



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GENERALE

TD/B/44/9
25 juillet 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Quarante-quatrième session
Genève, 13 octobre 1997
Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

QUESTIONS DIVERSES

- a) Mesures spécifiques se rapportant aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Rapport intérimaire du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
I. INTRODUCTION	1 - 4
II. ACTIVITES DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET DE DEVELOPPEMENT	5 - 27
A. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit des pays en développement sans littoral et de transit	5
B. Réunions de groupes consultatifs de pays en développement sans littoral et de transit	6 - 8
C. Autres activités de la CNUCED	9 - 27
1. Révision de l'Accord de transit du couloir septentrional	9
2. Système douanier automatisé (SYDONIA)	10 - 13
3. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)	14 - 18
4. Initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale : reconstruire la route de la soie	19 - 22
5. Réunion d'experts sur l'informatique .	23 - 27
III. MESURES PRISES PAR LES PAYS ET PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET INTERGOUVERNEMENTALES EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL	28 - 36

I. INTRODUCTION

1. Au paragraphe 15 de sa résolution 50/97, l'Assemblée générale a accueilli avec satisfaction la note du Secrétaire général et le rapport intérimaire du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) sur des actions spécifiques se rapportant aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral ¹, et a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) d'établir, avec le Secrétaire général de la CNUCED, un rapport sur l'application de la résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale à sa cinquante-deuxième session.

2. Au paragraphe 9 de la même résolution, l'Assemblée a pris acte du rapport de la deuxième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue à New York du 19 au 22 juin 1995 ², et a fait sien le Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs qui figure dans ce rapport. Au paragraphe 11, elle a prié le Secrétaire général de convoquer en 1997 une autre réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs, d'institutions financières et d'organismes de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit des pays en développement sans littoral et de transit ainsi que d'étudier la possibilité de définir des mesures spécifiques et pragmatiques. Cette réunion s'est tenue sous les auspices de la CNUCED au Siège de l'ONU, à New York, du 18 au 20 juin 1997. Le Conseil est saisi, pour examen, du rapport sur les travaux de ladite réunion, notamment des conclusions et des recommandations qui y sont formulées (TD/B/44/7 - TD/B/LDC/AC.1/11).

3. Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée a noté avec satisfaction la contribution apportée par la CNUCED à la formulation de mesures internationales visant à résoudre les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, et a prié la Conférence, entre autres choses, de suivre en permanence le développement des infrastructures, institutions et services de transport en transit, de surveiller l'application des mesures convenues, de collaborer à toutes les initiatives pertinentes, y compris celles du secteur privé et des organisations non gouvernementales, et de servir de centre de coordination pour l'examen des questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral. Au paragraphe 14, elle a également invité le Secrétaire général de l'ONU à prendre, en consultation avec le Secrétaire général de la CNUCED, les mesures voulues pour assurer la mise en oeuvre efficace des activités demandées dans la résolution. Les activités que la CNUCED a récemment entreprises à cet effet en faveur de pays en développement sans littoral font l'objet de la section II du présent rapport.

1/ A/50/341.

2/ TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7.

4. Au paragraphe 5 de la même résolution, l'Assemblée a invité les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins à renforcer encore leurs arrangements de coopération et, au paragraphe 7, a invité les pays donateurs et les institutions multilatérales de financement et de développement à apporter à ces pays une aide financière et une assistance technique appropriées. A cette fin, le Secrétaire général de la CNUCED a demandé aux pays et aux institutions concernés de l'informer des mesures qu'ils avaient prises à cet égard. Les informations reçues sont brièvement exposées dans la section III du présent rapport.

II. ACTIVITES DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

A. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit des pays en développement sans littoral et de transit

5. Afin d'aider la Réunion d'experts gouvernementaux convoquée en application du paragraphe 11 de la résolution 50/97 de l'Assemblée générale, à examiner les progrès enregistrés dans le développement des systèmes de transit, le Secrétaire général de la CNUCED a fait réaliser, avec l'appui financier du PNUD, des études détaillées analysant aux niveaux régional et sous-régional l'évolution récente du secteur des transports en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, et recommandant des mesures à prendre. Ces études ont décrit les programmes en cours visant à remettre en état et à entretenir l'infrastructure de transit ainsi qu'à améliorer la gestion et l'exploitation. Elles se sont particulièrement penchées sur les programmes et projets mis en oeuvre dans un cadre sous-régional et ont exposé les nouvelles mesures de politique générale prises en matière de transport en transit par les autorités de chaque pays. Parmi les programmes et projets en question, figuraient un certain nombre de projets d'investissement et de programmes d'assistance technique prioritaires pour lesquels des bailleurs de fonds sont recherchés³. Les résultats de ces études et la contribution apportée par les commissions économiques régionales ont servi à établir le document de base destiné à la Réunion d'experts susmentionnée (TD/B/42(1)/24).

