



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité de la gestion de la mondialisation

Quatrième session, Partie I  
12-14 septembre 2007  
Bangkok

## **QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS ET LE TOURISME**

(Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire)

### **VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE INTERNATIONALE INTERMODAL INTÉGRÉ POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE\***

*Note du secrétariat*

#### **RÉSUMÉ**

La Conférence ministérielle sur les transports, tenue en novembre 2006 à Busan (République de Corée), a adopté la vision d'un système de transport et de logistique internationale intermodal intégré, en tant qu'objectif à long terme du développement des transports dans la région de l'Asie et du Pacifique. En mai 2007, la Commission a entériné cette vision par sa résolution 63/9, relative à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

Le présent document retrace l'historique des différentes étapes qui ont conduit à la formulation et à l'officialisation, au moyen d'accords internationaux, des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, en tant que pièces maîtresses d'un système de transport régional. Il aborde également les modalités envisagées dans la résolution 63/9 pour poursuivre le développement et l'opérationnalisation d'un système de transport intégré, en vue de relever les défis croissants de la mondialisation.

Le présent document met en évidence certains plans d'application du Programme d'action régional pour la phase I (2007-2011) dans divers domaines: opérationnalisation et promotion de la Route d'Asie, cadres juridiques applicables aux transports internationaux, renforcement du professionnalisme dans les secteurs du transit et de la logistique, financement et participation du secteur privé, et opérationnalisation des couloirs et itinéraires de transport.

Les pays membres s'étant mobilisés à tous les stades de la planification et de l'application des programmes d'action régionaux précédents, notamment en donnant de précieux conseils, le Comité est invité à se pencher sur les mesures envisagées et à donner au secrétariat de nouvelles orientations concernant l'application de l'actuel Programme d'action régional.

\* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition en raison de sa présentation tardive.

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	1
I. HISTORIQUE.....	1
A. Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA) .....	1
B. Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique.....	2
C. Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique.....	2
II. PROPOSITION DE PLAN POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CERTAINS ÉLÉMENTS DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE, PHASE I (2007-2011).....	3
A. Opérationnaliser et promouvoir la Route d'Asie: la caravane de camions entre Tokyo et Istanbul.....	3
B. Cadres juridiques applicables aux transports internationaux: accord sur la facilitation des transports routiers .....	5
C. Renforcer le professionnalisme dans le secteur du transit et de la logistique .....	6
D. Financement et participation du secteur privé.....	9
E. Opérationnalisation des couloirs et axes de transport .....	10
III. QUESTIONS SOUMISES AU COMITÉ POUR EXAMEN .....	12
Annexe I. Réunion des dirigeants des associations nationales de transitaires et de logistique, organisée par la CESAP le 20 juin 2007 à Bangkok .....	13

## Introduction

1. La Conférence ministérielle sur les transports, tenue en novembre 2006 à Busan (République de Corée), a réaffirmé la vision à long terme d'un système de transport international intermodal intégré en Asie et dans le Pacifique, le développement de la logistique constituant un important élément supplémentaire qu'il convenait d'intégrer à cette vision<sup>1</sup>. En adoptant la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2007-2011), les ministres ont estimé d'un commun accord qu'il fallait s'attaquer aux problèmes d'ordre physique et autre en réalisant une série d'objectifs assortis de produits et d'indicateurs de succès précis<sup>2</sup>. La Commission a ensuite adopté la résolution 63/9, en date du 23 mai 2007, relative à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

2. Le présent document retrace l'historique de la Déclaration de Busan, et sollicite l'avis et le soutien du Comité en ce qui concerne certains aspects de l'application du Programme d'action régional.

### I. HISTORIQUE

3. Au cours de la dernière décennie, les pays membres de la CESAP ont considérablement bénéficié du processus de mondialisation, et les succès ainsi obtenus ont été en grande partie le résultat de l'amélioration des transports. Divers programmes ont aidé ces pays à améliorer les transports, notamment les suivants:

#### A. Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA)

4. Le projet à long terme relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA), dont font partie les projets de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que certaines mesures de facilitation des transports, a été approuvé par la Commission à sa quarante-huitième session (1992); il s'agit de la principale stratégie orientant l'action du secrétariat dans le domaine des transports<sup>3</sup>. Ce projet a été mis en œuvre à partir de 1992 sur la base de la stratégie initiale pertinente, et ses principaux objectifs consistaient à concevoir les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, et à mettre en œuvre la résolution 48/11 de la Commission, en date du 23 avril 1992, relative aux modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation.

