le renforcement de la connectivité des transports entre les pays de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest qui s'est tenue à Dhaka les 26 et 27 juin 2013. Les participants à la Concertation ont accueilli favorablement la proposition du secrétariat de formuler un tel plan directeur et ont estimé que celui-ci ne devrait pas porter seulement sur le renforcement de la connectivité entre les pays de la région mais également sur leur connectivité avec les autres sous-régions.

31. Le Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports a été créé pour faire partie du processus d'établissement du Cadre régional³. Le Réseau est un dispositif essentiel pour instaurer un régime juridique et des capacités techniques efficaces pour la facilitation des transports dans la région. Il a pour objectif d'aider les pays membres à élever le niveau des compétences professionnelles de leurs fonctionnaires et spécialistes s'occupant de la facilitation des transports, à fournir des conseils juridiques en rapport avec l'accession aux conventions internationales sur la facilitation, la rédaction des accords, des mesures et des projets pertinents et à favoriser l'harmonisation et la coordination des différents instruments juridiques sur la facilitation des transports.

32. Au 30 juin 2013, plus de 80 responsables et experts de 27 pays membres s'étaient inscrits pour être membres du Réseau et sept études sur la facilitation des transports avaient été commandées. La première réunion régionale du Réseau ainsi qu'un atelier sur la coopération entre sous-régions sont prévus pour se tenir à Bangkok en décembre 2013.

III. Développement des transports ferroviaires internationaux en Asie

33. Les transports ferroviaires internationaux sont gênés dans leur développement par les « chaînons infrastructurels manquants » en Asie. L'utilisation des chemins de fer pour les transports entre pays varie en fonction des liaisons matérielles existantes. Dans la plus grande partie de l'Asie du Nord-Est et de l'Asie centrale, les transports internationaux s'effectuent principalement par le rail. Ce type de transport s'étend également à l'Europe. Dans d'autres sous-régions, la part du trafic ferroviaire entre pays est relativement moindre, tant du point de vue du volume transporté que des distances parcourues.

34. Les opérations de transports internationaux par voie ferrée dans la région se heurtent à différents obstacles dont les plus importants sont les suivants:

- a) Encombrements et retards dans les stations où l'écartement des voies change;
- b) Régimes juridiques différents;
- c) Difficultés pour les conducteurs et les équipages à obtenir des visas;
- d) Longueur des procédures frontalières;
- e) Absence d'harmonisation de la documentation requise par les différents pays;
- f) Inspections des deux côtés de la frontière;
- g) Normes techniques différentes pour le matériel roulant, l'alimentation électrique, les systèmes de freinage et de signalisation;
- h) Différentes règles d'exploitation et grilles tarifaires;
- i) Conditions différentes pour les conducteurs de trains et les équipages.

³ www.unescap.org/ttdw/common/TFS/LegalNetwork/Legal-Network.asp.

35. Ces dernières années, de nombreuses initiatives se sont révélées efficaces pour privilégier les transports ferroviaires internationaux.

36. Après l'ouverture du trafic de conteneurs par rail entre Chongqing (Chine) et Duisburg (Allemagne) par le Kazakhstan, la Fédération de Russie, le Bélarus et la Pologne en octobre 2010, plusieurs liaisons internationales ont été ouvertes, notamment: Wuhan (Chine) à Pardubice (République tchèque) en octobre 2012; Qingdao et Lianyungang (en décembre 2012)/Harbin et Ningbo (Chine) (en janvier 2013) à Horgos (à la frontière avec le Kazakhstan); et Chengdu (Chine) à Łódź (Pologne) en avril 2013.

37. En Asie du Sud, le Bangladesh, l'Inde et le Népal prévoient de procéder à un essai de trains de conteneurs à travers les trois pays en 2013.

38. En août 2012, un mémorandum d'accord sur la coopération, concernant en particulier le transport de fret et la promotion de la ligne Istanbul-Téhéran-Islamabad longue de 6 566 km, a été signé par les Gouvernements de la République islamique d'Iran, du Pakistan et de la Turquie. Cette ligne pourra être prolongée éventuellement vers d'autres pays de l'Asie centrale et de l'Europe.

39. Lors du troisième Forum international des entreprises de transport ferroviaire « Partenariat stratégique 1520: Asie centrale » qui s'est réuni à Astana du 12 au 14 novembre 2012, les Chemins de fer russes ont annoncé un plan visant à créer une entreprise mixte avec les compagnies de chemin de fer du Bélarus, du Kazakhstan et de la Fédération de Russie pour favoriser les transports à l'intérieur d'un « espace économique unifié ».

