



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

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/46/6  
TD/B/LDC/AC.1/15  
14 septembre 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Quarante-sixième session  
Genève, 18 octobre 1999

RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX DE PAYS  
EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE PAYS EN DÉVELOPPEMENT  
DE TRANSIT AINSI QUE DE REPRÉSENTANTS DE PAYS DONATEURS  
ET D'ORGANISMES DE FINANCEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Tenue au Siège du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies,  
à New York, du 24 au 26 août 1999

**RÉSUMÉ**

En application de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale, la quatrième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement a été tenue sous les auspices de la CNUCED au Siège du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 24 au 26 août 1999. Les participants ont examiné les problèmes liés à l'infrastructure physique et aux obstacles non physiques dans l'optique d'une réduction du coût de transport en transit et a formulé des recommandations sur les mesures à prendre par les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté internationale. Les participants ont reconnu qu'en rassemblant des experts de pays en développement sans littoral et de transit de différentes régions et sous-régions ainsi que des représentants des donateurs, la Réunion a contribué de façon essentielle à une analyse approfondie des questions de transport en transit dans des perspectives nationale et régionale, et à un échange d'enseignements sur les meilleures pratiques. Ils ont également souligné que tous les pays concernés devaient prendre des mesures concrètes et que les donateurs devaient fournir une assistance plus importante. Ils ont recommandé que l'Assemblée générale, à sa cinquante-quatrième session, envisage de convoquer, en 2001, la cinquième réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organisations de financement et de développement. Dans ce contexte, il a été proposé, au cours de la Réunion, de convoquer une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit pour mettre en évidence de façon appropriée les problèmes des pays en développement sans littoral et de transit. Les participants ont demandé au secrétariat de la CNUCED de faciliter la mise en oeuvre des conclusions et recommandations de la Réunion et 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. Ils ont également demandé que soient dûment prises en considération les préoccupations des pays en développement sans littoral et de transit au cours des préparatifs en vue de la dixième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés et de la Réunion intergouvernementale de haut niveau sur le financement du développement.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION . . . . .	1 - 7
I. Examen des progrès des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit . . . . .	8 - 64
II. Projet de conclusions et recommandations . . . . .	65 - 80
III. Questions d'organisation . . . . .	81 - 84
A. Ouverture de la réunion . . . . .	81
B. Élection du Bureau . . . . .	82
C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux	83
D. Adoption du rapport de la réunion . . . . .	84

Annexes

- I. Rapports des consultations par région
- II. Participation

## INTRODUCTION

1. La Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement a été tenue au siège du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 24 au 26 août 1999, conformément au paragraphe 11 de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale. Elle a été précédée, le 23 août 1999, de consultations régionales. L'objet de la Réunion était d'examiner les progrès accomplis dans le développement de systèmes de transit, notamment les aspects sectoriels et les coûts de transport en transit, afin d'étudier la possibilité de formuler des mesures pratiques et précises.
2. La Réunion était saisie, pour son examen de la question, d'un rapport établi par le secrétariat de la CNUCED : "Progrès du système de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit : questions à examiner" (TD/B/LDC/AC.1/13); ainsi que de résumés des réponses données par les gouvernements et les organisations internationales : "Politiques et mesures adoptées par les pays et les organisations internationales pour améliorer les systèmes de transport en transit" (TD/B/LDC/AC.1/14).
3. Cent vingt-deux experts et représentants de 52 pays, venant de neuf pays donateurs, de trois organismes des Nations Unies, de deux organisations intergouvernementales, de trois organisations non gouvernementales, d'une institution spécialisée et d'une organisation régionale, ont participé à la Réunion.

### Déclarations d'ouverture

4. Ouvrant la Réunion au nom du Secrétaire général de la CNUCED, la Coordonnatrice spéciale pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaire a souhaité la bienvenue aux experts et aux représentants.
5. Le Président de la Réunion, S.E. M. Yukio Satoh, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire et représentant permanent du Japon auprès de l'Organisation des Nations Unies, a déclaré que le coût très élevé du commerce international pour les pays en développement sans littoral entravait gravement leur développement économique. L'insuffisance des équipements et diverses autres contraintes physiques continuaient de représenter des problèmes importants. Les obstacles non physiques, en particulier le choix inefficace et limité des compagnies de transport, la mauvaise utilisation des actifs, les réglementations officielles et des procédures de transit trop lourdes contribuaient à alourdir les frais de transport et d'assurance, de sorte que les marchandises restaient longtemps en transit. Il a relevé que les besoins et les problèmes des pays en développement sans littoral différaient selon les régions. Dans certaines d'entre elles, il était essentiel d'améliorer l'infrastructure physique, tandis que dans d'autres il fallait se mettre d'accord d'urgence sur des modalités régionales de transport en transit et dans d'autres encore il était nécessaire de déterminer les moyens d'appliquer les accords ou arrangements régionaux déjà convenus.

6. Soulignant l'importance de la coopération entre les pays sans littoral et leurs voisins pour le transport en transit, il a exhorté tous les partenaires de développement, dans un esprit de coopération, à soutenir plus activement les pays en développement sans littoral et de transit, qui ont pris d'ores et déjà de courageuses mesures pour adopter et appliquer des réformes de grande envergure. Il espérait que la Réunion sensibiliserait la communauté internationale aux besoins et aux difficultés des pays en développement sans littoral, qui devaient figurer en bonne place dans le programme d'action de la coopération internationale.

7. Il a ajouté que les recommandations de la Réunion seraient transmises à la prochaine session du Conseil du commerce et du développement et à celle de l'Assemblée générale, et constitueraient une précieuse contribution à la dixième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED X). Il a noté que les nombreuses réponses positives à l'invitation du Secrétaire général de la CNUCED à participer à la Réunion montraient assez l'importance que de nombreux pays attachaient aux problèmes de transit et à la nécessité de leur donner des solutions efficaces.

**I. EXAMEN DES PROGRÈS DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES  
PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PAYS  
EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT**

8. Dans sa déclaration au nom du Secrétaire général de la CNUCED, la Coordonnatrice spéciale pour les pays en développement les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les pays en développement insulaire a présenté ce point de l'ordre du jour et les documents établis par le secrétariat de la CNUCED. Elle a exprimé la gratitude de ce dernier au Gouvernement japonais pour l'aide financière généreuse qu'il offrait aux participants de pays sans littoral. Elle a déclaré que le coût élevé du transport en transit compromettait gravement la compétitivité en matière de commerce extérieur des 29 pays en développement sans littoral, dont 17 figuraient également parmi les moins avancés et risquaient d'être plus marginalisés encore.

9. Elle a déclaré que des mesures précises devaient être prises pour satisfaire les besoins particuliers et résoudre les problèmes propres des pays en développement sans littoral, qui appelaient une action sur deux fronts : l'amélioration de l'infrastructure physique et l'élimination des obstacles non physiques, en particulier une meilleure utilisation des actifs et une amélioration des formalités et des systèmes administratifs, réglementaires et institutionnels.

10. Se référant au document du secrétariat de la CNUCED portant la cote TD/B/LDC/AC.1/13, elle a déclaré que l'analyse de la structure et de l'ampleur des coûts de transit amenaient à formuler plusieurs conclusions importantes. En premier lieu, les coûts de transit terrestre des marchandises étaient plus élevés que les coûts de transport maritime. Il s'ensuivait que les efforts visant à améliorer la compétitivité des exportations des pays en développement sans littoral devaient porter en priorité sur le niveau et la structure des coûts de transit terrestre. Cette constatation entraînait d'importantes responsabilités pour les pays en développement sans littoral et pour

leurs voisins. Elle espérait que les pays donateurs et les institutions financières et de développement apporteraient leur appui aux pays en développement sans littoral et de transit pour soutenir leurs efforts visant à élargir et à approfondir leur coopération en matière de transport en transit. Dans ce contexte, elle a appelé l'attention sur les diverses conclusions et recommandations relatives à la réforme des formalités et de la documentation de transit mentionnée dans le document TD/B/LDC/AC.1/13.

11. Le Président du Groupe des pays en développement sans littoral, (République démocratique populaire lao) a manifesté la gratitude de son groupe au Gouvernement japonais qui avait aidé à financer la participation à la Réunion de plusieurs représentants de pays en développement sans littoral. Il a également remercié le secrétariat de la CNUCED qui avait préparé une excellente documentation.

12. Il a déclaré que le principal problème des pays en développement sans littoral, reconnu depuis longtemps par l'Assemblée générale, était l'absence d'accès territorial à la mer, aggravé par l'éloignement et l'isolement des marchés mondiaux et par le niveau prohibitif des frais de transport, associé à des équipements inadéquats, ainsi que les déséquilibres commerciaux, l'insuffisance des systèmes de transport, la mauvaise utilisation des équipements et la précarité des systèmes administratifs, réglementaires et institutionnels. Il a déclaré que si l'achèvement des négociations commerciales multilatérales d'Uruguay avait promis un considérable élargissement des perspectives nouvelles de commerce des marchandises et des services, les pays en développement sans littoral n'étaient pas à même de profiter de cette libéralisation des échanges en raison du coût élevé des transports en transit. Il a déclaré que, outre le développement d'une infrastructure de transport, qui était une condition préalable importante de la mise en place de bons systèmes de transport en transit et qui devait, pour cette raison, être soutenu, il était également important de résoudre les problèmes qui n'étaient pas d'ordre physique, et qui pourtant alourdisaient considérablement les coûts de transport. Les mesures de facilitation des échanges devaient être introduites en plus grand nombre pour simplifier les formalités, harmoniser les procédures et la documentation et standardiser les pratiques commerciales. Les pays en développement sans littoral et de transit devaient coopérer plus étroitement dans le domaine de la facilitation des échanges, moyennant une assistance technique des partenaires développée et des organisations internationales compétentes.

13. Il était convaincu que les conclusions et les recommandations exposées dans le rapport du secrétariat de la CNUCED offriraient une base utile pour l'examen et la formulation, par la Réunion, de mesures pratiques conçues pour améliorer les systèmes de transit. Son groupe proposait de convoquer une réunion au niveau ministériel sur la coopération en matière de transport en transit. Comme les pays en développement sans littoral figuraient aussi parmi les pays les plus pauvres, dans leur région géographique propre, et comme, outre le fait de ne pas avoir de littoral, ils souffraient de tous les handicaps extrêmes des PMA, il était important que l'assistance financière aux pays en développement sans littoral soit accordée aux conditions les plus libérales possibles et que l'assistance financière et technique soit substantiellement accrue et soit accordée en priorité.