---

<sup>1</sup> Voir le document E/ESCAP/63/13, intitulé «Rapport de la Conférence ministérielle sur les transports», par. 2.

<sup>2</sup> Voir le document E/ESCAP/63/13, annexe.

<sup>3</sup> Voir *Documents officiels du Conseil économique et social*, 1992, Supplément n° 11 (E/1992/31-E/ESCAP/889), par. 599.

5. En 1998, la Commission a constaté que le projet DITTA avait clairement démontré son importance pratique pour la facilitation du commerce et du tourisme internationaux. Elle a avalisé la stratégie affinée de mise en œuvre du projet, qui mettait notamment l'accent sur les projets d'infrastructure prioritaires et sur l'application de la résolution 48/11<sup>4</sup>.

### **B. Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique**

6. La Conférence ministérielle sur les infrastructures a eu lieu à New Delhi en octobre 1996. Elle a adopté la Déclaration de New Delhi sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique et approuvé la liste des activités et projets opérationnels pour la phase I (1997-2001) du Programme d'action régional pour la mise en œuvre du Plan d'action de New Delhi<sup>5</sup>.

7. La Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à Séoul en novembre 2001, s'est penchée sur la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi et a demandé qu'une attention prioritaire soit accordée à la conception, au développement et à l'amélioration du système de transport international intermodal intégré. Elle a également demandé au secrétariat d'achever la conception des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, en tant que pièces maîtresses du système régional de transport intermodal intégré, et d'élaborer un accord intergouvernemental pour chacun de ces réseaux<sup>6</sup>.

8. Conformément à cette instruction, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie<sup>7</sup> a été élaboré et adopté, et est entré en vigueur le 4 juillet 2005. Un accord similaire a été mis au point pour le réseau du Chemin de fer transasiatique<sup>8</sup>, et 18 pays l'ont signé en novembre 2006, lors de la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Busan (République de Corée).

### **C. Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique**

9. La Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006, a adopté la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, estimant que celle-ci constituait un cadre clair pour la promotion de la coopération régionale destinée à appuyer le développement socioéconomique de la région et ainsi relever les défis croissants de la mondialisation<sup>9</sup>. La Conférence a également adopté le Programme d'action régional pour la phase I (2007-2011)<sup>10</sup>, visant à concrétiser la vision d'un système de transport et de logistique

---

<sup>4</sup> Voir *Documents officiels du Conseil économique et social*, 1998, Supplément n° 20 (E/1998/40, E/ESCAP/1117), par. 230, 231 et 235. Voir également le document E/ESCAP/CTC(3)/2.

<sup>5</sup> Voir le document E/ESCAP/1058, intitulé « Rapport de la Conférence ministérielle sur les infrastructures », par. 17.

<sup>6</sup> Voir le document E/ESCAP/1249, intitulé « Rapport de la Conférence ministérielle sur les infrastructures », par. 2.

<sup>7</sup> Voir la résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

<sup>8</sup> Voir la résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006.

<sup>9</sup> Voir le document E/ESCAP/63/13, par. 70.

<sup>10</sup> Voir le document E/ESCAP/63/13, par. 5.

international intermodal intégré dont la logistique des transports constituait une importante composante supplémentaire, compte tenu de la demande croissante pour des services de transport intrarégionaux et interrégionaux efficaces.

10. Le Programme d'action régional vise à aborder de manière globale un large éventail de questions relatives à l'infrastructure, à la facilitation et à la politique des transports. Ces questions, qui sont souvent liées, seront traitées de manière intégrée au moyen d'activités conjointes mobilisant les diverses composantes de la Division des transports et du tourisme. La suite du présent document fait le point sur les progrès accomplis récemment et sur l'action que mène actuellement le secrétariat, et présente un aperçu des projets à venir ayant trait à certains aspects du Programme d'action régional.

11. À chaque étape de la planification et de la mise en œuvre des programmes susmentionnés, les pays membres se sont mobilisés et ont fait part de leur avis.