40. Une lettre de voiture commune a été établie dans le cadre d'un projet conjoint dirigé par le Comité international des transports ferroviaires et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer afin de réduire les différences sur le terrain entre les régimes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS). L'Organisation pour la coopération des chemins de fer a organisé des séminaires et des ateliers pour promouvoir cette lettre de voiture commune. Le 21 février 2012, elle a organisé à Beijing un séminaire sur l'utilisation pratique de la lettre de voiture commune CIM/SMGS pour le trafic ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie. La lettre de voiture commune est de plus en plus utilisée dans les transports entre les deux continents.

41. La Commission économique pour l'Europe a proposé une nouvelle initiative tendant à uniformiser les différents systèmes dans les couloirs de transport en Europe et entre l'Europe et l'Asie. En mars 2011, le Comité des transports intérieurs de la Commission a approuvé la vision et la stratégie énoncées dans une note de synthèse intitulée « Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie »(ECE/TRANS/2011/3). Cette note décrit une approche par étapes, commençant par la rédaction d'un mémorandum d'accord, d'une résolution ou d'une déclaration générale et l'établissement de conditions pour les contrats de transport par rail entre l'Europe et l'Asie, notamment une note de voiture commune, se poursuivant par l'énonciation d'une réglementation modèle pour les transports ferroviaires internationaux et se terminant par une convention internationale relative aux transports ferroviaires internationaux.

42. La Réunion ministérielle du Comité des transports intérieurs « Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie » qui s'est tenue à Genève (Suisse) du 26 au 28 février 2013, a adopté une déclaration commune

sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin (ECE/TRANS/2013/2). Dans cette déclaration, les ministres ont appelé de leurs vœux l'établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables aux transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés et l'uniformisation du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour les transports ferroviaires de l'Atlantique au Pacifique.

43. Le secrétariat travaille depuis décembre 2012 à une étude sur la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Les objectifs de l'étude sont de déterminer les questions/domaines de coopération et de coordination entre les pays membres afin d'élaborer une stratégie/un cadre régional(e) pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. L'étude abordera les questions juridiques, institutionnelle et techniques liées à l'amélioration de la capacité des autorités ferroviaires, des opérateurs de transport ferroviaire et des autorités chargées des contrôles aux frontières à formuler des politiques et des plans pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. L'étude devrait être achevée d'ici à la fin de 2013. Une réunion régionale sera organisée en 2014 pour évaluer les conclusions et recommandations de l'étude.

IV. Utilisation des outils de facilitation des transports pour surmonter les obstacles non matériels

44. Pour soutenir les initiatives multinationales visant à rendre les transports internationaux par route et par rail plus performants et à surmonter les difficultés existantes dans les transports terrestres internationaux, le secrétariat a mis au point en 2011-2012 trois modèles de facilitation des transports, à savoir: les modèles de transport transfrontalier efficaces, le modèle de transport transfrontalier sécurisé et le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières. Les trois modèles ainsi que la méthodologie temps/coût – distance introduite par le secrétariat en 2004, offrent une panoplie complète d'outils de facilitation permettant de planifier et de mettre en œuvre les mesures ou projets de facilitation le long d'un couloir de transport ou à l'intérieur d'un groupe de pays, et d'en suivre les effets.

45. Les modèles de transport transfrontalier efficaces sont une méthodologie permettant d'évaluer les dispositifs les plus efficaces pour les transports transfrontaliers et les différents types d'arrangements. Le modèle de transport transfrontalier sécurisé fait appel à des technologies combinées permettant un suivi en temps réel des opérations de transport en cours de route. Le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières permet de simplifier et de rationaliser les procédures aux points de passage des frontières. La méthodologie temps/coût - distance aide à repérer les zones d'étranglement et à surveiller le bon fonctionnement des couloirs de transport. Les quatre modèles peuvent être utilisés ensemble pour établir un système de transport terrestre complet et efficient ou, pris individuellement, pour remédier à un problème particulier dans les transports terrestres internationaux.

A. Modèles de transport transfrontalier efficaces

46. Les modèles de transport transfrontalier efficaces offrent une méthodologie permettant d'évaluer diverses options et solutions pratiques pour résoudre les difficultés rencontrées dans les opérations de transport terrestre transfrontalier. En partant de ces modèles, et en l'absence ou quasi-absence de prescriptions imposées par des arrangements gouvernementaux, les

marchandises et passagers peuvent être transportés avec une plus grande efficacité à travers les frontières.

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

48. Grâce aux perfectionnements récents dans l'industrie des véhicules lourds, les modèles utilisent le système du semi-remorque et font appel à la coopération commerciale pour surmonter les obstacles institutionnels et les conflits d'intérêts commerciaux dans les transports terrestres internationaux. Ils atténuent considérablement les inquiétudes en matière de sûreté et de sécurité liées à l'entrée des véhicules étrangers dans la région. Ils peuvent aussi rendre moins nécessaires des arrangements compliqués pour le passage des frontières tels que ceux qui portent sur les visas pour les conducteurs, les permis de conduire, les assurances automobile, l'importation temporaire des véhicules, les normes des véhicules et les autorisations de transport. De même, les modèles offrent des exemples de bonnes pratiques pour l'efficacité des opérations de transport ferroviaire entre pays.

