



Assemblée générale

Distr. générale
24 août 2000
Français
Original: anglais

Cinquante-cinquième session

Point 94 a) de l'ordre du jour provisoire*

**Questions de politique macroéconomique :
commerce et développement**

Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins

Note du Secrétaire général**

Le Secrétaire général a l'honneur de présenter à l'Assemblée générale, comme celle-ci l'a demandé dans sa résolution 53/171 du 15 décembre 1998, le rapport sur la situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins établi par le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

* A/55/150.

** La présentation du présent document a été légèrement retardée en raison du volume de travail dû aux préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés.

**Rapport du Secrétaire général de la Conférence
des Nations Unies sur le commerce et le développement
sur la situation en matière de transit des États sans littoral
d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–3	3
II. La reprise économique et les nouveaux schémas de commerce et de transit en Asie centrale	4–9	4
A. Les indicateurs économiques de base et les perspectives de croissance	4–8	4
B. Les principaux autres itinéraires possibles de transport en transit en Asie centrale	9	5
III. Les goulots d'étranglement de l'infrastructure matérielle : les problèmes à court terme et l'ajustement aux tendances à long terme	10–15	5
A. Les paramètres du développement à long terme	10	5
B. L'amélioration de l'infrastructure matérielle : la situation actuelle	11–15	5
IV. Mesures visant à surmonter les obstacles non physiques sur les itinéraires de transport en transit disponibles	16–32	8
A. Instaurer un environnement juridique favorable aux opérations de transit	16–28	8
B. Incidences financières de la mise en oeuvre des accords internationaux	29–30	12
C. Renforcement des systèmes nationaux d'encadrement et des institutions	31	12
D. Assistance technique	32	13
V. Vers la conception d'un cadre permettant d'améliorer la coopération et la coordination	33–40	14
A. Coopération financière et technique	33–34	14
B. Coordination de l'aide	35	14
C. La transition vers l'économie de marché doit être sous-tendue par un processus organique	36–37	15
D. Mécanismes intergouvernementaux d'appui institutionnel	38–40	15
Annexe. État, au 9 février 2000, des accords et conventions conclus dans le domaine des transports intéressant les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe		17

I. Introduction

1. L'Assemblée générale, au paragraphe 6 de sa résolution 53/171 du 15 décembre 1998, intitulée « Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins », a prié le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) d'établir un rapport sur l'application de ladite résolution et de le lui présenter à sa cinquante-cinquième session. Le présent rapport a été établi en réponse à cette demande, et couvre les éléments énoncés aux paragraphes 2 à 5 de la résolution, à savoir :

a) L'élaboration d'un programme visant à améliorer, sur le plan de l'efficacité, la situation actuelle en matière de transit dans les États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et dans les pays en développement de transit qui sont leurs voisins;

b) La fourniture d'une assistance technique et de services consultatifs aux États sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et aux pays en développement de transit qui sont leurs voisins, en tenant compte des accords de transit existants;

c) La fourniture aux États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et aux pays en développement de transit qui sont leurs voisins d'une aide financière et d'une assistance technique appropriées en vue d'améliorer leur situation en matière de transit, s'agissant notamment de la construction, de l'entretien et de l'amélioration de leurs moyens de transport et d'entreposage et autres installations de transit et de l'amélioration des communications;

d) Les moyens qui permettraient de favoriser l'adoption de dispositions de coopération plus efficaces entre les États sans littoral d'Asie centrale et les pays en développement de transit qui sont leurs voisins et d'encourager la communauté des donateurs à jouer un rôle de soutien plus actif.

2. En ce qui concerne l'alinéa a) ci-dessus, un certain nombre d'études ont été réalisées depuis l'adoption de la résolution 53/171 et d'autres sont en cours, notamment à la CNUCED, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Europe (CEE), la Banque asiatique de développement (BAsD), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et dans le cadre du programme TRACECA (Couloir de transport Europe-Caucase-Asie) de l'Union européenne. Les recommandations faites dans ces études ont ouvert la voie à une vaste gamme de programmes et de projets visant à améliorer l'infrastructure des transports et à résoudre les problèmes des obstacles non physiques n'ayant pas encore été réglés.

3. Pour ce qui est des alinéas b) et c) ci-dessus, le présent rapport décrit les grands projets d'assistance technique et financière actuellement mis en oeuvre pour améliorer les conditions de transit dans les républiques d'Asie centrale et les pays en développement de transit qui sont leurs voisins.

II. La reprise économique et les nouveaux schémas de commerce et de transit en Asie centrale

A. Les indicateurs économiques de base et les perspectives de croissance

4. Les pays d'Asie centrale, au cours de leurs 10 premières années d'indépendance, ont été confrontés aux problèmes de la transition vers une économie de marché, combat qui risque de déborder sur les 10 prochaines années. Le rythme de la relève et du développement n'a pas été le même dans les différents pays ni, en fait, dans les différents secteurs économiques d'un même pays, mais la tendance générale semble satisfaisante.