## **II. PROPOSITION DE PLAN POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CERTAINS ÉLÉMENTS DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE, PHASE I (2007-2011)**

12. Avec le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, les pays ont clairement tracé la voie à suivre pour concrétiser la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré pour l'Asie et le Pacifique. Le Plan d'action régional définit huit domaines où le secrétariat devrait agir en consultation avec les pays membres, à savoir: 1) définition des grandes orientations au niveau ministériel; 2) développement de l'infrastructure de transport; 3) facilitation des transports; 4) logistique des transports; 5) financement et participation du secteur privé; 6) développement durable des transports; 7) sécurité routière; 8) les transports et les objectifs du Millénaire pour le développement<sup>11</sup>. Dans chacun de ces domaines, des objectifs spécifiques ont été fixés, assortis de produits et d'indicateurs de succès. Le secrétariat a sélectionné cinq domaines permettant d'illustrer les méthodes et les plans utilisés. Le Comité pourra ainsi se faire une idée de la façon dont le Programme d'action régional est mis en œuvre et donner au secrétariat les instructions nécessaires.

### **A. Opérationnaliser et promouvoir la Route d'Asie: la caravane de camions entre Tokyo et Istanbul**

13. Par sa résolution 63/9 du 23 mai 2007, la Commission a approuvé le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011). Une des principales activités prévues dans le Programme consiste à promouvoir le réseau de la Route d'Asie.

14. Afin de démontrer que le réseau de la Route d'Asie permet d'améliorer les communications régionales, le secrétariat a l'intention d'organiser avec divers partenaires, entre mars et la mi-mai

---

<sup>11</sup> Voir le document E/ESCAP/63/13, annexe.

2008, une caravane de camions qui partira de Tokyo pour gagner Istanbul en empruntant les axes de la Route d'Asie. La date et le point d'arrivée proposés ont été choisis de manière à coïncider avec l'ouverture, le 15 mai 2008 à Istanbul, du 31<sup>e</sup> Congrès mondial de l'Union internationale des transports routiers (IRU). Il est proposé que la caravane emprunte les principaux axes de la Route d'Asie dans le sens Est-Ouest, et que des camions provenant d'autres sous-régions de la CESAP la rejoignent.

15. Cette caravane pourra s'appuyer sur l'expérience de l'IRU qui a organisé avec succès deux activités similaires: la caravane Beijing-Bruxelles (du 27 septembre au 17 octobre 2005) et la caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire (du 19 avril au 28 mai 2007).

16. La caravane Beijing-Bruxelles était une initiative de l'association kazakhe membre de l'IRU. Certaines institutions internationales y ont apporté leur soutien, de même que les gouvernements et les associations de transport routier des pays traversés (Chine, Kazakhstan, Fédération de Russie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Allemagne et Belgique). Ce projet visait à démontrer que la route était une option efficace pour le transport terrestre de marchandises entre l'Europe et les pays de la région de l'Asie et du Pacifique.

17. La caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire était une initiative de la Coopération économique de la mer Noire (CEMN); elle a été organisée par l'IRU, avec le soutien des gouvernements et du secteur privé des 12 pays du bassin de la mer Noire membres de la CEMN. La caravane visait principalement à recueillir en cours de route des données devant servir à faciliter davantage les transports routiers dans la région de la CEMN.

18. Lors d'un atelier régional sur la modernisation des axes prioritaires de la Route d'Asie, tenu à Bangkok du 19 au 21 juin 2007, la proposition d'organiser une telle caravane a été notée avec intérêt. Le séminaire interrégional sur l'évaluation économique des liaisons de transport internationales et la facilitation des transports, tenu au Caire du 26 au 28 juin 2007, a accueilli avec satisfaction les informations de l'IRU sur la caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire, et encouragé les commissions régionales à collaborer avec l'IRU pour l'organisation d'activités similaires dans d'autres régions.

19. Il est prévu d'organiser la caravane de la Route d'Asie en collaboration avec les gouvernements de la région et avec l'IRU; celle-ci a d'ailleurs déjà contacté plusieurs de ses associations, lesquelles ont accueilli le projet avec enthousiasme. Dans la mesure du possible, les camions ne recevront aucun traitement spécial: ils se soumettront aux procédures et formalités habituelles en place dans les États membres.

20. La caravane recueillera des données intéressantes sur les transports routiers internationaux et portant notamment sur l'état des infrastructures, le temps de voyage, les coûts, les obstacles non physiques, les mesures de facilitation en route et aux points de franchissement des frontières. Les données ainsi recueillies seront rassemblées dans un rapport comportant une analyse temps/coût-distance de ce voyage, avec exemples de bonnes pratiques à l'appui.

21. Le succès du projet dépendra du soutien et de l'aide des États traversés par la Route d'Asie, des associations nationales et des membres de l'IRU.