^{3/} Pour plus de précisions, voir : Review of the Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in West Africa and Proposals for Future Action, par M. K. Evlo, consultant de la CNUCED (1997); Overview of the Recent Developments of the Transit Transport Facilities and Services for Rwanda's Exports and Imports, par M. J. S. Nsabiyumva, consultant de la CNUCED (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Systems in East Africa and Proposals for Future Action, par M. Stephen Wainaina, consultant de la CNUCED (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Transport in Southern Africa and Proposals for Future Action, par M. A. Rugamba, consultant de la CNUCED (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Nepal, Bhutan and Lao People's Democratic Republic and Proposals for Future Action, par M. V. Raman, consultant de la CNUCED (1997); et Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Latin America and Proposals for Future Action, par M. R. P. Castellon, consultant de la CNUCED (1997). Ces rapports sont disponibles au secrétariat de la CNUCED.

B. Réunions de groupes consultatifs de pays en développement
sans littoral et de transit

6. Au paragraphe 10 de la résolution 50/97, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de la CNUCED d'organiser, en collaboration avec les pays et organismes donateurs, en particulier le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), les commissions régionales et les institutions sous-régionales compétentes, des groupes consultatifs spéciaux afin de déterminer des domaines prioritaires d'action aux niveaux national et sous-régional et d'élaborer des programmes d'action. Ce processus a débuté par une réunion consultative intéressant la Mongolie et les pays de transit voisins, à savoir la Chine et la Fédération de Russie. Elle a été organisée par la CNUCED et le PNUD en collaboration étroite avec le Gouvernement mongolien, à Oulan-Bator du 20 au 22 mai 1997. Le Japon et la République de Corée y ont également assisté en tant qu'observateurs.

7. Les participants à la réunion ont examiné l'évolution récente de la situation à l'échelon sous-régional à la lumière du Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs, qui a été adopté à la deuxième Réunion d'experts gouvernementaux⁴. En premier lieu, ils ont passé en revue les éléments de politique générale qui étaient indispensables à l'instauration d'un cadre viable de nature à accroître l'efficacité du transport en transit : amélioration des accords bilatéraux de transit en vigueur, promotion d'un accord sous-régional complémentaire ainsi que de conventions et d'accords internationaux relatifs au transit, mise en place d'itinéraires de rechange, commercialisation des services de transit, exploitation des possibilités d'expansion du commerce sous-régional, etc. En second lieu, les participants ont examiné les insuffisances actuelles de l'infrastructure matérielle du transport en transit et les propositions formulées afin d'y remédier. Par ailleurs, ils ont mis l'accent sur la contribution que l'assistance extérieure devait apporter à la mise en oeuvre des programmes prioritaires convenus. La réunion a débouché sur l'adoption du mémorandum d'accord d'Oulan-Bator, qui reprend les principaux points évoqués ci-dessus.

8. Les consultations menées en Afrique et en Amérique latine entre des pays sans littoral et les pays de transit voisins se sont inscrites dans le cadre des arrangements institutionnels en vigueur relevant des divers mécanismes sous-régionaux. Les réunions périodiques de la Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC), de l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional en Afrique de l'Est et du Centre, de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR) et du Marché commun du Sud (MERCOSUR) en Amérique latine ont servi de cadre à des échanges de vues sur les mesures à prendre dans les domaines prioritaires en vue d'améliorer les systèmes de transport en transit. Les mesures envisagées sont les suivantes : réalisation des liaisons indispensables dans le réseau d'infrastructures de transport en transit, entretien des installations existantes, suppression des obstacles autres que matériels (pesanteur des

formalités et règlements de transit, etc.) qui continuent d'entraver sérieusement l'utilisation de certains couloirs de transit, renforcement des mécanismes visant à faire appliquer les accords de transit sous-régionaux, poursuite de la libéralisation des services de transit, participation accrue du secteur privé aux activités de transport en transit, etc. En Asie centrale, les réunions récemment consacrées à la mise en place éventuelle d'un dispositif en vue d'un accord de transit sous-régional ont également fourni l'occasion d'examiner certaines de ces priorités. En Asie du Sud-Est, les consultations bilatérales régulières sur les questions de transit portent aussi sur les besoins futurs du transport en transit. La réunion qui s'est tenue à New York a elle-même donné lieu à des discussions officielles entre certains experts de pays en développement sans littoral et de transit.