14. Le Directeur de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED a déclaré que les nouvelles technologies de l'information pouvaient aider à résoudre les grands problèmes du transport en transit. La CNUCED avait commencé à développer des systèmes d'information douanière sur les transports en transit. Le Système douanier informatisé (SYDONIA) était appliqué dans 70 pays, tandis que le Système d'information avancée sur les marchandises (ACIS) était installé dans 14 pays.

15. Le SYDONIA avait pour but une réforme et une modernisation des douanes. Il accélérerait le passage en douane par l'informatisation et la simplification des procédures douanières, ce qui réduisait au minimum le poids des frais administratifs pour les entrepreneurs et pour l'économie du pays. Le système ACIS était conçu pour améliorer l'efficacité des transports, en suivant à la trace le matériel et les cargaisons des différents moyens de transport (chemins de fer, route, transport lacustre et fluvial) ainsi que dans les points de rupture de cargaison (ports, gares de marchandises intérieures) et en annonçant à l'avance l'arrivée des marchandises. Le système ACIS offrait aux opérateurs des transports publics et privés et aux services auxiliaires des données en temps réel, fiables, sur les acheminements, et notamment sur la position géographique des marchandises et des véhicules, et cela améliorerait la gestion et la décision au jour le jour. Le système comportait également des indicateurs de performance qui permettaient à la direction des entreprises de remédier aux carences constatées et de faire un meilleur usage de l'infrastructure et des équipements. La CNUCED aidait également les pays en développement sans littoral à renforcer leur coopération sur les problèmes de transit, et pour cela à élaborer, négocier ou appliquer des accords et arrangements bilatéraux et régionaux. La réunion devrait adopter des conclusions et des recommandations d'orientation tout à fait pratiques.

16. Le Président a invité les coordonnateurs des consultations régionales à présenter leur rapport à la Réunion sur les résultats de leurs délibérations. Les rapports des consultations régionales figurent à l'annexe I du présent rapport.

17. Le représentant de la Zambie a souligné que l'absence d'accès territorial à la mer, allant de pair avec l'éloignement et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux, avait effectivement un impact négatif sur le coût du transport des importations et des exportations de ce pays. La Zambie était un pays sans littoral de 753 000 kilomètres carrés, qui avait des frontières avec huit pays. Avec l'aide de la Banque mondiale, le Gouvernement zambien avait mis en oeuvre l'Initiative d'entretien des routes. Il levait chaque année environ 10 millions de dollars des États-Unis de taxes sur les carburants pour l'entretien des routes, mais les sommes réellement nécessaires étaient de l'ordre d'un milliard de dollars.

18. La Zambie admettait que la coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit était l'élément essentiel si l'on voulait régler les problèmes de transport en transit; mais, l'aide de la communauté internationale demeurait nécessaire pour la remise en état des réseaux routier et ferré et des installations portuaires. Il a souligné combien il était

important d'harmoniser les procédures douanières et d'informatiser les systèmes d'information.

19. Le représentant du Kazakhstan a souligné l'importance de bons systèmes de transport en transit dans le développement économique de son pays. L'amélioration du transport en transit, l'ouverture d'itinéraires de remplacement, l'harmonisation des législations du transit et du transport étaient trois éléments indispensables d'un bon système de transport en transit dans les pays d'Asie centrale. Le Kazakhstan avait signé 128 accords bilatéraux et multilatéraux dans le domaine du transport en transit et était membre de 15 organisations internationales de transport. Son gouvernement attachait la priorité à la création d'un réseau de transport en transit efficace, par une amélioration des moyens de transport et de la gestion des moyens de transports et de communications. L'exécution de ces tâches devait coûter environ 6 milliards de dollars des États-Unis.

20. Il a exprimé l'espoir que la situation géopolitique stratégique de son pays, le bon niveau de développement industriel et la possibilité d'utiliser une main-d'oeuvre qualifiée faciliteraient la réalisation de ces tâches. Il a indiqué que son gouvernement avait déjà reçu depuis 1997 une assistance financière de 1,3 milliard de dollars des États-Unis de la Banque mondiale, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et du Japon pour le développement du secteur des transports. Les couloirs de transport transcontinental et sous-régional contribuaient considérablement à une bonne intégration dans le commerce international des pays en développement sans littoral.

21. Le représentant de la Chine a déclaré que son pays avait toujours attaché une grande importance aux questions de transport en transit. La Chine faisait tout pour aider les pays sans littoral voisins et, en fournissant des services de transport de qualité pour contribuer à leur développement économique et à leurs échanges. Elle s'était efforcée de simplifier les procédures de transport en transit afin de faciliter l'acheminement des marchandises. À ce sujet, une "Note sur la publication de la tarification du transport en transit par conteneurs" et les "règlements douaniers de la République populaire de Chine concernant les marchandises en transit" avaient été adoptés récemment.

22. La création d'un groupe de coordination composé de représentants des différents ministères marquait une étape importante de l'amélioration de la coordination et de la coopération entre eux. La Chine avait adopté des mesures conçues pour réduire les retards intervenant dans le transport des marchandises en transit dans ses principaux ports. Les ports eux-mêmes avaient diminué les tarifs de la manutention des marchandises en transit. Grâce à ces efforts, le volume du transit avait augmenté 47 fois entre 1996 et 1997. La Chine subissait de plus en plus la concurrence de ses voisins, ce qui diminuait la marge de profit sur les services de transport en transit. L'absence d'un système efficace de contrôle et d'information sur le mouvement des marchandises et l'absence d'accords entre gouvernements sur des questions telles que la tarification, la sécurité et les services demeuraient des facteurs limitatifs majeurs.

23. Le représentant de la République démocratique populaire lao a dit que son pays s'était heurté à des difficultés diverses pour le transport de biens en transit. L'absence de toute mesure de libéralisation et la lourdeur des procédures étaient cause de retards matériels et de complications sur le plan des documents. Il en résultait un renchérissement extrême des échanges internationaux qui avaient gravement entravé le développement de l'économie du pays. Il a souligné le rôle capital de la coopération régionale dans la mise au point de systèmes de transport en transit. À cet égard, il a signalé l'importance du pont reliant Vientiane (République démocratique populaire lao) et Nong-khai (Thaïlande), construit grâce à l'aide financière de l'Australie. Le deuxième pont sur le Mékong était actuellement en voie de construction dans la province de Champassack, grâce à une aide financière du Japon. Les Gouvernements lao et thaïlandais ont décidé de construire un troisième pont sur le Mékong, grâce à un prêt consenti par le Fonds pour la coopération économique d'outre-mer. Le projet concernant un couloir intrarégional Est-Ouest, qui comprenait les couloirs septentrional, central et méridional à destination de ports vietnamiens, était actuellement à l'étude et devait bénéficier d'un financement de la Banque asiatique de développement. La route reliant le sud de la République démocratique populaire lao à Khinak, à la frontière avec le Cambodge, était en voie de réfection et devrait être terminée vers le milieu de l'an 2000.

24. De l'avis du Gouvernement lao, il importait de mettre au point un cadre juridique régissant les opérations de transport en transit. À cet égard, l'accord bilatéral sur les transports routiers entre la République démocratique populaire lao et le Viet Nam et entre la République démocratique populaire lao et la Chine (couvrant en outre le transport sur le Mékong) avait été signé. L'Accord sur les transports routiers entre les Gouvernements lao et thaïlandais devrait favoriser la commercialisation et la libéralisation des opérations et services de transport et encourager la concurrence entre les prestataires de services de transport. Les mesures internationales d'appui avaient joué un rôle fondamental dans l'amélioration du système des transports en transit. La communauté des pays donateurs devrait continuer à apporter son soutien aux programmes destinés à améliorer ces systèmes.

25. Le représentant du Bhoutan a grandement félicité le secrétariat de la CNUCED pour le travail excellent qu'il a fait, et qu'il continuait à faire, en faveur des pays en développement sans littoral. À son avis, il était grand temps que soit mis en place un plan d'action destiné aux pays en développement sans littoral, dont l'application devrait aboutir à des résultats concrets et qui devrait prendre en considération les intérêts réciproques des pays sans littoral et des pays de transit. Il a soutenu sans réserve la proposition selon laquelle la prochaine réunion du groupe d'experts devrait se tenir au niveau ministériel. Une telle approche devrait permettre d'aborder à un niveau politique élevé les problèmes des pays en développement sans littoral.

26. Il a signalé que la globalisation de l'économie mondiale risquait de marginaliser davantage nombre de pays en développement sans littoral. Il a exprimé sa reconnaissance à tous les donateurs, les pays de transit et les organisations internationales du soutien apporté pour alléger les problèmes des pays sans littoral. Il a invité les autres pays en mesure d'agir de même et les organisations financières internationales à venir en aide. Malgré



la coopération de pays voisins, le Bhoutan se heurte encore à des coûts très élevés, non seulement pour le transport en transit mais aussi pour les transports internes.

27. Le Bhoutan a conclu avec l'Inde un accord relatif à la liberté des échanges et du transit extrêmement satisfaisant. L'Inde avait pris les mesures nécessaires pour faciliter le commerce de transit du Bhoutan et les deux gouvernements avaient, au fil des ans, simplifié dans toute la mesure du possible et du réalisable dans les circonstances données, les formalités documentaires et les procédures à suivre dans les opérations de transit. Le Gouvernement du Bangladesh avait en outre accordé au Bhoutan les facilités nécessaires et celles-ci ont été consacrées par un accord bilatéral.

28. Le représentant de la Mongolie a dit que, depuis 1997, aucun progrès n'avait été réellement fait en ce qui concerne le transport en transit des pays en développement sans littoral. Il a demandé que soient réellement appliquées les dispositions 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. C'est aux pays en développement sans littoral eux-mêmes qu'il incombe au premier chef d'améliorer la situation actuelle, mais la coopération avec les pays de transit voisins et la communauté internationale revêt pour eux une grande importance. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit ont dû déployer des efforts particuliers pour éliminer toutes les barrières immatérielles, supprimer des taxes injustifiées et des charges prohibitivement élevées pour le fret en transit, libéraliser les services de transport en transit, simplifier et accélérer les procédures douanières et garantir la sécurité de la circulation.