22. Le Comité est invité à soutenir cette initiative qui vise à prouver que le réseau de la Route d'Asie possède un potentiel de plus en plus important lui permettant de contribuer réellement au développement économique des pays qu'elle traverse. Le Comité souhaitera peut-être également donner de nouvelles indications quant à la façon d'améliorer l'efficacité opérationnelle des transports routiers internationaux dans la région.

### **B. Cadres juridiques applicables aux transports internationaux: accord sur la facilitation des transports routiers**

23. Souhaitant contribuer à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty<sup>12</sup>, le secrétariat a effectué en 2004 une étude de faisabilité concernant la conclusion d'un accord de facilitation des transports routiers internationaux entre les États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS)<sup>13</sup>. En coopération avec le secrétariat de l'OCS, il a ensuite organisé, en juin 2004 à Urumqi (Chine), une réunion d'experts chargée d'examiner les conclusions de l'étude ainsi qu'un projet d'accord. Comme recommandé par les experts et comme demandé par les États membres de l'OCS, il a organisé en août de la même année à Urumqi (Chine), en collaboration avec le secrétariat de l'OCS, la première réunion de négociations sur le projet d'accord.

24. Lors des réunions de Bichkek (septembre 2004), Moscou (octobre 2005) et Douchanbé (septembre 2006), les premiers ministres des États membres de l'OCS ont souligné l'importance de cet accord, et demandé d'accélérer les négociations à ce sujet.

25. À sa soixantième session, tenue en 2004, la Commission a demandé au secrétariat de continuer d'orienter les États membres de l'OCS, et émis l'espoir qu'un accord multilatéral sur la facilitation des transports routiers puisse ainsi être conclu entre ces États. Cette question a été définie comme prioritaire dans le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2007-2011), adopté à la Conférence ministérielle sur les transports tenue en novembre 2006 à Busan (République de Corée); le Programme d'action contient en effet un indicateur de succès intitulé «Signature par les pays d'instruments de facilitation sous-régionaux ou adhésion à de tels accords».

---

<sup>12</sup> Programme d'action d'Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral en créant un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit; ce Programme a été adopté à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, tenue à Almaty (Kazakhstan) en août 2003.

<sup>13</sup> Les États membres de l'OCS sont la Chine, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan.

26. Après les progrès initiaux, la Banque asiatique de développement (BAsD) a été invitée à coopérer avec l'OCS et la CESAP pour poursuivre la négociation de l'accord et pour le mettre en œuvre. L'OCS, la BAsD et la CESAP ont ainsi organisé ensemble, à Beijing (mars et juin 2005, août 2006 et janvier 2007) et Bichkek (juillet 2007), des réunions de négociation de l'accord.

27. En septembre 2006 à Douchanbé, les ministres des transports des États membres de l'OCS ont signé un mémorandum d'accord visant à accélérer l'élaboration du projet d'accord sur la facilitation des transports routiers internationaux. Ce mémorandum d'accord, élaboré au préalable lors de la quatrième réunion de négociation, porte sur certaines questions essentielles soulevées durant les négociations. Après la signature du mémorandum d'accord, un consensus s'est fait jour entre les États membres de l'OCS concernant 75 % de l'accord-cadre, et cette étape des travaux devrait être achevée dans un avenir proche.

28. L'accord-cadre comptera de trois à cinq annexes, en fonction de la suite des négociations. En coopération avec la BAsD et le secrétariat de l'OCS, le secrétariat a mis au point un projet de plan de travail visant à effectuer une étude sur les annexes à l'accord; ce projet de plan de travail est en train d'être révisé sur la base des propositions faites lors de la sixième réunion de négociation.

29. Avec le soutien financier du Gouvernement chinois, le secrétariat organisera, les 21 et 22 août 2007 à Urumqi (Chine), un séminaire sous-régional sur la facilitation des transports routiers internationaux, afin d'échanger des informations sur la mise en œuvre des accords bilatéraux et multilatéraux relatifs aux transports routiers internationaux. Ce séminaire devrait être l'occasion de se pencher de manière informelle sur les préparatifs de l'étude relative aux annexes à l'accord de l'OCS.

30. Le secrétariat collaborera étroitement avec les États membres et le secrétariat de l'OCS, ainsi qu'avec la BAsD, afin d'effectuer l'étude en question et d'élaborer des projets d'annexe devant être examinés par les États membres de l'OCS et servir de base aux négociations.