C. Autres activités de la CNUCED

1. Révision de l'Accord de transit du couloir septentrional

9. A la réunion annuelle de l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional tenue en novembre 1996, les Gouvernements du Burundi, du Kenya, du Rwanda, de l'Ouganda et de la République démocratique du Congo (ex-Zaïre) ont officiellement décidé de proroger l'accord sous-régional de transit, qui avait expiré en octobre 1996, pour une nouvelle période de 10 ans. Les Etats membres sont néanmoins convenus de la nécessité de revoir certains des protocoles afin de tenir compte des faits nouveaux survenus dans le système de transit. Ils ont donc prié le Secrétariat permanent de l'Autorité, à Mombasa (Kenya), de solliciter une assistance technique à cet effet. La CNUCED, qui avait déjà apporté son concours au Secrétariat permanent de l'Autorité dans ce domaine, a dépêché une mission dont les membres ont élaboré un programme de travail et un calendrier appropriés. Le programme de travail prévoit l'organisation d'une série d'ateliers nationaux dans les différents Etats membres pour examiner la politique suivie dans chaque pays en matière de transport en transit et les autres mesures à prendre en compte dans la révision de l'accord. Il propose en outre d'organiser un atelier sous-régional destiné à harmoniser les points de vue concernant les nouvelles activités à entreprendre dans les divers sous-secteurs, compte tenu également du rôle des exploitants du secteur privé. Des consultations sont en cours avec le secrétariat au sujet des activités de suivi.

2. Système douanier automatisé (SYDONIA)

10. L'efficacité des formalités douanières contribue grandement à accélérer le traitement et le dédouanement des marchandises en transit. Il s'avère à cet égard très utile que des pays voisins recourent à des régimes douaniers identiques ou compatibles qui facilitent l'échange d'informations et réduisent les délais.

11. Les projets SYDONIA visent à réorganiser, à moderniser et à informatiser l'administration des douanes à l'aide d'un logiciel évolué mis au point et installé par la CNUCED, qui permet de rationaliser les procédures douanières, d'accélérer le dédouanement des marchandises, d'améliorer le recouvrement des recettes et de recueillir des données statistiques à jour et fiables sur le commerce extérieur.

12. Des projets de ce type sont en cours ou ont été menés à bien dans plus de 70 pays, dont 14 pays sans littoral et 15 pays de transit. Un module spécifique de suivi des marchandises en transit, utilisant une série de messages fondés sur les normes internationales, est actuellement mis au point pour le SYDONIA; il pourra être relié au système SIAM, à d'autres systèmes de localisation des marchandises et à des bases de données de contrôle. Les travaux relatifs au programme SYDONIA ont également été abordés à la Réunion d'experts sur l'informatique récemment organisée par la CNUCED (voir par. 23 à 27 ci-après).

13. La mise au point du SYDONIA a été financée au moyen de contributions versées par l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, la France, l'Italie, le Japon, la Norvège, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse ainsi que par le PNUD, l'Union européenne, la Banque mondiale, la Banque de développement des Caraïbes et la Banque interaméricaine de développement.

3. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)

14. L'un des principaux programmes de coopération technique entre la CNUCED et les pays en développement porte sur la mise au point et l'installation du Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), nom générique donné à un ensemble d'applications informatiques qui constituent un système d'information logistique répondant aux besoins du transit et du transport multimodal de marchandises. Le SIAM fournit aux entreprises de transport des données fiables, utiles et immédiates sur la localisation des marchandises et du matériel de transport.

15. Au cours des deux dernières années, le SIAM a été installé en partie ou en totalité dans les pays sans littoral et de transit ci-après :

- **PortTracker** : Les modules Harbour Master et Gate Pass sont en cours d'installation, dans les ports de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) et Dar es-Salaam (Tanzanie).
- **RailTracker** : A la demande des utilisateurs, c'est à la mise au point et à l'installation du module SIAM destiné au réseau ferroviaire que la majeure partie des efforts et des investissements ont été consacrés. Marchandises et matériel roulant peuvent désormais être localisés sur les réseaux suivants : Sénégal et Mali; Côte d'Ivoire et Burkina Faso; Ghana; Cameroun; Soudan; Kenya, République-Unie de Tanzanie et Ouganda; TAZARA, Malawi, Zambie et République démocratique du Congo; Bangladesh.