29. Il a signalé qu'il n'existait à ce jour aucun arrangement ou accord intergouvernemental sous-régional sur les échanges en transit dans l'Asie du Nord-Est. La tenue en 1997 de la première réunion consultative sous-régionale des pays sans littoral et des pays de transit concernant la coopération dans le domaine du transport en transit et l'adoption à cette occasion du Mémorandum d'accord de Oulan-Bator étaient une première étape de bonne augure.

30. Il a exhorté la CNUCED à continuer de jouer un rôle important en faveur des pays en développement sans littoral, vu qu'elle était la seule organisation du système des Nations Unies traitant des questions de ces pays. Il a signalé que le Bureau du Coordonnateur spécial ne disposait ni des financements ni des effectifs nécessaires. La seule unité administrative traitant des problèmes des 29 pays en développement sans littoral ne comptait pas un responsable chargé de ces problèmes. De l'avis de la délégation mongole, les problèmes de l'insuffisance actuelle des financements et des effectifs du Bureau du Coordonnateur spécial devraient être sérieusement abordés lors de la prochaine session de l'Assemblée générale. Par ailleurs, l'Organisation mondiale du commerce devrait elle aussi aborder les besoins spécifiques des pays en développement sans littoral.

31. Le représentant du Japon a estimé que, devant le développement constant des échanges internationaux et l'intensification de la concurrence dans une économie mondiale en globalisation rapide, les pays n'ayant pas accès direct

à la mer étaient affectés par le niveau élevé des coûts du transport en transit. Plusieurs raisons en étaient la cause, mais la plus importante était l'insuffisance et le mauvais état des infrastructures. Le Japon avait accordé des subventions et des prêts pour la construction de ponts et de routes, ainsi que pour la modernisation d'aéroports et des chemins de fer dans des pays en développement sans littoral et de transit en Afrique, en Asie et en Amérique latine. En 1997, il avait consacré, au titre de son APD, environ 3 milliards de dollars des États-Unis au domaine des transports, qui avaient compris, notamment, une aide aux pays en développement sans littoral et de transit. Il était impératif que ces pays continuent de s'efforcer à améliorer leurs infrastructures, si l'on veut que soit mis en place un système stable régissant le transport en transit, et, à cet effet, une coopération étroite était indispensable de la part de partenaires du développement.

32. Il importait au plus haut point que les pays en développement sans littoral et de transit soient des participants actifs et des maîtres d'oeuvre dans le traitement des problèmes d'infrastructures immatérielles destinées au transport en transit. Parallèlement, un partenariat entre les pays sans littoral et les pays de transit voisins était indispensable, car les problèmes de transport en transit ne sauraient être résolus par un pays quel qu'il soit agissant pour son propre compte. De surcroît, il faudrait encourager la communauté internationale à apporter une solution complète et globale aux problèmes de transport en transit, grâce à l'octroi de subventions et de prêts, à l'apport d'assistance technique et à la participation du secteur privé.

33. Il a souligné que la Coopération technique entre pays en développement (CTPD) était un outil particulièrement utile permettant d'améliorer les infrastructures immatérielles aux niveaux sous-régional, régional et interrégional. Les problèmes et les solutions concernaient expressément une région donnée, mais les régions et les sous-régions avaient beaucoup à apprendre les unes des autres et pourraient pour cela ouvrir un dialogue entre elles, grâce à l'échange des données d'expérience et par l'intermédiaire de la CTPD. Afin de promouvoir la CTPD, le Japon avait consacré une somme de 2 millions de dollars en 1996 et en 1997, et de 4 millions de dollars en 1998 au Fonds d'affectation spéciale pour la CTPD, établi conformément à une résolution prise par l'Assemblée générale en 1995. Le représentant du Japon a prié expressément le Programme de développement des Nations Unies (PNUD), la CNUCED et d'autres institutions bilatérales et multilatérales de promouvoir la CTPD afin de faciliter le transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit.

34. Le représentant de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a déclaré que la Commission avait mis au point une série unique d'instruments juridiques internationaux régissant le transport international de biens et les passages des véhicules. La CEE, cherchant à promouvoir l'acceptation et l'application de ces instruments juridiques par tous les pays, y compris les pays en développement sans littoral, a invité ces derniers à envisager de le faire. Il a souligné le rôle fondamental des transports comme moyen d'accroître la compétitivité des pays en développement sans littoral, dans une économie mondiale en voie de globalisation. À cet égard, ces pays

devraient mettre en place des systèmes de transport intégrés, souples, rapides et rentables.

35. Il a ajouté que les pays en développement sans littoral devraient établir un ordre de priorité dans leurs activités. Parmi les questions prioritaires, on pourrait retenir la définition du rôle de l'État dans le secteur des transports, la planification du développement des infrastructures et la mise en place de cadres réglementaires. Les pays en développement sans littoral devraient adopter des normes internationales dans certains domaines : réglementations de la circulation, signalisation routière, taxes, documents, etc.; ils devraient simplifier et harmoniser les procédures de passage des frontières et mieux utiliser les infrastructures existantes. Il faudrait mettre au point le cadre juridique et financier susceptible d'encourager des partenariats avec le secteur privé.

36. Le représentant du Rwanda a dit que son gouvernement avait besoin de toute urgence d'une aide internationale accrue pour réparer et remettre en état les infrastructures matérielles et reconstituer les ressources humaines. En ce qui concerne les voies de transit par Mombasa et Dar es-Salaam, une aide internationale était indispensable pour supprimer les barrières tant matérielles qu'immatérielles. Il a déclaré que l'imposition par le Kenya et par la République-Unie de Tanzanie d'une limite de la charge par essieu s'était traduite par une augmentation soudaine des coûts des transports en transit de biens en provenance et à destination de son pays. Il a souligné l'importance des ports secs et des liaisons infrastructurelles avec les pays voisins.

37. Le Rwanda a cherché une aide internationale pour se doter de nouveaux trains et améliorer les capacités de gestion du transport en transit. Le représentant du Rwanda s'est en outre adressé à la communauté des donateurs pour qu'elle aide financièrement les efforts faits par son pays pour diversifier ses voies de transit.

38. Le représentant de la Thaïlande a indiqué que son pays collaborait avec la République démocratique populaire lao dans de nombreux domaines d'intérêt commun dans le cadre de différents arrangements, en vue de promouvoir le développement social et économique des deux pays. Ils avaient conclu l'Accord sur les transports routiers en 1999. Cet accord marquait une étape cruciale dans leur collaboration, dans la mesure où il établissait les règles de base applicables au transport des marchandises en transit, mais aussi des passagers traversant le Mékong. En outre, il mettait fin au monopole de l'Express Transportation Organization of Thailand (ETO). Désormais, les lao pouvaient choisir leur compagnie de transport, qu'elle soit thaïe, lao ou d'un pays tiers.

39. L'orateur a ajouté que l'inauguration, trois ans auparavant, du pont de l'Amitié reliant la Thaïlande et la République démocratique populaire lao, avait aussi grandement facilité la coopération dans le domaine des transports terrestres, au bénéfice des deux pays et de l'ensemble de la sous-région. La Thaïlande s'efforçait, en collaboration avec les pays voisins, d'élaborer un cadre juridique pour les opérations de transport en transit. Au niveau régional, elle avait donné l'impulsion à la mise en place, depuis 1996,

d'un cadre juridique pour la facilitation du transport en transit et du transport international en Asie du Sud-Est. En 1998, l'accord sur la facilitation du transport en transit avait été conclu et adopté au sixième Sommet de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) tenu à Hanoi (Viet Nam). L'ANASE était actuellement en train d'élaborer un accord sur la facilitation du transport international des marchandises, qui lui permettrait de progresser dans la mise sur pied de la Zone de libre-échange de l'ANASE (AFTA). Une fois conclu, l'accord faciliterait le transport routier international entre les pays de l'ANASE. Il contribuerait également à améliorer le système de transit de la région. La facilitation du transport en transit et du transport international dans la région permettrait de réduire à la fois la durée et le coût des transports, contribuant ainsi à l'intégration des économies de la région.

40. Le représentant du Népal a souligné que les différentes mesures juridiques et institutionnelles adoptées dans les domaines du commerce, de l'industrie, des investissements étrangers et des transferts de technologie depuis le début des années 90 avaient entraîné des améliorations remarquables concernant les documents et procédures en usage. Le resserrement de la coopération, ces dernières années, entre le Népal et l'Inde, avait facilité pour le Népal le transport en transit via l'Inde. En décembre 1996, on avait adopté un nouveau système de fermeture permettant de s'assurer que les conteneurs n'avaient pas été ouverts lors du transit. Un nouvel itinéraire de transit Kakarvita-Phulbari-Banblaband avait été mis en place récemment. L'Inde avait aidé le Népal à améliorer son transport multimodal en acceptant de prolonger la large voie ferrée depuis la ville frontalière indienne de Raxaul jusqu'au port sec népalais de Birgunj. Le Népal et l'Inde avaient également convenu d'adopter une procédure de transit simplifiée pour la circulation des marchandises conteneurisées en transit à destination ou en provenance des dépôts internes (Internal Container Depots) au Népal. La CNUCED exécutait actuellement des projets de facilitation du commerce et des transports au Népal. Cela étant, malgré toutes ces améliorations, il restait encore beaucoup à faire.

41. L'orateur a souligné qu'il importait de continuer à simplifier, standardiser et harmoniser les documents et les procédures dans le but de rendre le système de transit le plus efficace possible. Il a demandé que le fonds spécial pour les pays enclavés soit rendu opérationnel avec l'appui de la communauté internationale.

42. Le représentant du Viet Nam a dit que le Viet Nam avait été le premier pays à signer un accord de transit avec la République démocratique populaire lao en 1991. Cet accord, considéré à l'époque comme le plus libéral de la région, permettait le passage des véhicules d'un pays à l'autre. L'Accord bilatéral sur le transport routier actuellement en vigueur avait été conclu en février 1996. Les deux pays adoptaient en ce moment des mesures pour simplifier les procédures de transit et de passage des frontières, dont les inspections, et la documentation. Avec l'assistance technique de la Banque asiatique de développement, le Viet Nam avait entrepris la rédaction d'un accord visant à faciliter le transport transfrontalier de personnes et de marchandises entre la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam.

43. Le Viet Nam avait également déployé des efforts pour se doter de nouvelles infrastructures de transport et pour moderniser les ports de mer du centre du pays, offrant ainsi un accès facile à la mer à la République démocratique populaire lao. Les deux pays coopéraient à l'élaboration et à la conclusion de règlements relatifs à l'utilisation des ports de mer, aux voies de transit et aux droits et taxes frappant l'entreposage, le chargement et l'expédition.