5. Dans un rapport publié en 1996, le Secrétaire général a décrit les nombreuses difficultés rencontrées par les pays sans littoral d'Asie centrale (voir A/51/288). Il a noté en particulier que le changement économique en Asie centrale avait entraîné : a) un grave rétrécissement de l'économie; b) la perte de marchés aussi bien pour les matières premières que pour les produits industriels de la région; c) la chute brutale du produit intérieur brut (PIB) réel, qui s'est située entre 30 et 50 %; d) la réduction de l'activité bancaire, caractérisée par de nombreuses faillites et une chute de l'épargne et des investissements; e) la dislocation spectaculaire du système de transport; et f) l'augmentation considérable du chômage.

6. Dans un rapport ultérieur, publié en 1998 (A/53/331), le Secrétaire général a constaté avec satisfaction qu'il y avait eu une amélioration, notamment : a) des signes de reprise économique et l'apparition de nouveaux marchés pour les exportations et importations; b) de gros investissements dans les principaux autres itinéraires possibles de transport en transit; c) l'impact croissant des projets d'assistance technique sur la restructuration des institutions du secteur des transports; d) le renforcement de la coopération régionale grâce à l'élaboration et à l'adoption, au niveau le plus élevé, d'accords-cadres multilatéraux touchant le transit; et e) les mesures prises pour valoriser la base de ressources humaines en Asie centrale.

7. Bien que la relance économique ait été ralentie par la crise financière russe de 1998, les économies d'Asie centrale se sont redressées en 1999 et l'on s'attend à ce que leur croissance se poursuive en 2000 et 2001. Globalement, on estime que la croissance du PIB dans la région a été de 0,8 % en 1998¹, de 2,8 % en 1999, et devrait atteindre 4,9 % en 2000. En 1999, la croissance du PIB a été de 1,7 % au Kazakhstan, 3,6 % au Kirghizistan, 3,7 % au Tadjikistan, et 4,4 % en Ouzbékistan et au Turkménistan². L'inflation dans la région a fait un bond, passant de 11,4 % en 1998 à 21,9 % en 1999, mais devrait retomber à 15,1 % en 2000. La situation des soldes des paiements courants était très mauvaise, le pire étant 4,5 % en 1998, avec un léger mieux (2 %) en 1999, et des prévisions de 2,4 % en 2000¹. La valeur du PIB attribuable au secteur privé dans les républiques d'Asie centrale est faible, même comparée à d'autres pays en transition vers des économies de marché. Il est, par exemple, de 30 % au Tadjikistan, contre 60 % en Mongolie.

8. Du fait de déficits des paiements courants de plus en plus importants, de déséquilibres budgétaires et du fardeau global de la dette, nombre de pays d'Asie centrale trouvent, depuis 1997, de plus en plus difficile de se procurer des fonds sur les marchés internationaux. Cela étant, et étant donné l'ampleur de leurs besoins de développement et leur capacité limitée de produire des excédents investissables, le

volume des ressources financières et le moment et les conditions de leur obtention seront d'une importance cruciale, de même que l'adaptation de ces ressources aux besoins de développement à court et à long terme. L'aide étrangère devrait servir à promouvoir la croissance intérieure et le développement et la transformation économiques à long terme, de façon qu'en fin de compte ces pays puissent en être moins tributaires.

B. Les principaux autres itinéraires possibles de transport en transit en Asie centrale

9. Pour le commerce, l'Asie centrale dispose d'un nombre croissant de possibilités pour le transport en transit : a) les liaisons ferroviaires et routières traditionnelles passant par la Fédération de Russie; b) l'itinéraire ferroviaire et routier transcaspien; c) les liaisons ferroviaires et routières passant par la République islamique d'Iran; d) vers l'est, les liaisons routières et ferroviaires passant par la Chine; et e) vers le sud, les routes allant vers le Pakistan et l'Inde en traversant la Chine. Ces voies ont joué un rôle très important dans l'ouverture de l'Asie centrale au commerce. Les améliorer en éliminant les goulots d'étranglement dans l'infrastructure matérielle et les obstacles non physiques afin de réduire le plus possible le coût du transport leur permettra de contribuer encore plus à l'expansion du commerce.