49. On trouvera des informations sur ces modèles en consultant le site: www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1511.

B. Modèle sur les contrôles sécurisés au franchissement des frontières

50. Ce modèle offre une base conceptuelle et une norme pour la mise au point de systèmes de surveillance des véhicules aux points de franchissement des frontières faisant appel à de nouvelles technologies, notamment les TIC, les systèmes de positionnement par satellite, les systèmes de communication cellulaires et le scellement électronique. Le modèle prescrit des composants normalisés, leur interaction et les dispositions institutionnelles pour leur application aux transports transfrontaliers.

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

52. On trouvera des informations sur ce modèle en consultant le site: www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1498.

C. Modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières

53. Le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières favorise la fluidité et le partage de l'information entre les diverses agences au point de passage des frontières en appliquant des technologies modernes et des procédures simplifiées pour la documentation, notamment. Il permet de réduire les interventions des diverses agences dans le processus de franchissement des frontières tout en maintenant un contrôle strict.

54. Le modèle considère les procédures frontalières comme des flux d'information étant donné que les inspections nécessitent la collecte et le traitement de données et que les décisions sont prises en fonction des résultats de ces opérations.

55. Le modèle constitue un nouveau concept dans l'utilisation intégrée des systèmes et équipements reposant sur les TIC aux points de passage des frontières terrestres sur la base du partage des informations moins sensibles entre les services chargés des contrôles aux frontières. L'élément clé de ce concept est le système d'information sur la gestion des postes frontières qui repose sur l'intégration des courants d'information, l'utilisation de matériels modernes et l'application de solutions technologiques pour saisir et traiter les informations requises sur les marchandises, les véhicules et les conducteurs (équipages) traversant les frontières terrestres, principalement par la route.

56. L'application du modèle améliorera toutes les opérations de contrôle et accélérera les procédures de vérification des véhicules, passagers et marchandises aux points de passage frontaliers.

57. On trouvera des informations sur ce modèle sur le site: www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1509.

D. Promotion de l'utilisation des outils de facilitation des transports

58. Le secrétariat a fait un exposé sur les nouveaux outils de facilitation des transports lors de la réunion du Partenariat mondial pour la facilitation du commerce et des transports à Colombo, le 1^{er} novembre 2012, à la troisième réunion annuelle de la Fédération des associations de transporteurs et de transitaires de la Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) qui s'est tenue à Bangkok les 4 et 5 décembre 2012 et à la Semaine de la facilitation du commerce de la Coopération économique pour la sous-région de l'Asie du Sud (SASEC), organisée à Bangkok du 25 au 28 mars 2013.

59. En coopération avec l'Institut de la CAREC et les gouvernements concernés, le secrétariat a organisé deux ateliers nationaux sur l'utilisation possible des outils de facilitation à Beijing le 22 novembre 2012 et à Astana le 28 février 2013.

60. Lors de la Concertation de politique générale sur le renforcement de la connectivité des transports entre les pays de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest qui s'est tenue à Dhaka les 26 et 27 juin 2013, le secrétariat a présenté les quatre outils de facilitation des transports ainsi que le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux au titre de la formulation d'un projet de plan directeur sous-régional pour le renforcement de la connectivité des transports.

61. La Banque asiatique de développement et le secrétariat de la CESAP organisent conjointement un atelier sur la sécurité et l'efficacité des transports transfrontaliers pour le Programme de la SASEC à Bangkok, du 9 au 11 octobre 2013. L'atelier étudiera la possibilité d'appliquer le modèle de transport transfrontalier sécurisé et la méthodologie temps/coût – distance au transport transfrontalier de transit entre les pays de la SASEC.

V. Utilisation des technologies de l'information et de la communication et d'autres technologies pour la facilitation des transports terrestres internationaux et la rationalisation de la logistique

A. Localisation en temps réel des véhicules et des marchandises

62. Les perfectionnements apportés aux TIC, aux systèmes de localisation par satellite, aux systèmes de communication cellulaires, à la technologie d'identification par radiofréquence et aux systèmes d'information géographique offrent d'immenses possibilités pour faire face aux difficultés majeures rencontrées dans les transports transfrontaliers et de transit. L'utilisation combinée de ces technologies permet de suivre et de localiser en temps réel les véhicules et les marchandises de sorte que les autorités de contrôle, les sociétés de transport et les expéditeurs puissent intervenir en temps opportun. Ces technologies contribuent également à la simplification des formalités pour les transporteurs et à élargir la gamme des opérations transfrontalières.