44. Au sixième Sommet de l'ANASE, tenu à Hanoi en décembre 1998, le Viet Nam a présenté une initiative visant à développer le couloir est-ouest de la sous-région du Mékong. Cette initiative a été adoptée par les dirigeants de l'ANASE et inscrite dans le Plan d'action de Hanoi de 1998.

45. Le représentant de l'ex-République yougoslave de Macédoine a déclaré que la question du développement des systèmes de transit revêtait une importance considérable pour les pays sans littoral. L'insuffisance des systèmes de transit entraînait des coûts élevés et entravait l'importation et l'exportation de marchandises, notamment en provenance des pays sans littoral éloignés, ce qui marginalisait plus encore les économies des pays en développement sans littoral au sein du système commercial multilatéral. Le commerce international de l'ex-République yougoslave de Macédoine, pays sans littoral du sud-est de l'Europe, et son accès aux marchés étrangers étaient largement tributaires de ses relations avec les pays voisins et leurs systèmes de transit : la Bulgarie à l'est, la Grèce au sud, l'Albanie à l'ouest et la Yougoslavie au nord. Le Gouvernement de l'ex-République yougoslave de Macédoine souhaitait conclure des accords de libre-échange avec tous ces pays. Les systèmes de transit avec la Bulgarie et l'Albanie fonctionnaient moins bien qu'avec les autres pays, d'autant qu'aucun raccordement ferroviaire n'avait encore été construit et que les infrastructures routières étaient insuffisantes. C'est pourquoi le pays accordait une grande importance à la réalisation du couloir de transport international est-ouest (routes, voies ferrées, oléoducs), qui devait traverser le territoire de l'ex-République yougoslave de Macédoine et, à terme, améliorer les axes de transport entre l'Asie Mineure et le Caucase et cette région du sud-est de l'Europe. L'ex-République yougoslave de Macédoine a participé aux activités du groupe de travail sur le développement des infrastructures de transport et du groupe de travail sur la facilitation du passage des frontières dans le cadre de l'Initiative pour la coopération en Europe du Sud-Est, appuyée par la Commission économique pour l'Europe (CEE).

46. Le représentant de l'Italie a dit que la réunion allait contribuer à renforcer l'attention que l'Italie accordait déjà aux questions concernant le transport et la facilitation des liaisons entre pays sans littoral et pays de transit; que l'Italie était l'un des pays qui cherchaient à résoudre ces questions; et avaient entrepris divers projets dans plusieurs pays d'Afrique; qu'elle envisageait d'élargir ses engagements à l'avenir; et qu'elle était prête à entreprendre une étude pluridisciplinaire des questions liées au transport en transit. Si certains aspects du transport en transit revêtaient un caractère très technique, cela n'était pas toujours imputable à la géographie. En réalité, les causes étaient parfois à rechercher du côté de la politique et de l'environnement, comme en étaient la preuve les

conséquences désastreuses du phénomène El Niño, non seulement en Amérique latine mais aussi dans différentes régions d'Afrique. Les techniciens du transport devaient par conséquent être secondés par des experts financiers, des agents des douanes et des spécialistes de l'environnement. Le représentant de l'Italie a également souligné qu'il importait de libéraliser les échanges d'idées et de produits pour promouvoir le développement technologique et assurer une croissance plus équilibrée des infrastructures de transport et l'harmonisation des procédures douanières.

47. La représentante du Nigéria a déclaré que le Nigéria, État côtier, reconnaissait ses responsabilités à l'égard des pays voisins sans littoral, notamment le Niger et le Tchad. Le gouvernement en place au Nigéria avait entrepris des réformes institutionnelles axées sur les résultats, qui concernaient notamment la documentation et les procédures portuaires et douanières et le renforcement des services de sécurité liés au transport de marchandises. Ces réformes visaient à faciliter les procédures de dédouanement des marchandises dans les ports, notamment celles qui étaient en transit.

48. Les installations portuaires du Nigéria étaient améliorées, à l'avantage de ses pays voisins sans littoral, qui bénéficiaient des services portuaires à des tarifs préférentiels. Des efforts étaient déployés pour moderniser le dépôt intérieur de conteneurs de Kano et il était question d'en construire un nouveau en tête de ligne à Maiduguri pour faciliter le mouvement des marchandises en transit vers le Niger et le Tchad. La représentante du Nigéria a déclaré que le Nigéria avait entrepris un vaste programme de remise en état des routes de transit et des voies ferrées. Elle a exprimé sa gratitude aux pays donateurs et aux institutions financières et organismes de développement pour le soutien et l'assistance financière et technique qu'ils avaient accordés à son pays, en vue de la réalisation des objectifs de développement de systèmes de transport en transit efficaces et de réduction des coûts du transport dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale. Elle les a engagés à continuer de fournir une assistance technique et financière au Nigéria aux fins de la remise en état des routes, de la construction de nouvelles routes, de la modernisation des réseaux ferroviaires et de l'acquisition d'une expertise technique en matière d'expéditions.

49. La représentante de l'Inde a dit que son pays attachait la plus haute importance aux problèmes du commerce et du transit et qu'il les abordait dans une perspective et avec une expérience qui lui étaient propres.

50. Elle a déclaré que la délégation indienne avait examiné avec intérêt la documentation établie par le secrétariat de la CNUCED aux fins de la réunion. Tout en se félicitant de la qualité des études effectuées, elle aurait souhaité que l'on rapproche davantage les idées exprimées dans les rapports, notamment pour définir des propositions d'action future. Elle s'est interrogée sur le fait que le document sur les questions à examiner (TD/B/LDC/AC.1/13) omettait certaines sous-régions, notamment l'Asie du Sud. Or, dans cette région, les pays de transit voisins des pays en développement sans littoral étaient souvent eux-mêmes des pays en développement. Pour trouver des solutions réalistes et viables aux problèmes de transport des pays en développement sans littoral, il était nécessaire de prendre en compte d'une

manière globale et intégrée les contraintes et les défis propres aux pays en développement de transit voisins.

51. La représentante de l'Inde a attiré l'attention sur les coûts prohibitifs de la construction des routes et d'autres infrastructures sur des terrains difficiles, coûts que renchérisaient des conditions météorologiques inclémentes (inondations, glissements de terrain, etc.). Dans ce contexte, la recommandation relative à la perception d'une taxe sur les routes figurant au paragraphe 68 du document sur les questions à examiner semblait simpliste dans une perspective à long terme. En outre, elle allait augmenter les coûts de transport déjà élevés, ces derniers étant, selon deux autres rapports de la CNUCED, parmi les principaux obstacles à la compétitivité commerciale des pays en développement sans littoral. Avant d'adopter des solutions universelles et difficiles à appliquer, il était nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie des conditions propres à certaines régions et sous-régions, notamment des contraintes auxquelles étaient confrontés les pays en développement de transit.

52. La délégation indienne a déploré que le document sur les questions à examiner ne fournisse qu'un petit nombre de recommandations pragmatiques et concrètes sur le rôle que la coopération internationale pourrait jouer dans la réalisation des infrastructures de transport et ne contienne aucune proposition concrète sur les moyens d'améliorer et de renforcer la coopération internationale, notamment accroître les ressources financières affectées au développement des infrastructures de transport. La représentante de l'Inde avait noté avec intérêt la proposition tendant à ce que la prochaine réunion des experts gouvernementaux se tienne au niveau des ministres. Les réunions au niveau ministériel réunissaient sans aucun doute les conditions voulues pour donner à des questions importantes telles que le transport en transit l'élan politique dont elles avaient bien besoin. Pour obtenir des résultats significatifs, il était cependant nécessaire d'entreprendre les travaux préparatoires appropriés. Les pays en développement de transit devaient également être consultés plus systématiquement et leurs préoccupations ainsi que les contraintes et les défis auxquels ils étaient confrontés pris en compte d'une manière beaucoup plus efficace que par le passé.

53. Le représentant du Pakistan a dit que son gouvernement attachait une grande importance au développement de ses systèmes de transport en transit, et que les pays voisins en développement sans littoral devaient pouvoir bénéficier de ses installations de transit. Le développement des infrastructures exigeait des investissements considérables. Les pays en développement de transit n'étaient pas en mesure d'entreprendre seuls de tels projets et ils avaient besoin d'une assistance internationale accrue sur le plan financier et économique.

54. Le représentant de la République islamique d'Iran a déclaré que l'approche la plus durable et la meilleure aux problèmes des pays en développement de transit et sans littoral consistait à les aborder d'une manière "équilibrée" et "globale". La majorité des pays en transit étaient eux-mêmes des pays en développement en proie à des problèmes économiques graves, notamment l'absence d'infrastructures de transport appropriées. L'insuffisance des infrastructures dans les pays en développement de transit,

de même que dans les pays sans littoral, était l'une des causes essentielles du problème et il était nécessaire d'élargir le champ d'application et la base de l'assistance internationale. Le représentant de la République islamique d'Iran a exprimé sa gratitude à tous les pays donateurs qui avaient reconnu la gravité du problème et apporté la preuve concrète qu'ils étaient résolus à promouvoir le développement des pays en développement de transit et sans littoral. Il a ajouté que son gouvernement pourrait envisager la tenue d'une réunion au niveau ministériel.

55. Le représentant du Togo a dit que son gouvernement veillait avec une attention particulière à fournir de meilleurs services de transport en transit à ses pays voisins sans littoral, à savoir le Burkina Faso, le Nigéria et le Mali. Cependant, l'importance du trafic de transit au Togo était telle qu'elle causait des problèmes et le Gouvernement togolais étudiait la possibilité de construire deux nouvelles routes destinées à accélérer le transport des marchandises en transit. L'intervenant a demandé aux pays donateurs ainsi qu'aux institutions financières et aux organismes de développement internationaux de prendre dûment en considération la demande d'aide financière formulée par son gouvernement aux fins de la construction des routes susmentionnées, qui devaient permettre d'accélérer sensiblement le transport des marchandises en transit des États sans littoral de la région.

56. Le représentant du Mali a souligné l'importance de la réunion pour ce qui était de sensibiliser la communauté internationale à la question du transport en transit. Comme le Togo, le Mali était un pays moins avancé qui souffrait de tous les problèmes propres à cette catégorie de pays et il avait appliqué des programmes d'ajustement structurel qui lui avaient permis d'améliorer le transport en transit sur son territoire. L'intervenant a souligné qu'il importait d'améliorer les couloirs de transit existants et de pratiquer de nouveaux tarifs de transport en transit.