31. Conscients que la facilitation des transports routiers internationaux constitue un nouvel enjeu d'importance pour la région de la CESAP, les États membres de l'OCS ont prévu la possibilité d'ouvrir l'accord à d'autres pays. Certains pays voisins, y compris les pays membres de la Coopération économique régionale en Asie centrale, s'intéressent à l'avancement des négociations et envisagent d'adhérer à l'accord une fois que celles-ci auront abouti.

32. Le Comité est invité à faire part de ses observations concernant les progrès accomplis dans la négociation de l'accord, et à donner son avis quant à la poursuite de l'élaboration dudit accord.

### **C. Renforcer le professionnalisme dans le secteur du transit et de la logistique**

33. Dans la section 4 du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), il est demandé au secrétariat d'élaborer des lignes directrices régissant les activités des prestataires de services logistiques, de promouvoir le partenariat



et l'échange d'expérience dans la région, et d'aider les pays à renforcer leurs compétences et leurs capacités dans le secteur de la logistique.

34. Le professionnalisme peut être considérablement renforcé dans ce secteur si l'on fait mieux connaître et comprendre à toutes les parties intéressées les besoins, enjeux et défis actuels propres audit secteur. À cet égard, les gouvernements et le secteur privé devraient collaborer pour bien gérer les changements en cours, et pour contribuer à améliorer le fonctionnement et la crédibilité du secteur, dans les divers pays et dans l'ensemble de la région.

### **1. Lignes directrices régissant les activités des prestataires de services logistiques**

35. L'absence de lignes directrices ou de normes communes régissant les activités des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques, affecte le niveau général de professionnalisme et de compétitivité du secteur. Faire mieux connaître ce secteur et harmoniser les diverses méthodes utilisées pour y accroître le professionnalisme, tels sont deux objectifs essentiels pouvant se prêter à l'action collective et à la coopération.

36. La récente réunion des administrateurs (membres du bureau) des associations nationales de transitaires et de logistique, qui a eu lieu le 20 juin 2007 à Bangkok, a abordé la question des normes minimales communes à tout le secteur, y compris les critères d'adhésion, les conditions d'inscription et le code de conduite des associations professionnelles. Plusieurs associations nationales ont fourni des informations sur leurs critères d'adhésion en vigueur, leurs normes professionnelles et/ou leur code de conduite.

37. Selon les conclusions préliminaires, certains pays possèdent une réglementation publique, comme par exemple l'Inde (loi sur le transport multimodal des marchandises), la Thaïlande (loi sur le transport multimodal) et l'Indonésie (décret du Ministère des communications sur les services de transport). D'autres pays, tels que la Malaisie, le Pakistan et Sri Lanka, sont en train de réviser leur réglementation ou envisagent d'en édicter une.

38. Le secrétariat va maintenant recueillir, compiler et analyser ces informations, et y intégrer des éléments supplémentaires. Les conclusions seront examinées en 2008, lors de la prochaine réunion des associations nationales, en vue de mettre au point des lignes directrices pour l'établissement de normes régionales communes à l'ensemble du secteur.

39. Le tableau ci-après présente les informations préliminaires que le secrétariat a recueillies concernant l'autoréglementation du secteur et le contrôle exercé par les pouvoirs publics de la région (notamment sous la forme d'une réglementation).

Pays	Autoréglementation du secteur		Contrôle/réglementation publics	
	Enregistrement au registre des sociétés requis	Existence de règles, d'un code de conduite et/ou de normes professionnelles types	Existence d'une réglementation publique	Réglementation publique en cours de promulgation/de révision
<b>Bangladesh</b>	Oui	En cours	Non	Oui
<b>Chine</b>	Oui	Oui	Non	Non
<b>Inde</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Indonésie</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Malaisie</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Myanmar</b>	Oui	Oui	Non	Oui
<b>Pakistan</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Philippines</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>République démocratique populaire lao</b>	Oui	Oui	Non	Oui
<b>Singapour</b>	Oui	Oui	Non	Non
<b>Sri Lanka</b>	Oui	Oui	Non	Oui
<b>Thaïlande</b>	Oui	Oui	Oui	Non

Source: Les associations nationales de transitaires et de logistique des pays concernés.

## 2. Promotion du partenariat et de l'échange d'expérience dans la région

40. Comme prévu au point 4.3 du Programme d'action régional, le secrétariat a organisé des réunions périodiques de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de prestataires de services logistiques afin de partager l'expérience et le savoir-faire, de créer des réseaux et de dialoguer, rendant ainsi possible un renforcement du professionnalisme et de la compétitivité dans le secteur.