63. Un grand nombre de pays de la région utilisent ces technologies en tout ou partie dans les diverses phases des transports. Ainsi, la Chine et le Viet Nam ont rendu obligatoire l'installation de systèmes de localisation par satellite dans les véhicules transportant des passagers ou des marchandises dangereuses. Cet équipement est également requis pour le transport de transit en vertu du nouvel accord conclu entre l'Afghanistan et le Pakistan. Le scellement électronique est largement utilisé pour saisir et suivre le mouvement des conteneurs en Chine, en République de Corée et en Thaïlande. Les autorités douanières à Shenzhen (Chine), Hong Kong (Chine) et en Thaïlande ont introduit des systèmes de poursuite conçus sur la base de ces technologies pour faciliter la circulation des marchandises sous contrôle douanier entre les postes de douane et pour le transport de conteneurs depuis l'intérieur des pays vers les points de passage frontaliers.

1. Utilisation du scellement électronique et des systèmes de localisation par satellite en Chine

64. L'administration des douanes de Shenzhen a introduit son système de dédouanement express en 2007. Le projet avait pour objectif d'accélérer le dédouanement des véhicules dans les ports intérieurs et en même temps d'assurer un contrôle sécurisé des marchandises et des véhicules en transit. Actuellement, les autorités douanières de la Chine continentale et de Hong Kong (Chine) utilisent deux systèmes séparés.

65. En Chine continentale, 3 300 véhicules auraient utilisé le système en avril 2011. Une procédure accélérée a été mise en place aux points de contrôle à l'intention de ces usagers. Les transporteurs utilisant le système doivent s'inscrire auprès des autorités douanières selon des critères spécifiques. Les véhicules ou les conteneurs doivent satisfaire aux critères fixés par les autorités douanières. Les fonctionnaires de l'administration douanière de Shenzhen ont fait savoir que le système, en même temps que le dépôt à l'avance des documents, avait permis de réduire la durée des procédures de dédouanement de deux ou trois heures à une heure seulement. Au poste de contrôle, les opérations ne prennent que quelques minutes par véhicule.

66. À Hong Kong (Chine) le dispositif de facilitation de transbordement intermodal a été lancé en 2010 aux fins d'exploitation dans les aéroports et les

ports maritimes pour l'acheminement des marchandises par la route vers les ports terrestres. Le chargement n'est inspecté qu'une fois, soit à l'aéroport, soit dans les ports intérieurs. Les utilisateurs doivent s'inscrire auprès des autorités douanières et utiliser des sceaux électroniques agréés et des systèmes de localisation par satellite à bord de leur véhicule qui sont également enregistrés dans un système de fret routier (Road Cargo System).

2. Utilisation de la technologie d'identification par radiofréquence et localisation par Internet en Thaïlande

67. En 2006, TIFFA⁴ EDI Services Co. Ltd., un opérateur de réseaux à valeur ajoutée, s'est associé avec une équipe d'ingénieurs basés à Singapour (actuellement travaillant pour Ascent Solutions) pour lancer un projet de zone libre sécurisée avec le soutien des Douanes royales thaïlandaises et le parrainage de Western Digital (Thailand) Co. Ltd, dans le but de faciliter la circulation des marchandises sous douane entre les zones de libre-échange. Western Digital a coopéré avec les Douanes royales thaïlandaises, TIFFA EDI Services pour mettre au point et installer le système électronique de localisation du fret. Le projet a été mis en œuvre en plusieurs phases. La phase 1 portait sur la localisation et la surveillance électroniques du fret entre les zones de libre-échange. En août 2009, Western Digital et les Douanes royales thaïlandaises ont lancé la phase 2 du projet, en étendant la phase 1 à l'aéroport international de Suvarnabhumi. En juillet 2011, Western Digital et les Douanes royales thaïlandaises ont lancé la phase 3 en prolongeant les processus de la phase 1 et de la phase 2 de Thaïlande en Malaisie. Récemment, il a été proposé d'étendre le système mis en place entre la Thaïlande et le Viet Nam à la République démocratique populaire lao.

B. Utilisation des technologies aux points de passage frontaliers

68. Outre les technologies de localisation des véhicules et des marchandises, un grand nombre d'autres technologies ont été largement adoptées aux frontières: scanners de véhicules/conteneurs, dispositifs de reconnaissance automatique des véhicules/conteneurs, systèmes de détection automatique des radiations, contrôle automatisé des passeports et lecteurs portables de passeports, systèmes de mesure automatique du poids et du gabarit des véhicules, équipements de contrôle médical automatique et appareils portables de détection et de tests de laboratoire. C'est aux postes frontières électroniques que l'on utilise le plus largement les nouvelles technologies. Toutefois, les données provenant de la plupart des postes frontières électroniques n'ont pas encore été intégrées à celles recueillies par les dispositifs d'inspection et par les autorités de contrôle.