57. Le représentant de la Bolivie a dit que le transport en transit s'était beaucoup amélioré dans la sous-région mais que la Bolivie continuait à pâtir de son coût élevé et des autres problèmes qu'entraîne le fait de ne pas avoir de littoral. Elle avait bien mis au point, en coopération avec les pays voisins, une série d'accords bilatéraux concernant le commerce, le transport et le passage des frontières en vertu desquels elle pouvait transporter des marchandises en transit dans leurs couloirs de transit mais l'application de ces accords n'était pas pleinement satisfaisante - les procédures douanières à la frontière variant d'un pays à l'autre - et certains documents administratifs et douaniers régissant le passage des frontières faisaient encore double emploi. Il importait donc d'harmoniser et de simplifier les procédures et documents douaniers régissant le passage des frontières.

58. Le représentant de l'Afghanistan a dit que son pays avait toujours accordé une attention prioritaire à la question des pays en développement sans littoral et promouvait activement les intérêts de ce groupe de pays. L'Afghanistan était un pays de transit qui fournissait des services de transit aux républiques d'Asie centrale qui venaient d'acquérir leur indépendance, à la République islamique d'Iran et au Pakistan. L'intervenant a rendu hommage au Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays les moins avancés, les pays sans littoral et les pays insulaires en développement pour les activités qu'il



avait menées en faveur des pays en développement sans littoral et précisé qu'il partageait les vues d'autres délégués quant à la nécessité de renforcer l'action menée par le Bureau en faveur de ces pays.

59. Le représentant du Cambodge a dit que son gouvernement attachait une grande importance aux questions relatives aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit, qu'il accordait un rang de priorité élevé à la remise en état et au développement des infrastructures de transport et que le Cambodge examinait actuellement les conventions internationales relatives au transport en transit et la Convention sur les échanges commerciaux des États sans littoral (New York, 1965) dans l'intention d'y adhérer ultérieurement. Au niveau régional, le Cambodge avait déjà signé un certain nombre d'accords bilatéraux, dont un accord sur le passage des frontières avec ses pays voisins. Il avait participé activement au programme de coopération du Grand Mékong et à divers projets. Il participait aussi activement aux efforts qui étaient faits au niveau multilatéral pour renforcer l'application du Cadre mondial de coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs. L'intervenant a appuyé la proposition tendant à convoquer une réunion ministérielle sur les questions relatives au transport en transit, souligné qu'il était indispensable que les pays en développement sans littoral et de transit se concertent pour résoudre leurs problèmes communs et demandé aux donateurs de se montrer plus généreux pour financer la mise en place de systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

60. Le représentant de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a expliqué que les procédures douanières jouaient un rôle déterminant dans toutes les transactions internationales et que leur complexité et leur diversité entravaient le commerce mondial. L'un des principaux objectifs de l'OMD était de parvenir à les harmoniser et à les uniformiser le plus possible. La Convention de Tokyo révisée devait permettre de les moderniser et de les rendre plus efficaces pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Cette convention révisée avait pour caractéristiques d'être juridiquement plus contraignante et de limiter les possibilités de formuler des réserves; elle prévoyait aussi la création d'un comité de suivi qui devait permettre de conserver à la Convention toute sa pertinence et de l'actualiser. Les procédures de transit révisées avaient été conçues de manière à couvrir tous les moyens de transport et à faciliter les mouvements internationaux de marchandises.

#### Déclarations finales

61. Le Président du Groupe des pays en développement sans littoral (République démocratique populaire lao) a déclaré que l'esprit de coopération dont faisaient preuve les pays en développement sans littoral et de transit et les donateurs démontrait la volonté politique manifeste de toutes les parties intéressées de favoriser une coopération bénéfique pour tous dans le domaine du développement de la coopération relative au transport en transit.

62. Il a remercié le Président, le Vice-Président et le Rapporteur de la réunion pour leur dévouement, le travail considérable qu'ils avaient accompli et leur compétence. Il a fait observer que les conclusions et recommandations

adoptées par les participants constituaient un cadre solide pour continuer à améliorer les systèmes de transport en transit. Il a en particulier mis l'accent sur la recommandation unanime, formulée par les experts et les représentants, tendant à ce que l'Assemblée générale envisage de convoquer en 2001 la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, au cours de laquelle on examinerait la proposition de convocation d'une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit. Il a remercié le secrétariat de la CNUCED pour son excellente préparation de la réunion et l'aide efficace qu'il avait offerte aux participants.

63. Le représentant de la Chine a félicité le secrétariat de la CNUCED pour les documents qu'il avait établis en vue de la réunion. Il a également remercié le Président, les deux Vice-Présidents et le Rapporteur pour leur compétence, grâce à laquelle la réunion s'était achevée de façon fructueuse.

64. Le Président s'est félicité de l'excellent travail accompli par les experts et les représentants. Il a remercié tous les participants pour la coopération qu'ils lui avaient offerte ainsi qu'aux autres membres du Bureau. Il a également félicité les membres du secrétariat de la CNUCED pour leur aide. Il a souligné qu'il importait que les recommandations adoptées lors de la réunion soient mises en oeuvre en temps voulu pour réduire les coûts élevés du transport en transit que les pays en développement sans littoral devaient supporter. Il a déclaré que son Gouvernement était disposé à continuer de fournir une assistance en vue du développement des systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit.

## CHAPITRE II

### PROJET DE CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

#### **A. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et le marché mondial**

65. Les perspectives en matière d'échanges et de développement des pays en développement sans littoral, dont plus de la moitié appartiennent à la catégorie des pays les moins avancés, dépendent notamment des efforts déployés en vue de réduire les coûts actuellement élevés du transport de transit et promouvoir la mise en place de services rapides et fiables à destination des marchés mondiaux. Certes, des progrès ont été réalisés récemment en ce qui concerne la plupart des pays sans littoral et les pays de transit voisins, mais des problèmes continuent à se poser en ce qui concerne les systèmes de transit. Les coûts du transport de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont élevés pour diverses raisons, dont les suivantes :

a) L'insuffisance ou le mauvais entretien de l'infrastructure matérielle;

b) L'existence de nombreux obstacles non matériels tels que l'utilisation insuffisante des avoirs, l'insuffisance et l'inefficacité de la gestion des transports, la lourdeur et l'incompatibilité des procédures, l'existence de systèmes financiers, réglementaires et institutionnels désuets, des déséquilibres commerciaux et une sécurité insuffisante, qui s'accompagnent souvent de redevances d'usage très élevées;

c) Les difficultés et autres obstacles auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pour ce qui est de développer et d'entretenir l'infrastructure matérielle dans le domaine des transports et d'abaisser les barrières non matérielles, ce qui nécessite des niveaux d'investissement extrêmement élevés qui dépassent souvent de loin les moyens financiers des pays en question.

66. La plupart des pays en transit sont eux-même des pays en développement voire des pays parmi les moins avancés qui se heurtent à de sérieux problèmes économiques, dont l'absence d'une infrastructure adéquate. Les facteurs susmentionnés annulent ou limitent les avantages qui découlent d'un meilleur accès au marché et empêchent les pays en développement sans littoral de participer effectivement au commerce international.

67. Néanmoins, alors que le commerce, les investissements et les flux financiers continuent de s'étendre à un rythme remarquable, la nécessité de mettre en place des systèmes de transport et de communication nationaux et internationaux intégrés, souples, rapides, d'un bon rapport coût-efficacité et écologiquement viables, ne fait que s'accroître. Dans certains cas, de meilleurs services en termes de rapidité, de fiabilité et de souplesse peuvent être utilisés pour accroître la part du marché d'opérations de transport satisfaisantes ou pour justifier des hausses de prix, ce qui crée pour les pays intéressés des recettes additionnelles tout en abaissant le coût réel des services de transport pour le public. Dans d'autres cas, la libéralisation du marché des services de transport peut améliorer la diversité et la qualité des services de transport tout en abaissant les frais de transport effectifs et ainsi grandement abaisser le coût réel pour le public. Par ailleurs, dans maintes régions, le rôle de l'État est crucial pour ce qui est de développer et d'entretenir l'infrastructure dans le domaine des transports. Le coût des transports de transit terrestres est tributaire de divers facteurs, notamment d'ordre topographique et climatique, qui varient d'une région et d'une sous-région à l'autre. Les tentatives d'étudier le niveau et la structure de ces coûts devraient se fonder sur des études et des analyses plus détaillées par sous-région, et il faudrait prendre des dispositions pour mettre en place des systèmes de transport plus compétitifs entre les pays en développement de transit et les pays en développement sans littoral concernés dans le cadre de consultations.

## **B. Problèmes liés à l'infrastructure matérielle**

68. Le mouvement des marchandises de transit dans les pays en développement sans littoral nécessite une infrastructure appropriée dans le domaine des transports sur leur propre territoire ainsi que sur le territoire des pays de transit voisins. Les difficultés auxquelles se heurtent ces pays pour ce qui est de mettre en place ou d'entretenir des services de transport efficaces sur

leur territoire sont souvent aggravées par des obstacles d'ordre topographique et climatique et, souvent également, par la faiblesse du volume des marchandises transportées par rapport à l'investissement consenti et les avantages que les pays concernés en retirent sont donc faibles. Ces facteurs militent en faveur d'investissements publics dans ces pays, appuyés par la communauté internationale, qui est encouragée à envisager de soutenir les efforts déployés à l'échelle nationale dans les domaines suivants qui sont souvent critiques pour le transport de transit :

- a) Remise en état des installations portuaires existantes et création de nouvelles installations portuaires;
- b) Modernisation des services de manutention et des aéroports existants;
- c) Remise en état et amélioration des routes et des ponts;
- d) Remise en état et amélioration de l'infrastructure ferroviaire;
- e) Achèvement des chaînons manquant dans les réseaux ferroviaires des pays concernés;
- f) Amélioration de la capacité de gérer de façon efficace ces installations et services et notamment création de systèmes d'information sur les transports ou leur amélioration.