16. La Compagnie ghanéenne des chemins de fer ne peut localiser pour l'instant que le matériel roulant.

17. Les avantages, énumérés ci-après, que présente l'utilisation du module RailTracker du SIAM ont été confirmés tant par des sources indépendantes que par les utilisateurs eux-mêmes :

- Les responsables de l'acheminement des marchandises et autres gestionnaires ont dorénavant accès en ligne à des informations détaillées sur : la position des wagons sur le réseau; le nombre de voitures en panne; les wagons chargés depuis plus de trois jours; les voitures à l'atelier, etc.
- Il est à présent plus facile d'établir, à l'intention des divers échelons des administrations ferroviaires, des rapports hebdomadaires ou mensuels contenant toutes sortes d'informations : données hebdomadaires relatives aux chargements; clients et marchandises; consommation moyenne des locomotives au kilomètre; temps de transit des convois, etc.
- L'information destinée à la clientèle s'est considérablement améliorée. Il fallait naguère quatre à cinq jours pour faire savoir au client où se trouvait son wagon, alors que ce type de renseignement peut désormais être fourni sur-le-champ.
- Des résultats positifs tangibles ont été enregistrés en ce qui concerne le temps d'immobilisation des voitures, leur disponibilité ou le temps moyen de réparation, les frais d'affrètement des wagons, etc.
- La gestion opérationnelle des chemins de fer des pays de transit et sans littoral dont les réseaux sont connectés a été intégrée dans un système unique, ce qui facilite la circulation des marchandises en transit.

18. Si le SIAM est financé en grande partie par la Commission européenne, il a également reçu des fonds du PNUD et de la Banque mondiale ainsi que d'organismes de développement allemands et français.

4. Initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale : reconstruire la route de la soie

19. L'initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale (projets KAZ/97/019, KYR/96/009, TAJ/96/004, TUK/96/007 et UZB/96/011), lancée en avril 1995, vise à réduire les coûts de transit dans les Républiques d'Asie centrale pour aider leur commerce extérieur et soutenir leur croissance économique.

20. La réunion technique sur les liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux, tenue à Ankara (Turquie) du 7 au 9 novembre 1995, a défini un programme de réforme propre à améliorer les systèmes de transport en transit dans la région, une grande place étant accordée à la conclusion d'un accord-cadre sur le transport en transit.

21. Un pas décisif a été franchi en vue de l'élaboration de cet Accord-cadre lors d'une réunion de hauts fonctionnaires des Républiques d'Asie centrale tenue à Issyk-Kul (Kirghizistan) en novembre 1996, qui a adopté un projet commun devant servir de base à des négociations avec les pays de transit voisins. L'Accord-cadre définit les modalités de la coopération régionale en matière de transport en transit : mise en place, entretien et gestion

des infrastructures et des services de transport, harmonisation de la réglementation relative au transit et des procédures et documents douaniers, etc. Sur le plan institutionnel, il prévoit une participation des organismes gouvernementaux à tous les échelons et la création d'un secrétariat chargé de veiller à l'application des différents protocoles sectoriels.

22. Les premières négociations entre les Républiques d'Asie centrale et les pays voisins de transit devraient avoir lieu en septembre/octobre 1997, avec la participation des pays ci-après : Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turquie et Turkménistan.

5. Réunion d'experts sur l'informatique

23. A la demande de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement de la CNUCED, une réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit s'est tenue en mai 1997. Les participants à la Réunion ont rappelé que, malgré les progrès rapides des technologies de l'information, le transit douanier continuait de reposer en grande partie sur des procédures impliquant la transmission de documents sur papier. Ils ont souligné la contribution essentielle des technologies d'information à un bon fonctionnement des systèmes de transit douanier. Les systèmes d'information servant à localiser les marchandises en transit devraient être améliorés en vue d'une automatisation de la saisie des données. L'absence de tels systèmes dans de nombreux pays compromettrait l'efficacité des entreprises de transport en transit; elle était également préjudiciable à l'efficacité des systèmes de transit douanier. Les participants ont rappelé que de nombreux pays se situant à différents niveaux de développement utilisaient le SYDONIA et le SIAM. Ils sont convenus que l'informatisation des formalités de transit pourrait beaucoup contribuer à accélérer les procédures et à en réduire le coût, dans l'intérêt du commerce, tout en rendant plus efficaces les contrôles douaniers et la localisation des marchandises.