69. Les objectifs principaux des inspections effectuées à l'aide de scanners de véhicules/conteneurs sont les suivants:

- a) Déceler les déclarations frauduleuses de marchandises;
- b) Empêcher le passage en contrebande de drogues, d'armes et de munitions, d'objets historiques et culturels, de substances toxiques, de fourrures, de tabac et d'autres marchandises sensibles.

70. Les scanners sont utilisés principalement par les autorités douanières et un certain nombre de postes frontières importants sont équipés de scanners fixes de véhicules et même de scanners de trains de marchandises. D'autres postes frontières, moins actifs, sont équipés de scanners portables.

⁴ Association thaïlandaise des transitaires internationaux.

71. Les dispositifs de reconnaissance automatique des véhicules/conteneurs sont utilisés principalement dans les ports maritimes. La mise en service de ces dispositifs aux postes frontières terrestres a été limitée mais les possibilités de rationaliser les opérations de dédouanement à ces postes frontières sont grandes.

72. Les systèmes généralement utilisés permettent de saisir les images des codes de conteneurs et/ou les numéros des plaques minéralogiques des véhicules en temps réel puis de les encoder et de les transmettre à des systèmes d'exploitation informatisés. En même temps, les images des numéros des plaques minéralogiques ou des codes de conteneurs peuvent être lues sur un écran par un fonctionnaire qui peut ainsi rester à son poste de travail sans avoir besoin de s'approcher physiquement du véhicule ou du conteneur pour noter le numéro de la plaque minéralogique ou le code, et l'entrer dans l'ordinateur. Après vérification sur la base de données pertinente, le numéro de plaque minéralogique permet de connaître le pays d'immatriculation du véhicule (du conteneur), les opérations d'export/import antérieures effectuées par le transporteur, le permis de transport et l'autorisation d'exploitation ainsi que les antécédents du chauffeur routier. La base de données peut également contenir des informations sur les infractions commises par le transporteur. Il est ainsi possible d'évaluer les risques et de prendre une décision concernant les mesures de contrôle appropriées pour tel ou tel véhicule. Dans certains cas, des cartes à puce contenant des informations sous forme électronique sur les véhicules sont utilisées pour la reconnaissance de ces derniers.

73. La Chine utilise principalement des systèmes électroniques pour les opérations de dédouanement aux frontières. Grâce aux cartes à puce et à la déclaration électronique préalable, les véhicules ne nécessitant pas une inspection physique peuvent franchir automatiquement la frontière en quelques secondes. Depuis la fin de 2012, la plupart des grands points de passage frontalier terrestres en Chine disposent de systèmes automatiques de dédouanement et de mainlevée. À Ruili (province chinoise du Yunnan) des systèmes de ce type ont été mis en service en mai 2011. À Manzhouli (Région autonome chinoise de Mongolie intérieure) des systèmes automatiques plus sophistiqués pour le dédouanement des véhicules ont été mis au point en 2012. Il est prévu que ces systèmes soient utilisés non seulement pour les opérations douanières mais aussi au sein de l'Administration générale chargée du contrôle de la qualité, de l'inspection et de la quarantaine.

C. Utilisation des technologies de l'information et de la communication pour améliorer l'efficacité et l'efficacé de la logistique

74. Alors que la mondialisation de l'économie se poursuit, de grandes quantités de marchandises entrent dans la chaîne d'approvisionnement internationale et les transporteurs doivent offrir des services de logistique de qualité pour satisfaire la demande de leurs clients. Le développement des TIC a multiplié les possibilités de perfectionnement et d'intégration des processus intervenant dans la logistique électronique, tant sur le plan international qu'intérieur.

75. La logistique électronique offre un ensemble dynamique de technologies de communication, de calcul et de collaboration qui transforme des processus de logistique essentiels en opérations axées sur le client par le partage des données et le transfert électronique de connaissances et d'informations avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. L'objectif ultime de la logistique électronique est de fournir les produits voulus en quantité voulue au lieu et au moment voulus aux clients voulus. Les

fonctions de la logistique électronique comprennent notamment la prévision des commandes, la localisation interactive, les alertes de rupture de stock, l'évaluation des résultats et la notification de rapport. De plus, un plan de transport établi à partir d'un système visuel de logistique peut-être converti en « liste d'événements » avec des liens renvoyant à des messages d'alerte.

76. L'état d'avancement des systèmes électroniques de logistique varie considérablement dans la région de l'Asie et du Pacifique, certains pays ayant des systèmes avancés et d'autres commençant seulement à mettre en place tels dispositifs.