#### **C. Obstacles non matériels à l'abaissement des coûts de transit**

69. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des procédures et la documentation de transit jouent un rôle critique dans l'amélioration des systèmes de transit. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit qui ont apporté d'importants ajustements à leurs pratiques de gestion dans le domaine des échanges et des transports sont parvenus à réduire sensiblement le coût global des transports. Il s'agit maintenant de consolider cet acquis en facilitant l'accès des pays aux nouvelles possibilités de développement économique qui ont été créées. L'efficacité accrue qui en découle a encouragé les pays intéressés à mettre en route des programmes de réforme encore plus ambitieux, à savoir :

- a) La simplification, l'harmonisation et la normalisation plus poussée des procédures et de la documentation de transit, y compris l'amélioration des systèmes de dédouanement;
- b) La gestion efficace des postes-frontières, y compris la création de postes-frontières conjoints uniques aux fins d'inspection;
- c) La consolidation et le développement des systèmes d'information dans le domaine de la douane et des transports.

70. Il est possible de rendre plus efficace l'exécution de ces programmes de facilitation des opérations de transit :

- a) En procédant à des réformes de politique générale, là où elles s'imposent;
- b) En adoptant les textes législatifs pour les traduire en règlement précis;
- c) En procédant à des réformes institutionnelles;
- d) En mobilisant les ressources financières et humaines à l'appui de l'exécution de ces programmes;
- e) En faisant preuve de la volonté voulue pour réaliser et gérer le changement de façon soutenue et en s'engageant à le faire.

#### **D. Mesures de suivi**

71. Si les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont engagés à prendre les mesures nécessaires pour exécuter des programmes comme ceux indiqués au paragraphe 69 ci-dessus, la communauté internationale des donateurs, notamment les organismes de financement et de développement, est invitée à envisager d'accorder la priorité aux programmes portant sur les problèmes de ces pays et d'accroître son assistance financière et technique.

72. Afin d'améliorer la coordination dans les domaines qui ont trait au transport en transit, les participants à la Réunion engagent les pays traversés par un itinéraire de transit à envisager de conclure des accords intergouvernementaux sous-régionaux ou bilatéraux concernant les divers aspects du transport en transit. Il faudrait en outre encourager tous les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à adhérer aux conventions internationales relatives au commerce de transit. Il faudrait se servir des instances régionales et des accords intergouvernementaux pour développer et renforcer les arrangements relatifs au transport en transit des marchandises des pays en développement sans littoral.

73. Les autorités des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit devraient coopérer pour définir et prendre des mesures visant à réduire les frais de transit et pourraient à cet égard solliciter l'aide de la communauté internationale et de la CNUCED pour réaliser, à la demande des pays intéressés, des études de faisabilité et des analyses des conditions spécifiques au niveau sous-régional ou régional. Ces études et analyses pourraient notamment porter sur :

- a) Les goulets d'étranglement dans certains couloirs de transit et les investissements particuliers à réaliser ainsi que les réformes institutionnelles et réglementaires à adopter pour remédier au problème;
- b) Lorsque c'est possible, l'évolution des frais de transit et du trafic (embouteillages) ces dernières années et projections pour les prochaines années;

c) Lorsque c'est possible, les frais de transit et l'ampleur des embouteillages dans les principaux couloirs de transit, qui pourraient être comparés aux meilleures performances réalisées sur des distances et des itinéraires comparables dans d'autres pays en développement et des pays industrialisés.

74. La coopération économique bilatérale, sous-régionale et régionale s'est révélée être un moyen efficace pour améliorer les systèmes de transport en transit. En fonction des besoins, les secrétariats des organisations régionales et les administrations chargées de l'administration des couloirs de transit ont joué un rôle important en veillant à ce que leurs États membres appliquent les politiques et mesures convenues d'un commun accord et en les aidant à cet effet. La communauté internationale des donateurs est invitée à renforcer la capacité de ces secrétariats et autres arrangements régionaux de coopération en intensifiant son appui financier et technique.

75. En rassemblant des experts de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit de différentes régions et sous-régions, ainsi que des représentants de pays donateurs et de pays de transit, la Réunion a permis de procéder à une analyse approfondie des questions de transport en transit dans le contexte national et régional et d'échanger des informations sur les meilleures pratiques. Elle a également montré que tous les pays concernés devaient prendre des mesures concrètes et que les donateurs devaient accroître leur appui. Les participants à la Réunion recommandent à l'Assemblée générale, à sa cinquante-quatrième session, d'envisager de convoquer en 2001 la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement. À cet égard, il a été proposé, lors de la Réunion, d'organiser une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit pour appeler l'attention sur les problèmes des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Cette proposition devrait être examinée à la prochaine réunion d'experts gouvernementaux en 2001. Les participants ont également estimé qu'il faudrait mener des travaux préparatifs appropriés, notamment des consultations avec les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, pour parvenir à des résultats concluants si une réunion était effectivement convoquée.

76. Il faudrait que la CNUCED facilite l'application des recommandations susmentionnées et 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 (voir document TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7, annexe I). Il faudrait aussi qu'il soit tenu compte de manière appropriée des préoccupations des pays en développement sans littoral et de transit lors des préparatifs de la dixième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce international, de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, de la réunion intergouvernementale de haut niveau sur le financement du développement et des autres réunions et conférences intergouvernementales pertinentes.

77. Dans ses programmes de coopération technique, notamment le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA), le Système d'information avancée sur les marchandises et le programme relatif aux pôles commerciaux, qui ont sensiblement contribué à améliorer le transport en transit dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins, la CNUCED devrait continuer à accorder la priorité voulue à ces pays, en particulier ceux des régions où lesdits programmes n'ont pas encore été appliqués. Elle devrait aussi entreprendre de nouvelles études de cas, à la demande des États concernés, sur les questions relatives à l'organisation des transports dans les pays en développement sans littoral et de transit et rendre compte de leurs résultats à la prochaine réunion. Il faudrait en outre, dans ce contexte, qu'elle s'occupe des questions relatives aux transports aériens, notamment aux couloirs de transport aérien et aux obstacles matériels.

78. Conformément au paragraphe 14 de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale, en date du 18 décembre 1997, et au paragraphe 3 de la résolution 53/171 de l'Assemblée, en date du 15 décembre 1998, la Réunion a invité le Secrétaire général de l'ONU, en consultation avec celui de la CNUCED, à doter le Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires de la CNUCED des ressources voulues pour qu'il puisse continuer à apporter un soutien aux pays en développement sans littoral ou de transit, conformément à son mandat.

79. Conformément au paragraphe 10 de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale et au paragraphe 4 de sa résolution 53/171, la communauté des donateurs est invitée à apporter aux pays en développement sans littoral et de transit, en concertation avec eux, une aide financière et une assistance technique appropriées, sous la forme de dons ou de prêts concessionnels, pour construire, entretenir ou améliorer leurs installations de transport, de stockage et de transit, prévoir des itinéraires de rechange et améliorer les communications ainsi que pour promouvoir l'exécution de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux.

80. La Réunion a pris note avec une vive satisfaction de la contribution financière généreuse que le Gouvernement japonais a versée aux fins de ses préparatifs. Grâce à cette contribution, des experts de pays en développement sans littoral et des spécialistes ont pu participer à ses travaux et contribuer sensiblement à la qualité des débats et aux résultats de la Réunion.

### **CHAPITRE III**

#### **QUESTIONS D'ORGANISATION**

##### **A. Ouverture de la réunion**

81. La réunion a été ouverte par la Coordinatrice spéciale pour les pays les moins avancés, les pays sans littoral et les pays insulaires en développement au nom du Secrétaire général de la CNUCED.

## **B. Élection du Bureau**

(Point 1 de l'ordre du jour)

82. À sa 1ère séance plénière, le 24 août 1999, la réunion a élu S.E. M. Yukio SATOH (Japon), Président, S.E. M. Alberto SALAMANCA (Bolivie), Rapporteur, et LL. EE. MM. Alounkèo KITTIKHOUN (République démocratique populaire lao) et Dumisana Shadrack KUMALO (Afrique du Sud), Vice-Présidents.

## **C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux**

(Point 2 de l'ordre du jour)

83. À sa 1ère séance plénière, la réunion a adopté l'ordre du jour provisoire ci-après, paru sous la cote TD/B/LDC/AC.1/12 :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Progrès des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit :
  - a) Mesures visant à réduire les frais de transit;
  - b) Incidences des procédures et de la documentation sur les frais de transit.
4. Mesures proposées.
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport de la Réunion.

## **D. Adoption du rapport de la réunion**

(Point 6 de l'ordre du jour)

84. À sa séance plénière de clôture, le 26 août 1999, la réunion a décidé que son rapport final, qui contiendrait les observations finales, serait achevé sous l'autorité du Président et soumis au Conseil du commerce et du développement à sa quarante-sixième session.



## Annexe I

### RAPPORTS DES CONSULTATIONS PAR RÉGION

#### A. Groupe de l'Afrique australe et de l'Est

##### 1. Définition des problèmes

Il est ressorti de discussions au sein du Groupe de l'Afrique australe et de l'Est qu'il était nécessaire de procéder à une évaluation et à une analyse des coûts du transit pour pouvoir élaborer des politiques et des plans d'investissement appropriés.

Plusieurs obstacles concernant les transports, les douanes et le commerce ont été mentionnés, en particulier :

- a) Des retards dans le trafic;
- b) La nécessité d'accords bilatéraux entre certains pays ou le manque de mise en oeuvre effective d'accords existants;
- c) L'insuffisance des investissements dans l'infrastructure routière et ferroviaire;
- d) Le manque de systèmes de communications modernes;
- e) Des difficultés relatives à la réparation des camions en transit le long de la route;
- f) Le manque de matériel et d'installations modernes dans les zones portuaires;
- g) Les surcharges des véhicules;
- h) Les franchissements de frontières illégaux;
- i) L'absence de ponts-bascules appropriés;
- j) Des services aériens inappropriés, coûteux et provoquant des pertes de temps;
- k) L'absence d'itinéraires directs entre certains pays africains et la nécessité de rationaliser les routes des compagnies aériennes;
- l) Le manque d'harmonisation des documents et des formalités de douane de part et d'autre des frontières;
- m) L'insuffisance des capacités et le caractère peu rationnel de l'entretien et de l'utilisation des locomotives et d'autres équipements ferroviaires;

- n) Les insuffisances dans la gestion de l'infrastructure et les services;
- o) Les problèmes de sécurité et le manque de fiabilité des livraisons (risques de vol);
- p) L'absence de concurrence loyale dans les transports routiers et ferroviaires et entre ces deux modes de transport;
- q) Les déficiences dans l'application des accords en vigueur et les difficultés à faire respecter la législation;
- r) Des catastrophes naturelles, telles que les conséquences du phénomène El Niño et des inondations;
- s) L'insuffisance des ressources humaines et financières;
- t) La nécessité de programmes à long terme.