41. Le 22 juin 2007, le premier Forum régional des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques a rassemblé, sur la base de l'autofinancement, 100 participants issus de 17 pays. Il a convenu de la nécessité de créer un mécanisme permettant aux représentants du secteur de discuter périodiquement des questions d'intérêt commun, et d'instaurer un canal de communication avec les gouvernements au niveau régional. La Fédération indienne des associations de transitaires (FFFAI) s'est proposée pour accueillir la prochaine activité à Bombay en 2008, et l'Association pakistanaise des transitaires internationaux (PIFFA) a offert d'accueillir le Forum suivant, en 2009.

42. L'annexe I porte à la connaissance du Comité les conclusions de la réunion des dirigeants des associations nationales de transitaires et de logistique, organisée par la CESAP.

### **3. Renforcement des capacités logistiques**

43. Le secrétariat a aidé plusieurs pays à renforcer leurs compétences et leurs capacités dans le secteur logistique, en mettant en place un programme de formation portant sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique. Des ateliers pour la formation d'instructeurs ont eu lieu au Cambodge, en République démocratique populaire lao, en Malaisie, au Myanmar, à Sri Lanka et au Viet Nam. Certains de ces pays ont en outre demandé qu'on les aide à assurer la mise en œuvre des activités de formation, et à intégrer le matériel de formation de la CESAP à leurs programmes en vigueur. En outre, conformément au point 4.4 du Programme d'action régional, le secrétariat s'apprête à organiser des séminaires visant à faire mieux comprendre aux hauts responsables gouvernementaux le rôle et le développement du secteur logistique.

44. Le Comité est invité à faire part de son avis et à donner de nouvelles orientations quant aux mesures présentées dans les parties 1 (Lignes directrices régissant les activités des prestataires de services logistiques), 2 (Promotion du partenariat et de l'échange d'expérience dans la région) et 3 (Renforcement des capacités logistiques). Ces orientations pourraient prendre la forme de propositions adressées aux gouvernements membres pour renforcer les mécanismes de coordination et d'échange d'expérience entre les gouvernements et le secteur privé de la région. Le Comité est invité à soutenir les efforts des associations nationales pour créer, dans la durée, des programmes de formation nationaux, et à donner son avis au secrétariat quant aux questions à traiter lors des séminaires destinés aux hauts responsables gouvernementaux et portant sur le rôle et le développement du secteur logistique.

#### **D. Financement et participation du secteur privé**

45. Les activités se poursuivront en vue de définir les meilleures pratiques et les partenariats public-privé applicables à la région, concernant en particulier le financement du développement des infrastructures et l'opérationnalisation efficace du système.

46. En coopération avec la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Europe, le secrétariat prévoit de créer une alliance mondiale pour les partenariats public-privé, et de constituer des réseaux régionaux et nationaux visant à stimuler la coopération entre les gouvernements, le monde universitaire, les établissements de formation et le secteur privé; de mettre au point des matériels de formation et diffuser les informations requises pour aider à renforcer les capacités des responsables publics chargés de concevoir et de mettre en œuvre des partenariats public-privé à différents niveaux; d'évaluer la capacité d'établir des partenariats public-privé, et de mettre au point des plans d'action propres à renforcer cette capacité dans les pays participants; de créer un mécanisme pour la formation et l'information en ligne.

47. À cette fin, et avec le soutien de la CESAP, le Ministère de la planification et du budget de la République de Corée organisera à Séoul, le 5 octobre 2007, une Conférence ministérielle sur les

partenariats public-privé pour le développement des infrastructures. La Conférence sera précédée d'une réunion d'experts convoquée par la CESAP (2-3 octobre 2007), et d'un Forum Asie-Pacifique des entreprises sur le partenariat public privé (4 octobre 2007). Des invitations ont été envoyées aux membres et membres associés de la CESAP.

48. Le Comité souhaitera peut-être encourager les ministères, organismes et organisations concernés à participer à ces diverses réunions, et commenter la proposition de créer une alliance ou un réseau pour les partenariats public-privé.

### **E. Opérationnalisation des couloirs et axes de transport**

49. Au titre de sa priorité 1 (Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit), le Programme d'action d'Almaty cite, parmi les mesures spécifiques qui s'imposent, l'aménagement de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, selon qu'il convient ; il y est en outre indiqué que cela devrait contribuer largement à faciliter le transport en transit, et que le rôle des commissions régionales et des organisations sous-régionales devrait être renforcé davantage à cet égard<sup>14</sup>.