1. Réseaux nationaux de logistique électronique

77. En Chine, un réseau national de logistique électronique a été lancé en 2009. Appelé Plate-forme nationale d'information sur les transports et la logistique, il s'agit d'un réseau d'échange de données électroniques mis au point par le Ministère des transports et les autorités de la province de Zhejiang, avec la participation du secteur privé. Il sert d'interface pour le partage et la recherche d'information sur la logistique. La participation au réseau encourage les entreprises et d'autres partenaires du secteur de la logistique à harmoniser leurs systèmes internes de gestion des données afin qu'ils soient adaptés aux cadres et aux normes établis par le réseau grâce auquel les utilisateurs peuvent accéder à l'information en rapport avec la chaîne d'approvisionnement et partager celle-ci, renforçant ainsi la transparence et le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement.

78. En Indonésie, le Livre bleu pour le développement d'un système national de logistique, approuvé en 2012, fixe les paramètres d'intégration du Guichet national unique (incluant les interactions de gouvernement à gouvernement et d'entreprise à gouvernement) à un dispositif douanier perfectionné et un système de logistique pour le commerce électronique (servant d'interface d'entreprise à entreprise). La Plate-forme nationale de messagerie intégrée pour le commerce, la logistique et le transport intermodal regroupera ainsi à la fois le système commercial (circulation des documents) et le système portuaire (circulation des marchandises). Les avantages attendus sont notamment une approbation plus rapide des documents d'export/import et l'accélération des opérations de manutention des marchandises pour le trafic d'import/export.

79. Au Népal, un système spécial d'information sur la gestion de la logistique a été mis en place dans le secteur de la santé en 2000; ce système a été modernisé en 2011 par l'ajout d'un système d'information sur la gestion de la logistique et de messagerie en ligne. Il constitue un support pour une chaîne d'approvisionnement rationalisée pour les médicaments, les vaccins, les équipements et autres matériels essentiels.

80. La République de Corée a mis en place un cadre législatif facilitateur pour soutenir le développement du commerce électronique en général et la logistique électronique en particulier. Elle a notamment promulgué une loi sur la facilitation du commerce électronique, une loi sur la signature numérique et une loi sur les transactions électroniques ainsi qu'un amendement à la loi sur le commerce extérieur et à la législation relative aux douanes. Un système informatique pour la gestion des ports, un système pour les opérations de terminaux de conteneurs et un système général d'exploitation des terminaux de marchandises ainsi qu'un dispositif de logistique portuaire pour les entreprises maritimes ont été notamment mis en place et intégrés au réseau de logistique pour faciliter les opérations d'expédition et les opérations commerciales portuaires.

2. Initiatives sous-régionales en rapport avec les systèmes électroniques de logistique

81. Les chaînes d'approvisionnement et les opérations de transport deviennent de plus en plus complexes. En même temps, l'utilisation croissante des TIC dans la vie de tous les jours fait que l'on s'attend à ce que l'information soit instantanée et les processus transparents. Toutefois, cela nécessite un travail considérable de gestion de l'information. Pour pouvoir visualiser l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, il faut que les entreprises privées soient reliées à d'autres nœuds d'information tels que des ports, des terminaux et d'autres entreprises et que soit créé un système de partage de l'information. Sans système d'information uniformisé, toutes ces connexions doivent être établies séparément avec différentes interfaces. Dans le cas de la localisation des conteneurs, par exemple, une entreprise devra connecter son système de gestion à des centaines de ports à travers le monde, uniquement pour pouvoir suivre ses conteneurs dans la phase de transport maritime. Il en résulte de lourdes charges de travail, un manque d'efficacité, des coûts élevés et des incohérences. Des initiatives visant à renforcer la coopération pour rationaliser la logistique internationale ont vu le jour au niveau sous-régional.

82. La troisième Conférence ministérielle sur la logistique et les transports, réunissant la Chine, le Japon et la République de Corée, tenue en 2010, a abouti à la création d'un réseau de services d'information sur la logistique en Asie du Nord-Est (NEAL-NET). Ce réseau a été conçu comme un mécanisme de coopération pour promouvoir le partage de l'information sur la logistique entre les pays de l'Asie du Nord-Est. Sa mission première est d'uniformiser les normes de base de l'échange de l'information sur la logistique et de promouvoir les échanges de données de recherches et de données techniques entre les pays participants. Les membres du réseau comprennent tout un ensemble de parties prenantes du système de logistique, notamment des entreprises de logistique, des ports, des instituts de recherche, des fournisseurs de technologies d'information, des associations, des organismes gouvernementaux et des institutions universitaires.