**2. Processus de développement récents en Afrique australe et de l'Est en ce qui concerne la facilitation des transports et du commerce**

**Niveau sous-régional**

Des organisations sous-régionales, telles que le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA) et la Coopération en Afrique de l'Est, ont pris et continuent de prendre diverses mesures pour résoudre les problèmes des pays sans littoral :

- a) Des accords énonçant des principes directeurs généraux consacrés par des traités et des protocoles (traité COMESA, protocoles et annexes de la CDAA sur les transports, les communications et les méthodes et sur le commerce);
- b) Création de comités et de sous-comités où toutes les parties intéressées sont représentées et qui examinent des politiques et des solutions sous-régionales et concluent des accords à leur sujet;
- c) Accord sur un nouveau document douanier COMESA/CDAA qui sera utilisé pour réduire le nombre excessivement élevé de documents;
- d) Accord visant à adapter le concept de l'arrêt unique à la frontière en Afrique australe sur la base de l'expérience acquise grâce au couloir de développement de Maputo;
- e) Il est prévu de tenir plusieurs réunions pour obtenir des ressources en vue de l'exécution de projets et de programmes, portant notamment sur l'infrastructure, la réforme des politiques et des réglementations et la facilitation des transports commerciaux en transit;

*Les prochaines réunions seront les suivantes :*

- a) Forum des investisseurs et des donateurs pour les transports et les communications de la CDAA, au cours du premier semestre de l'an 2000;
- b) Forum des investisseurs et des donateurs pour le couloir de développement de Mtwara, à la mi-novembre 1999, en République-Unie de Tanzanie (des documents sont actuellement en cours de préparation au moyen de consultations interministérielles);
- c) Réunion sur le couloir de développement de Nacala, à la fin du mois d'octobre 1999, au Mozambique;
- d) Réunion sur les mesures contre les surcharges, du 14 au 16 septembre 1999, à Nairobi (Kenya);
- e) Réunion sur les associations des usagers des routes et du secteur privé d'Afrique australe, le 13 septembre 1999, à Sandton (Afrique du Sud);
- f) Réunion du Sous-Comité de l'infrastructure routière et du transport et du trafic routiers de la Commission d'Afrique australe pour le transport et les communications, du 14 au 16 septembre 1999, à Sandton (Afrique du Sud).

*D'autres activités de coopération sous-régionale portent sur différents couloirs, dont les suivants :*

- a) Corridor Nord;
- b) Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord (ACTT) (Burundi, République démocratique du Congo, Rwanda, Ouganda, Kenya);
- c) Réseau routier régional d'Afrique de l'Est (Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Kenya);
- d) Réseau routier régional (Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda);
- e) Couloir central;
- f) Couloir austral;
- g) Regional Trunk Road Network;
- h) Beira;
- i) Maputo;
- j) Nacala (Mozambique, Malawi, Zambie);
- k) Mtwara (République-Unie de Tanzanie, Malawi, Mozambique, Zambie);

- l) Tazara (Dar es-Salaam);
- m) Walvis Bay;
- n) Lobito, Luanda, Namib;
- o) Couloirs sud-africains, en particulier Durban, Le Cap, Port Elizabeth, Richards Bay.

### **Niveau bilatéral**

Le Mozambique, le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe et l'Afrique du Sud ont tenu une réunion les 17 et 18 août 1999 au Zimbabwe, pour discuter de questions transfrontalières.

La Zambie, le Zimbabwe et la CDAA ont actuellement des consultations sur la possibilité de créer un comité à chaque poste-frontière en Afrique australe. De tels comités examineraient la flexibilité en matière de documents et de formalités douanières, la sécurité des conducteurs, la prévention des maladies et la coopération en matière de police et de prévention du trafic de stupéfiants.

Le Zimbabwe et la Zambie ont déjà examiné la possibilité d'établir un poste-frontière unique à Chirundu et s'emploient activement à réaliser ce projet.

En Afrique de l'Est, l'année dernière, l'Ouganda, le Kenya et la République-Unie de Tanzanie ont eu des consultations concernant l'amélioration du transit dans les ports et lors du franchissement des frontières. La même année, ils ont signé les accords de transports routiers et fluviaux pour faciliter le trafic routier et maritime entre ces trois pays.

Plusieurs accords bilatéraux sur les transports routiers ont été signés en Afrique australe sur la base d'un accord bilatéral type régional adopté dans le cadre de la CDAA.

### **3. Recommandations**

#### **Installations portuaires**

- a) Remettre en état les équipements existants et mettre en place des équipements nouveaux pour répondre à la demande croissante;
- b) Construire des ports secs à l'intérieur des terres pour faciliter le trafic de transit en dehors des ports côtiers;
- c) Assurer de façon efficace et suffisante le financement et la gestion des installations existantes, en particulier par le secteur privé.

### **Transport aérien**

- a) Améliorer les installations de manutention et les aéroports;
- b) Assurer de façon efficace et suffisante le financement et la gestion des installations existantes.

### **Transport routier**

- a) Remettre en état les routes et les ponts détruits par des pluies abondantes;
- b) Reconstruire, remettre en état et améliorer les routes des couloirs;
- c) Créer un fonds des routes pour assurer une gestion constante des routes;
- d) Assurer une gestion efficace des charges à l'essieu, en achetant des ponts-bascules fixes et mobiles;
- e) Étendre les systèmes de localisation des cargaisons au transport routier pour améliorer la détermination de la position des camions;
- f) Favoriser la création d'installations locales de réparation de camions, y compris pour les camions assurant un trafic de transit;
- g) Améliorer les possibilités de location de matériel;
- h) Développer les capacités locales en matière de sous-traitance et de services de consultants;

### **Transport ferroviaire**

- a) Remettre en état l'infrastructure ferroviaire, en particulier les voies, le matériel roulant, les locomotives, le matériel ferroviaire, la signalisation et le matériel de communication, et renforcer les capacités;
- b) Assurer une gestion efficace des installations ferroviaires grâce à l'adoption d'une exploitation de type commercial, à la restructuration et, dans certains cas, à la privatisation ou à l'octroi de concessions;
- c) Développer la concurrence et améliorer la gestion d'autres façons.

### **Facilitation du transport en transit (documents et formalités)**

- a) Mettre au point des solutions concrètes aux problèmes de transport en transit, en assurant la participation de toutes les parties intéressées grâce à des séminaires, à des ateliers et à des conférences.

### **Initiatives du secteur privé**

- a) Aider le financement d'initiatives du secteur privé et le renforcement des capacités dans ce dernier;
- b) Encourager la participation du secteur privé à la fourniture d'infrastructures et de services;
- c) Accroître les capacités de surveillance et de réglementation.

\* \* \*

### **B. Groupe de l'Afrique de l'Ouest et du Centre**

Ces consultations, qui se sont tenues le lundi 23 août 1999 dans la salle 8, ont eu lieu avec la participation de représentants du Nigéria, de l'Algérie, du Bénin, du Togo, du Mali et du Burkina Faso.

Des membres du secrétariat général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et du Secrétariat général de l'Organisation de l'unité africaine ont assisté à ces consultations. Le Groupe a élu M. Martial Alain Dehoue, Chef de la délégation du Bénin, comme Président de séance.

Les échanges ont notamment porté d'une part sur les actions entreprises au niveau de chaque État pour développer le système de transit, dans le cadre de l'exécution des recommandations issues des travaux de la troisième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, et d'autre part sur les difficultés et divers problèmes rencontrés dans la mise en oeuvre desdites recommandations.

Enfin, une série de recommandations ont été formulées. Il convient de retenir en substance ce qui suit :

#### **I. Actions entreprises**

Mali : Ce pays a mis en place une action de diversification de ses voies d'accès à la mer et de désenclavement des régions intérieures du pays vis-à-vis des grands centres commerciaux.

Togo : Ce pays a élaboré un projet de contournement de la ville de Lomé. Il a amélioré son système d'escorte douanière des marchandises, et mis en place un projet d'assistance au franchissement des zones montagneuses (falaises d'Aledjo + PK 500).

Bénin : De grands travaux d'amélioration des infrastructures routières existantes et de constructions nouvelles ont été entrepris (notamment Cotonou-Malanville et Cotonou-Porga). L'installation du système de péage-pesage a été faite pour lutter contre les surcharges et générer des

ressources pour l'entretien routier. Les postes de contrôle routier ont été réduits. La procédure de mise en concession du chemin de fer est engagée.

Nigéria : Ce pays a accordé des facilités tarifaires et de stockage aux pays de son hinterland. Il a en outre développé le système de transport fluvial vers le Niger; il a entrepris un projet de rénovation des voies ferrées.

Burkina Faso : Ce pays a engagé un processus d'élaboration de textes en matière de trafic et de transport de personnes et des biens.

## **II. Difficultés rencontrées**

- a) Mobilisation des financements pour la construction et l'entretien des routes;
- b) Effets limités des procédures de privatisation des structures de transport;
- c) Difficultés de mise en application des dispositions des conventions relatives au transit routier inter-États, causées par le faible niveau de qualification des acteurs;
- d) Influence de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information.

## **III. Recommandations**

- a) Augmentation des financements accordés pour la construction des infrastructures;
- b) Nécessité d'une assistance technique pour la maîtrise des procédures liées à la mise en oeuvre des conventions et pour se mettre à utiliser les technologies nouvelles de l'information, et nécessité d'améliorer la formation professionnelle;
- c) Tenue d'une conférence régionale pour la mobilisation des ressources pour le développement des infrastructures dans la sous-région;
- d) Tenue d'une session préparatoire au niveau sous-régional avant la tenue de la prochaine réunion d'experts gouvernementaux afin de favoriser la participation effective sur place des experts nationaux.

\* \* \*

## **C. Groupe de l'Asie**

La réunion consultative régionale du Groupe de l'Asie sur les systèmes de transport en transit a eu lieu le 23 août 1999 au cours de deux séances. Ont participé à cette réunion des représentants des pays suivants : Bhoutan, Chine, Finlande, Inde, Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, République islamique d'Iran, République démocratique

populaire lao, Turquie et Viet Nam. Un représentant de l'Association de droit international a assisté à la réunion en qualité d'observateur. M. A. Tahir Dengiz, de Turquie, a été élu Rapporteur.