24. Les participants à la Réunion ont estimé que la CNUCED devrait, en coopération avec toutes les autres parties intéressées, s'employer à mettre au point un module sur le transit, dans le contexte du SYDONIA et du SIAM.

25. A leur avis, ce module pouvait couvrir toutes les fonctions de contrôle douanier et de suivi des marchandises en transit du début à la fin d'une opération de transit, y compris la décharge des garanties le cas échéant. Il devrait être ouvert à des systèmes informatiques analogues et, pour autant que la législation nationale le permette, autoriser l'accès voulu aux exploitants commerciaux et aux entrepreneurs de transport. Les messages utilisés devraient reposer sur les normes internationales en vigueur, en particulier les règles EDIFACT/ONU. Un groupe de pays de transit et de pays sans littoral - la priorité étant accordée aux pays les moins avancés - pourrait être sélectionné pour tester l'application de ce module de transit électronique.

26. Les participants à la Réunion ont également estimé que la CNUCED devrait coopérer avec les organisations s'occupant du développement et de la maintenance des systèmes de transit, en particulier la Commission

économique pour l'Europe de l'ONU, la Commission européenne, divers groupements régionaux de pays en développement ainsi que des entités compétentes du secteur public et du secteur privé.

27. Les participants à la Réunion ont reconnu la nécessité d'un système global de transit douanier et d'un système intégré de localisation des marchandises ouvert à tous les exploitants. Ils ont également reconnu que la CNUCED devrait continuer d'apporter un appui aux utilisateurs du SYDONIA et du SIAM ainsi que de poursuivre le développement et l'installation, y compris la promotion et le soutien correspondants, de ces deux systèmes.

III. MESURES PRISES PAR LES PAYS ET PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES
ET INTERGOUVERNEMENTALES EN FAVEUR DES PAYS
EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL

28. On trouvera ci-après un aperçu des informations reçues de plusieurs pays en développement sans littoral et de transit, d'autres pays en développement et de pays développés ainsi que d'organisations internationales et intergouvernementales sur les activités menées afin d'améliorer les systèmes de transport en transit ⁵.

29. Les pays en développement sans littoral ont présenté leurs programmes visant à développer l'infrastructure du transport en transit, c'est-à-dire à remettre en état et entretenir les installations existantes et à réaliser les liaisons indispensables dans le réseau routier de transit. Ils ont également décrit le cadre juridique et les règlements administratifs applicables au mouvement des marchandises en transit. De manière générale, il a été souligné que les accords de transit bilatéraux et sous-régionaux en vigueur devaient être remaniés et réexaminés pour tenir compte de l'évolution récente des systèmes de transit : développement des installations existantes, mise en place de dépôts intérieurs de conteneurs (ports secs) et utilisation de nouveaux itinéraires de transit par chemin de fer, routes et voies navigables intérieures, etc. Les mécanismes de surveillance et de mise en oeuvre des accords de transit devaient être renforcés. Il importait tout particulièrement de resserrer les contrôles concernant la réglementation relative à la charge par essieu et les procédures de maintenance et de continuer à harmoniser et à simplifier les formalités et documents douaniers et la tarification des usagers de la route à l'échelon sous-régional. La nécessité de développer les programmes régionaux et nationaux de formation destinés aux responsables de la gestion et de l'exploitation des systèmes de transport en transit a également été soulignée.

30. Les pays en développement de transit ont présenté les programmes de développement en cours qui visent à améliorer les installations de transit - en particulier l'accostage dans les ports, l'entreposage, les services de transit routier et ferroviaire ainsi que les procédures et règles de dédouanement dans les ports et aux postes frontière - et à faciliter ainsi

⁵/ Les informations détaillées figurant dans les réponses reçues sont disponibles au secrétariat de la CNUCED. Les études régionales et sous-régionales réalisées par la CNUCED dans les pays en développement sans littoral et de transit au titre des préparatifs techniques de la Réunion d'experts gouvernementaux ont fourni des renseignements supplémentaires.

le mouvement des marchandises en transit à destination et en provenance des pays sans littoral voisins. Certains pays ont également fait état du traitement préférentiel appliqué aux pays sans littoral concernant les droits prélevés sur les marchandises en transit et les préférences commerciales accordées à ces pays. Les accords et arrangements de transit bilatéraux et sous-régionaux existant entre les pays de transit et les pays sans littoral voisins constituent généralement le cadre juridique à l'intérieur duquel la plupart des prestations fournies au titre des installations et des services susmentionnés sont définies. Même si ces accords sont plus ou moins bien appliqués, il est incontestable que la plupart des pays en transit tiennent en général à améliorer les services de transit.