83. Pour établir une interface unique, la chaîne de logistique a été fractionnée en nœuds (par exemple des ports) avec des objets concrets (conteneurs ou navires) et des événements (par exemple heure estimée d'arrivée). Pour chaque nœud, les données d'information à partager étaient identifiées et un code convenu pour chacune d'entre elles. Dans le processus de codage, les normes internationales en vigueur étaient respectées en priorité. L'interface était ensuite utilisée dans les ports participants.

84. NEAL-NET vise non seulement à réduire le coût du partage de l'information grâce à l'uniformisation des normes mais également à fournir l'information en temps opportun. Traditionnellement, un dispositif de relais servait à la gestion de l'information c'est-à-dire que celle-ci était transmise d'un acteur à un autre, par exemple d'un port à un agent maritime puis à une compagnie de transport maritime. Dans le système intégré, l'information peut être partagée directement ce qui réduit les délais. Actuellement, le système NEAL-NET est focalisé principalement sur le transport maritime mais il est prévu de l'étendre ultérieurement à d'autres modes de transport.

85. Le secrétariat, en coopération avec le Ministère chinois des transports, a organisé un séminaire régional sur le développement de systèmes de logistique efficaces et efficaces qui s'est tenu à Hangzhou (Chine) les 7 et 8 mai 2013. Le séminaire a porté sur l'utilisation des TIC pour améliorer le rendement des services de logistique. Entre autres suggestions, le séminaire a recommandé

que le secrétariat entreprenne une étude soutenant l'élaboration de normes régionales pour le partage des données concernant l'utilisation des TIC dans les services de logistique.

VI. Établissement de programmes de formation agréés durables pour renforcer les capacités nationales dans l'industrie de la logistique

86. Les opérateurs de l'industrie de la logistique doivent faire face à un marché complexe dominé par de nombreuses pratiques et réglementations différentes faisant intervenir le droit international, l'économie, la finance, le commerce et les transports. De ce fait, le développement et l'entretien des qualifications et du savoir sont d'une grande importance pour la fourniture de services professionnels compétents. L'apprentissage nécessaire est acquis principalement sur le lieu de travail mais des programmes de formation pertinents peuvent apporter un savoir et des compétences utiles aux professionnels sur le terrain. Certaines universités proposent des programmes sur les transports et la logistique qui sont d'une grande pertinence pour l'industrie. Les associations d'entreprises industrielles ont également joué un rôle très actif pour promouvoir et organiser la formation.

87. Le cours, sanctionné par un diplôme, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) est reconnu depuis longtemps par les professionnels de l'industrie. C'est pourquoi, les associations d'entreprises industrielles dans de nombreux pays encouragent leurs membres à adopter le cours de formation de la FIATA afin d'obtenir le diplôme correspondant. Des programmes de formation de courte durée, allant du week-end (deux jours) à plusieurs week-ends et des programmes de formation de longue durée sont également organisés.

88. Malgré les progrès substantiels observés dans certains pays membres pour favoriser la formation dans les domaines du transit et de la logistique, la mise en place de programmes de formation réguliers et de longue durée agréés réglementairement et largement reconnus dans toute la région, se heurte encore à des difficultés. La plupart du temps, la formation est organisée au coup par coup, sans progression claire de la formation de base, comme un cours d'introduction de deux jours, vers l'obtention du diplôme de la FIATA. Beaucoup de pays de la région de l'Asie et du Pacifique n'ont pas la capacité d'introduire le programme de la FIATA. L'absence de programme de formation agréé pour des professionnels de niveau intermédiaire, reconnu par l'industrie, les gouvernements et les partenaires internationaux, empêche l'amélioration de la qualité des ressources humaines et des services. La clé d'une accréditation appropriée est donc l'instauration d'une norme régionale applicable aux programmes de formation réguliers en vue de réduire l'écart entre la formation d'initiation et la formation au plus haut niveau assurée par les cours de la FIATA et débouchant sur un diplôme.

89. Compte tenu de la situation, le secrétariat a élaboré un programme de formation agréé pour les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les fournisseurs de services de logistique en vue de renforcer la formation et les capacités régionales dans les pays membres.

90. Le programme de formation proposé comprend trois niveaux: débutant, avancé et niveau du diplôme (voir le tableau ci-après). Les programmes des cours seront élaborés conjointement par le secrétariat et des experts nationaux en coopération avec la FIATA et suivront en principe les modules du diplôme

de la Fédération tout en tenant compte des pratiques et caractéristiques nationales et régionales.

91. Le niveau débutant n'impose pas de limites restrictives rigides. Les stagiaires y acquièrent une connaissance générale de l'industrie. Le niveau avancé comprend sept cours indépendants donnant droit à un certificat. Un stagiaire peut choisir de suivre un ou plusieurs cours en fonction de ses besoins et des ressources disponibles. En même temps, l'industrie nationale peut établir un rang de priorité parmi les certificats les plus demandés dans le pays. L'obtention de tous les certificats permet aux stagiaires d'accéder au troisième niveau, celui du diplôme de la FIATA. À chaque niveau, les stagiaires sont tenus de passer un examen afin d'obtenir un certificat. Un modèle de certificat est présenté en annexe.