50. Dans sa résolution 63/9 du 23 mai 2007, la Commission a estimé qu'une méthode efficace pour la mise en place d'un système de transport intégré consistait à opérationnaliser des couloirs et axes prioritaires de transport dans le cadre de ce système. Dans ce contexte, la Commission a prié le Secrétaire exécutif d'effectuer, compte tenu des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que des grandes liaisons interrégionales de transport eurasiatiques et autres, une étude définissant les couloirs de transport prioritaires et les bonnes pratiques qui pourraient y être appliquées et proposant des mesures spécifiques, par exemple des mémorandums d'accord, qui préparent la voie à l'exploitation efficace de ces couloirs.

51. La création de couloirs de transport internationaux est une méthode susceptible d'accélérer la mise en place d'un système de transport international intermodal intégré. Elle pourrait aussi aider à développer plus efficacement les transports dans la région, compte tenu des aspects techniques et des questions d'interopérabilité intervenant dans la facilitation des transports aux points de franchissement des frontières, et contribuer ainsi à la prospérité économique et sociale sur tout le continent.

52. La méthode des couloirs faciliterait en outre l'adoption et la mise en œuvre, à tous les niveaux, de lois et de politiques des transports fondées sur des principes et des normes communes et sur des conventions multilatérales et autres instruments juridiques. Elle permettrait ainsi d'harmoniser davantage le cadre réglementaire existant dans la région de la CESAP.

---

<sup>14</sup> Paragraphe 14 e) du Programme d'action d'Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral en créant un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit ; ce Programme a été adopté à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, tenue à Almaty (Kazakhstan) en août 2003.

53. Un couloir de transport efficace se caractérise par le passage d'un volume suffisant de marchandises et par une gamme complète de services. Une des stratégies à suivre pour créer ce type de couloir pourrait consister à promouvoir et à soutenir la mise en place d'une gamme complète de services de transport et de services logistiques, ainsi que l'établissement, en certains points du couloir, de plaques tournantes intégrées (ou ports secs) pour le transit et la distribution des marchandises.

54. Le développement économique sera favorisé non seulement aux extrémités du couloir de transport, mais également tout au long de ce dernier. À cette fin, la coopération entre les pays traversés par le couloir est essentielle, et diverses possibilités s'offrent pour mettre en place un cadre institutionnel propice à une telle coopération.

55. Il existe de nombreux exemples de coopération le long des couloirs de transport, en Amérique du Nord, en Afrique australe et en Europe. Les plus connus et les plus réussis sont les dix couloirs de transport paneuropéens et les quatre zones de transport paneuropéennes, définis lors de trois conférences paneuropéennes des transports, tenues respectivement en 1991, 1994 et 1997.

56. La première Conférence paneuropéenne des transports a eu lieu à Prague en 1991. Elle a adopté une déclaration stipulant notamment qu'il fallait développer «un système paneuropéen des transports efficace, conformément aux principes de l'économie de marché et de la concurrence loyale, selon un concept de transports européens intégrés qui réponde aux objectifs des politiques sociale, de l'environnement et de l'énergie, ainsi qu'aux normes de sécurité, et qui élimine les restrictions superflues, telles que certaines conditions de chargement ou les barrières techniques et administratives».

57. La deuxième Conférence paneuropéenne des transports, tenue en Crète (Grèce) en 1994, a adopté un rapport qui s'inspirait largement de la Déclaration de Prague et définissait neuf liaisons paneuropéennes de transport multimodal d'intérêt européen, considérées comme une base pour les activités visant à développer l'infrastructure des transports en Europe centrale et orientale. Entre 1994 et 1997, année de la troisième Conférence paneuropéenne, les travaux concernant les couloirs définis en Crète ont bien progressé, et beaucoup de résultats positifs ont été enregistrés. Ainsi, pour chacun des neuf couloirs, tous les participants ont signé un mémorandum d'accord, et un Comité de direction et un secrétariat technique ont été créés. La troisième Conférence paneuropéenne des transports, tenue à Helsinki en 1997, a décidé de créer un dixième couloir. S'appuyant sur les progrès réalisés dans la création de ces couloirs, elle a aussi adopté une démarche plus globale, adaptée à la complexité des besoins. Cette démarche a permis d'adopter le concept complémentaire de zone de transport paneuropéenne, et quatre zones de ce type ont été définies.