Les discussions ont porté sur la situation en matière de transport en transit et les systèmes utilisés à cet égard en Asie du Sud, en Asie du Sud-Est, en Asie du Nord-Est et en Asie centrale, et des interventions des délégués ont permis de mettre à jour les informations disponibles.

Il a été très largement reconnu que l'absence de littoral est un handicap qui entrave le commerce et le développement économique dans les pays en développement sans littoral. La situation et les problèmes de transport en transit de chaque pays lui sont propres et varient en fonction de différents facteurs économiques et géographiques, en particulier le caractère adéquat des itinéraires, les volumes de trafic, la tarification, etc. Cependant, il existe des tendances communes qui doivent retenir l'attention des pays en développement sans littoral et de transit et des donateurs. Ces tendances sont notamment les suivantes :

a) Les pays sans littoral doivent disposer d'installations adaptées à l'utilisation de conteneurs dans leur commerce extérieur. Cela doit leur permettre de se conformer aux tendances mondiales en matière de transport de marchandises. Il a été noté qu'en Asie, presque tous les pays sans littoral ont mis en place de telles installations ces dernières années. Ceux qui ne l'ont pas encore fait envisagent sérieusement de se doter de telles infrastructures et une aide internationale plus importante doit leur être accordée à cette fin.

b) Il importe d'utiliser les grandes possibilités d'accès peu coûteux à des technologies de communication et d'information mondiales pour atténuer les problèmes des pays en développement sans littoral. En particulier, il faudrait utiliser EDIFACT pour transmettre des documents relatifs au transport en transit de marchandises tels que des lettres de voiture. On a souligné l'importance du système ACIS et du SYDONIA qui permettent de rationaliser le commerce de marchandises transportées en transit. Une utilisation plus large des technologies de l'information modernes permettrait également d'harmoniser et de normaliser les documents utilisés par divers organismes et administrations dans les couloirs de transport en transit. Dans ce contexte, les régions sans littoral d'Asie ont besoin d'une aide financière et technique plus importante pour pouvoir commencer à utiliser de tels systèmes.

c) Si l'infrastructure nécessaire et les systèmes d'information EDIFACT étaient en place, la plupart des pays en développement sans littoral seraient en mesure de créer des ports secs et d'établir des lettres de voiture de transit pour leurs expéditions grâce à EDIFACT.

d) Il existe un certain nombre de projets de pays qui nécessitent l'aide des donateurs, notamment pour mettre en place les installations nécessaires pour faire face à l'utilisation de conteneurs dans les pays en développement sans littoral qui ne s'en sont pas encore dotés. Ces projets concernent des infrastructures dans les pays en développement sans littoral et



de transit qui visent à améliorer l'infrastructure existante, compléter des éléments manquant dans certains couloirs et améliorer l'efficacité de l'exploitation.

e) Il faudrait encore encourager tous les pays en développement sans littoral et de transit à adhérer aux conventions internationales concernant le commerce recourant au transport en transit. Il convient d'utiliser des instances régionales et des accords intergouvernementaux pour faciliter et renforcer les arrangements relatifs au transport en transit de marchandises de pays en développement sans littoral. Il est demandé aux pays en développement sans littoral et de transit d'envisager de renforcer encore le cadre juridique qui régit différents aspects du commerce recourant au transport en transit.

f) Il faudrait faire participer davantage le secteur privé aux services de transport en transit.

g) Les participants se sont félicités des activités de la CNUCED, qui examine depuis plusieurs années les problèmes de transport en transit des pays sans littoral et les porte à l'attention de la communauté internationale. Les délégués ont remercié la CNUCED pour l'établissement des études et des documents utilisés lors de la réunion. Il est demandé à la CNUCED de continuer à réaliser des études sur les systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. En outre, il a été estimé qu'il faudrait sensibiliser l'Organisation mondiale du commerce aux problèmes des pays sans littoral, étant donné que cette organisation se préoccupait déjà des problèmes de commerce et de développement des pays les moins avancés.

h) Les participants proposent d'organiser la prochaine Réunion consultative des pays en développement sans littoral et de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement au niveau ministériel en 2001.

\* \* \*

#### **D. Rapport du Groupe de l'Amérique latine**

Monsieur le Président,

Tout d'abord, permettez-moi, au nom de la délégation bolivienne, de vous féliciter ainsi que les autres membres du Bureau d'avoir été élus pour conduire cette réunion d'experts. Nous sommes certains que, grâce à vos grandes compétences et à votre autorité, nos délibérations déboucheront sur une conclusion positive, qui sera très bénéfique pour la communauté internationale et en particulier les pays qui n'ont pas d'accès libre et souverain à la mer.

Malheureusement, le Groupe de l'Amérique latine ne s'est pas réuni hier en raison de l'arrivée tardive des experts.

Néanmoins, la délégation bolivienne souhaite présenter diverses propositions qui, nous l'espérons, constitueront le résultat de réunions

bilatérales ultérieures avec les délégués des pays donateurs et des organisations internationales.

La situation géographique de notre pays et son histoire ont créé d'énormes difficultés pour son commerce extérieur et ses transports internationaux, de sorte que la Bolivie se trouve dans une situation particulière. C'est pourquoi nos projets concernent en particulier la construction d'infrastructures de transit entre les deux océans qui entourent l'Amérique du Sud, c'est-à-dire l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. C'est ce qu'en Bolivie nous appelons les "couloirs d'exportation", qui nous donneront accès à d'importants services de liaison économique régionaux en application de divers accords régionaux, tels que l'acte constitutif de la Communauté andine, l'Accord sur les transports terrestres internationaux des pays du Cône Sud et ceux de la Conférence des Ministres des transports, des communications et des travaux publics d'Amérique du Sud. Dans le contexte des enceintes susmentionnées, la Bolivie a également signé des accords bilatéraux qui visaient à assurer une facilitation, une simplification et une plus grande transparence; ces accords nous ont aidés dans nos activités internationales, mais ils ne constituent pas une solution définitive à notre problème.

La Bolivie a investi dans des travaux relatifs à l'infrastructure de transport qui se trouvent à des phases diverses et constituent des éléments de liens intermodaux qui, à court terme, grâce à des investissements appropriés, pourraient être utilisables. Ces travaux sont décrits ci-après.

Facilitation du transport et du commerce. Conformément à la résolution 31 de la troisième réunion ordinaire de la Conférence des ministres des transports, des communications et des travaux publics d'Amérique du Sud (novembre 1996), nous avons commandé l'élaboration d'un plan d'action, avec l'assistance technique de la CNUCED et de l'Association latino-américaine d'intégration;

La voie fluviale Paraguay-Paraná. Elle revêt une grande importance car elle constitue un autre moyen d'avoir accès à l'océan Atlantique, ce qui permet de faire face au manque d'accès de la Bolivie à la mer, qui limite le développement normal des exportations;

L'autoroute Pailón-San José-Puerto Suaréz. En cours de construction grâce à des ressources de la Banque interaméricaine de développement et des contributions locales, elle fait partie du couloir qui reliera le Pacifique et l'Atlantique grâce aux ports d'Arica (Chili) et de Santos (Brésil);

Le couloir La Paz-Guayaramerín. Ce couloir est l'une des principales solutions de rechange en lieu et place de la liaison internationale sud-ouest/nord-ouest. Il établira une liaison avec le réseau routier de l'État de Rondonia (Brésil) et les rivières navigables du bassin de l'Amazone;

Le lien ferroviaire Aiquile-Santa Cruz. Sa construction entre les réseaux ferroviaires andin et oriental permettra de relier les océans Pacifique et Atlantique au moyen d'une liaison ferroviaire de 3 890 km, à un coût estimé à un milliard de dollars des États-Unis.

Nous ne devons pas perdre de vue que la majorité des pays sans littoral figurent parmi les pays relativement peu développés sur le plan économique, c'est-à-dire qu'ils se trouvent à un stade initial et que leurs exportations portent sur des matières premières et des produits de base généralement vendus à bas prix, de sorte que le coût du transport accroît le déséquilibre de leur commerce. Cependant, nous sommes persuadés qu'en plus de nos préoccupations constantes concernant le transit, les installations portuaires et l'harmonisation des politiques, des procédures et des documents fiscaux ayant des effets sur le coût du transit, il est nécessaire non seulement de faire face aux questions d'infrastructure de transit mais aussi d'orienter les efforts de la communauté internationale vers la création de l'infrastructure requise pour ajouter de la valeur aux exportations, et de donner des incitations en vue de la production de biens qui se vendent à un prix élevé sur le marché mondial, de façon à mieux couvrir les frais de transport.

**Annexe II**  
**PARTICIPATION\***

Les représentants suivants ont participé à la réunion :

États membres

1. Afghanistan; Afrique du Sud; Algérie; Australie; Bénin; Bhoutan; Bolivie; Botswana; Burkina Faso; Burundi; Cambodge; Cameroun; Chine; Côte d'Ivoire; États-Unis d'Amérique; Éthiopie; ex-République yougoslave de Macédoine; Fédération de Russie; Finlande; Géorgie; Guinée; Inde; Iran (République islamique d'); Italie; Japon; Kazakhstan; Kenya; Kirghizistan; Lesotho; Malawi; Mali; Mongolie; Mozambique; Népal; Nigéria; Norvège; Ouganda; Ouzbékistan; Pakistan; Paraguay; Pays-Bas; République démocratique populaire lao; République centrafricaine; République-Unie de Tanzanie; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord; Rwanda; Suède; Thaïlande; Togo; Turquie; Viet Nam; Zambie et Zimbabwe.

Organisation des Nations Unies

2. Commission économique pour l'Afrique (CEA); Commission économique pour l'Europe (CEE); Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

Institution spécialisée

3. Banque mondiale.

Organisations intergouvernementales

4. Organisation de l'unité africaine (OUA); et Organisation mondiale des douanes.

Organisations non gouvernementales (ONG)

5. Association de droit international; Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA); et Projet relatif au droit, aux politiques et à la gestion maritimes pour l'Asie du Sud-Est (SEAPOL).

Organisation régionale

6. Commission d'Afrique australe pour le transport et les communications.

Spécialistes

Mme Sherbanu KABISA (République-Unie de Tanzanie)  
M. Vijay RAMAN, Directeur de Chakra Infrastructure Consultants Private Limited (Inde)  
M. José Maria RUBIATO, Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC)  
M. Jack STONE (États-Unis d'Amérique)

-----

---

\* La liste des participants se trouve dans le document TD/B/LDC/AC.1/INF.4.