92. Les cours et les examens pour l'obtention des certificats sont organisés dans les centres nationaux de formation à la logistique et sont agréés par les organismes gouvernementaux pertinents responsables de la formation professionnelle selon les normes régionales. L'organisation régulière de stages de formation permettrait de donner au cours de la FIATA une dimension nationale. Il complète en outre l'ancien Programme pour le développement de la formation dans le domaine des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, tout en élargissant la portée de la formation pour englober tous les modes de transport.

93. La mise en place d'un programme de formation régional contribuerait à la durabilité et cohérence de la formation dans toute la région de l'Asie et du Pacifique. Un accord commun sur des normes de formation pourrait également favoriser la reconnaissance mutuelle des programmes de formations nationaux et soutenir la coopération régionale pour le renforcement des capacités dans l'industrie de la logistique. Outre qu'il aiderait les pays de l'Asie et du Pacifique à organiser des stages de formation, à mettre au point des matériels de formation et à élaborer des plans pertinents, le secrétariat pourrait étoffer son programme de formation de formateurs pour aider les pays à constituer un réservoir de formateurs professionnels compétents et par là même améliorer la qualité du programme de formation.

Tableau
Stages de formation réguliers proposés pour la région

Diplôme de la FIATA ^a	Plus de 300 heures selon les dernières dispositions						
	Cours sur le transport fluvial (certificat)	Cours sur le transport terrestre (certificat)	Cours sur le transport aérien (certificat)	Cours sur le transport multimodal et l'assurance (certificat)	Cours sur le transport de marchandises dangereuses (certificat)	Cours sur les procédures douanières, la sûreté et la sécurité (certificat)	Cours sur la logistique, la gestion de la chaîne d'approvisionnement et les TIC ^b (certificat)
<i>Niveau avancé</i>	Équivalent des modules 2, 3 et 8 de la FIATA	Équivalent des modules 6 et 7 de la FIATA	Équivalent du module 5 de la FIATA	Équivalent des modules 4 et 11 de la FIATA	Mer (24) Air (24) + Route (3) + Rail (3)	Équivalent des modules 9 et 13 de la FIATA	Équivalent des modules 10 et 14 de la FIATA
	Nombre total d'heures 65 + 3 (test) = 68	Nombre total d'heures 70 + 3 (test) = 73	Nombre total d'heures 50 + 3 (test) = 53	Nombre total d'heures 31 + 3 (test) = 34	Nombre total d'heures 54 + 3 (test) = 57	Nombre total d'heures 40 + 3 (test) = 43	Nombre total d'heures 42 + 3 (test) = 45
<i>Niveau débutant</i>	Cours de base sur le transit, le transport multimodal et la logistique (Module 1 de la FIATA, 30 heures (formation) + 3 heures (test) = 33 heures)						

^a Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

^b Technologies de l'information et de la communication.

VII. Questions à examiner

94. Les délégations souhaiteront peut-être faire connaître les progrès qu'ils ont accomplis en matière de facilitation des transports et de la logistique au niveau national.

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

- a) D'aider les membres et membres associés dans la mise en œuvre du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux;
- b) De renforcer la coopération régionale dans la facilitation et l'expansion des transports ferroviaires internationaux;
- c) De perfectionner les outils de facilitation des transports et de promouvoir leurs applications;
- d) De promouvoir l'utilisation des TIC et autres technologies dans les domaines de la facilitation des transports et de la logistique, et de renforcer la coopération régionale en la matière;
- e) De mettre en place des programmes de formation agréés durables pour l'industrie de la logistique dans les pays membres et membres associés.

Annexe**Certificat type d'un cours élémentaire sur les opérations de transit,
le transport multimodal et la logistique****Délivré aux stagiaires ayant suivi la formation et passé le test****Le titulaire****(Nom du stagiaire)**

Est reconnu avoir fait preuve des compétences requises, en foi de quoi il lui est décerné le

**Certificat type d'un cours élémentaire sur les opérations de
transit, le transport multimodal et la logistique****(Après une formation professionnelle suivie dans [ville] du...au...[dates de la
formation] et avoir passé avec succès l'examen le [date de l'examen])**N°. (numéro tenu secret)

La formation professionnelle et l'examen sont organisés et gérés par

[le ou les organisateurs: association industrielle et/ou département gouvernemental responsable]

Le cours de formation est agréé par
[département gouvernemental responsable]Le cours de formation est conforme aux normes et procédures recommandées par la Commission
économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique*Signature(s)*

Nom(s)