58. Dans la région de la CESAP, l'opérationnalisation du couloir Nord du Chemin de fer transasiatique a été promue efficacement au moyen d'un mémorandum d'accord signé par la Chine, le Kazakhstan, la Mongolie, la République de Corée, la Fédération de Russie, le Bélarus et la Pologne,

ainsi que par deux organisations internationales: l'Union internationale des chemins de fer et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer; ce mémorandum comporte certains principes relatifs à la coopération.

59. Comme le préconise la résolution 63/9 de la Commission, le secrétariat se prépare à effectuer une étude visant à définir des couloirs de transport prioritaires ainsi que des bonnes pratiques qui pourraient y être appliquées. Il s'agira ainsi de :

- Définir des couloirs de transport prioritaires régionaux en collaboration avec les pays membres, en s'appuyant sur les résultats obtenus à ce jour (réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, Programme spécial pour les économies d'Asie centrale, etc.);
- Dresser l'inventaire des conditions prévalant le long de ces couloirs: état des infrastructures, niveau de facilitation, etc., sur la base des informations communiquées par les pays membres;
- Proposer pour chacun de ces couloirs des mécanismes institutionnels, compte tenu des besoins et capacités spécifiques des pays concernés.

60. L'étude sera analysée lors d'une réunion d'experts, puis soumise au Comité de la gestion de la mondialisation pour examen.

61. Les pays qui privilégient la méthode des couloirs, ou qui ont défini des itinéraires prioritaires en vue de coopérer avec leurs voisins, sont invités à faire part des informations pertinentes au Comité.

62. Le Comité est également invité à donner son avis au secrétariat quant aux questions et aux stratégies pouvant être abordées dans l'étude.

### **III. QUESTIONS SOUMISES AU COMITÉ POUR EXAMEN**

63. Comme demandé aux paragraphes 22 (Opérationnaliser et promouvoir la Route d'Asie: la caravane de camions entre Tokyo et Istanbul), 32 (Cadres juridiques applicables aux transports internationaux: accord sur la facilitation des transports routiers), 44 (Renforcer le professionnalisme dans le secteur du transit et de la logistique), 48 (Financement et participation du secteur privé), 61 et 62 (Opérationnalisation des couloirs et axes de transport), les membres du Comité sont invités à faire part de l'expérience de leur pays, et à conseiller le secrétariat quant à la mise œuvre du programme d'action dans les domaines pertinents.

*Annexe I*

**Réunion des dirigeants des associations nationales de transitaires et de logistique,  
organisée par la CESAP le 20 juin 2007 à Bangkok**

**CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

1. La Réunion a estimé que la région de la CESAP possédait des exemples de réglementation publique et d'autoréglementation du secteur. Les participants ont estimé d'un commun accord que des normes minimales communes pouvaient renforcer le professionnalisme et créer des conditions inspirant la confiance à l'égard des services offerts. Ils ont également estimé qu'une démarche régionale pourrait être opportune dans un premier temps, et demandé au secrétariat de compiler et de diffuser les informations recueillies au sujet des associations nationales.
2. La Réunion a pris note avec intérêt des informations présentées par différents pays concernant les initiatives que prenaient les associations nationales afin d'aider leurs membres. Elle a demandé au secrétariat de la CESAP de rassembler des informations sur certaines initiatives mises en œuvre avec succès par les associations nationales de transitaires et de logistique, et de diffuser lesdites informations parmi les pays de la région de la CESAP.
3. La Réunion a constaté, en s'en félicitant, que les gouvernements adoptaient une attitude plus positive envers le secteur privé et la profession, notamment en les associant davantage à leurs activités.
4. La Réunion a soutenu l'initiative prise par la CESAP pour encourager les gouvernements à créer des mécanismes officiels ou à renforcer les mécanismes existants en vue d'institutionnaliser et de renforcer la coordination entre les principales parties intéressées, et pour encourager la participation du secteur privé et des ministères du commerce, des transports et des finances.
5. Les participants ont estimé à l'unanimité que les dirigeants des associations nationales de transitaires et de logistique devraient se réunir périodiquement, et elle a félicité le secrétariat de la CESAP d'avoir organisé la Réunion. Il a également été convenu qu'un dialogue sous-régional pourrait se dérouler en marge de celle-ci.
6. Il a été convenu d'organiser la réunion de 2008 en coordination avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).
7. La Réunion a salué la proposition de la Fédération indienne des associations de transitaires (FFFAI) d'accueillir la réunion de 2008, et celle de l'Association pakistanaise des transitaires internationaux (PIFFA) d'accueillir la réunion de 2009.

- - - - -