31. Plusieurs pays en développement de transit ont pris d'autres mesures pour rendre les transports en transit plus efficaces, notamment en libéralisant les services connexes. Nombre d'entre eux s'attachent à encourager la concurrence dans ce domaine, en particulier dans le secteur routier, où les entreprises privées jouent un rôle croissant. De plus en plus de services ferroviaires et portuaires sont également commercialisés et les organismes responsables jouissent d'une autonomie accrue sur le plan de l'exploitation.

32. Les réponses reçues des organisations internationales varient suivant les cas. Les commissions économiques régionales et la Banque mondiale apportent, dans le cadre d'importants programmes, une assistance financière et technique visant expressément à améliorer l'infrastructure du transport en transit et la qualité des services de transit. Bien que la Banque accorde généralement ce type d'assistance au titre de projets d'infrastructure par pays, certains programmes régionaux ont bénéficié ces dernières années d'une attention particulière, notamment en Afrique subsaharienne. L'objectif est également de faire en sorte que la politique générale relative au transit encourage une libéralisation des services offerts dans ce domaine pour accroître l'efficacité des opérations de transport en transit. Les initiatives tendant à améliorer les méthodes de gestion et à renforcer les régimes juridiques et fiscaux applicables au transport en transit sont également appuyées.

33. Les commissions économiques régionales d'Afrique et d'Asie exécutent la plupart de leurs projets d'assistance dans le cadre des programmes de la Décennie des transports et des communications. Toutefois, l'aide directe qu'elles peuvent fournir se limite pour l'essentiel à des programmes d'assistance technique financés en grande partie par le PNUD. En Asie, ces programmes ont récemment consisté à aider les pays en développement sans littoral d'Asie centrale à développer leurs réseaux routier et ferroviaire afin de favoriser le commerce sous-régional et les liaisons avec de nouveaux pays de transit éventuels voisins. Cette assistance a également porté sur d'autres domaines liés à la facilitation du transit, par le biais d'une amélioration des régimes juridiques applicables. La CNUCED et le PNUD participent pleinement à l'appui fourni en la matière.

34. Ces dernières années, le programme d'assistance de la CEA a en outre été axé sur le suivi des projets de la Décennie des transports et des communications visant à améliorer l'infrastructure matérielle des transports et à apporter un concours technique direct dans les domaines suivants :

facilitation du transit, renforcement du cadre juridique du transit, systèmes d'information sur le transport en transit, amélioration de la sécurité et de la navigation sur les voies navigables intérieures, conclusion d'accords de coopération dans le transport aérien, etc.

35. D'autres organisations internationales ont décrit les programmes d'assistance entrepris en faveur des pays en développement sans littoral dans leurs domaines de compétence respectifs. L'OACI a mené des activités en vue d'améliorer les installations de transport aérien dans divers pays en développement sans littoral et notamment d'y développer les services de transport aérien dans les zones rurales. Les programmes d'assistance technique exécutés tant au niveau national qu'au niveau sous-régional par la FAO - dans les domaines de la production vivrière, de la sécurité alimentaire, de la gestion des ressources forestières et de la pêche - ont pour objet d'accroître les capacités d'approvisionnement des pays bénéficiaires. Le FMI a largement participé à l'appui fourni à plusieurs pays sans littoral en faisant bénéficier leurs institutions financières d'une assistance technique, de facilités d'ajustement structurel renforcées, d'accords de confirmation, de financements compensatoires et de facilités d'aide d'urgence ainsi que d'une assistance en matière de formation.

36. Les réponses reçues des pays développés reflètent l'opinion récemment exprimée par plusieurs pays donateurs participant activement aux travaux de diverses instances internationales qui s'intéressent aux pays en développement sans littoral. Il en ressort que les pays développés sont manifestement déterminés à appuyer les programmes menés dans la plupart des pays sans littoral en vue d'améliorer les infrastructures et les services de transport en transit. Nombre de ces programmes sont exécutés dans le cadre d'organisations sous-régionales telles que la SATCC en Afrique australe, la CEDEAO, l'UDEAC en Afrique de l'Ouest et du Centre, l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional en Afrique de l'Est et du Centre, le MERCOSUR en Amérique latine et l'OCE en Asie. Ce type d'approche favorise une coopération étroite entre les pays sans littoral et les pays de transit voisins et encourage les uns comme les autres à renforcer et à mieux faire appliquer les accords sous-régionaux de transit et les autres arrangements relatifs au commerce sous-régional.