III. Les goulots d'étranglement de l'infrastructure matérielle : les problèmes à court terme et l'ajustement aux tendances à long terme

A. Les paramètres du développement à long terme

10. Du fait de leur appartenance à des organisations régionales comme la CESAP et la CEE, les pays d'Asie centrale se sont engagés à participer à des plans et programmes communs, par exemple le programme de développement de l'infrastructure pour le transport par voie de terre en Asie (ALTID), et ont aussi convenu d'adhérer à des accords et conventions internationaux de base qui stipulent les règles et les procédures tendant à promouvoir la facilitation du transit et énoncent les conditions techniques minimales pour la construction et l'entretien des infrastructures et la facilitation du transport en transit. Si l'Asie centrale veut devenir un pont entre l'Europe et l'Asie, elle n'a pas d'autre choix que de s'adapter aux principes et normes communs, mais le prix de l'adhésion aux normes européennes concernant la construction et l'entretien des infrastructures de transport, comme on le verra aux paragraphes 29 et 30, est élevé, et l'Asie centrale aura très certainement besoin d'appui financier et technique de la part de ses partenaires commerciaux et des institutions financières et multilatérales, et cet appui sera parfaitement justifié.

B. L'amélioration de l'infrastructure matérielle : la situation actuelle

1. Le tracé des pipelines proposés

11. Depuis le rapport de 1998 du Secrétaire général, la situation a surtout évolué dans le domaine du développement des pipelines. En juin 2000, l'Azerbaïdjan, la

Géorgie et la Turquie sont parvenus à un accord sur le cadre juridique du pipeline Bakou-Tbilissi-Ceyhan proposé. En juillet 2000, la compagnie nationale des pipelines turque, la Botas, a lancé des appels d'offres pour les travaux techniques préliminaires sur le tronçon turc du pipeline. On prévoit que ce tronçon, qui représente plus de la moitié de la distance totale de quelque 1 700 kilomètres, coûtera environ 2,5 milliards de dollars des États-Unis lorsqu'elle sera terminée. La capacité en est d'environ un million de barils par an. Toutefois, du fait de l'augmentation récente du volume de pétrole arrivant du Kazakhstan par la Fédération de Russie, on doute à présent que les travaux de construction puissent démarrer bientôt.

12. Il a été signalé que l'oléoduc Bakou-Supsa qui va d'Azerbaïdjan à la mer Noire en passant par la Géorgie s'est tellement détérioré qu'il a fallu transformer le projet de remise en état en opération de reconstruction complète. L'oléoduc réaménagé aura une capacité allant jusqu'à 20 millions de tonnes par an.

13. Au Kazakhstan, l'International Pipeline Consortium, créé en 1993 pour construire un oléoduc de 2,2 millions de dollars des États-Unis allant du gisement de Tengiz jusqu'au port russe de Novorossiisk sur la mer Noire, est près de parvenir à un accord avec tous les intérêts le long du tracé du pipeline. Celui-ci devrait être construit au cours des 12 à 18 mois à venir et, avec une capacité initiale de 28,2 millions de barils par jour, devant aller jusqu'à 67 millions de barils par jour, permettra d'augmenter les exportations de pétrole du Kazakhstan de 80 % pour commencer. La possibilité d'une liaison avec l'Azerbaïdjan par pipeline passant sous la mer Caspienne est encore à l'examen. On prévoit également de construire un pipeline de 3 000 kilomètres entre Aktobe au Kazakhstan et le gisement pétrolier de Karami en Chine, qui pourrait avoir une capacité de 20 millions de tonnes par an, et aussi un pipeline allant du Kazakhstan au golfe Persique via le Turkménistan et la République islamique d'Iran. Lorsque les terminaux portuaires de transbordement de pétrole d'Iktan à Bakou seront terminés, la capacité kazakhe d'exportation de pétrole passera à 10 millions de tonnes par an.

14. Au Turkménistan, un accord a été obtenu en décembre 1997 pour la construction d'un gazoduc de 140 kilomètres pour exporter du gaz vers l'Iran. Le Turkménistan construira peut-être aussi un gazoduc sous la mer Caspienne jusqu'à Erzurum en Turquie, via le Caucase, à un coût estimé à 2 à 4 milliards de dollars des États-Unis. Un consortium d'intérêts est parvenu à un accord préliminaire en juin 1998, mais la perspective de démarrage des travaux de construction est à présent un peu plus lointaine, le Turkménistan ayant décidé en mai 2000 de doubler ses livraisons de gaz à la Fédération de Russie. Le pipeline transafghan proposé entre le Turkménistan et le Pakistan a été mis en attente indéfinie en attendant un environnement de transit plus stable.

2. Remise en état et amélioration de l'infrastructure de transport

15. Les principaux itinéraires de transport en transit étant pratiquement en place, la deuxième phase de l'amélioration de l'infrastructure de transport en Asie centrale s'est essentiellement concentrée sur la remise en état, l'entretien et l'amélioration. Pour ce qui est de l'infrastructure ferroviaire, on s'attache en priorité à moderniser les stations d'aiguillage, à améliorer et reconstruire les voies ferroviaires et les ponts; et à améliorer les télécommunications et l'électrification. On a donné la priorité à l'entretien et à la remise en état des routes sur la construction de nouvelles

routes. On trouvera un aperçu des principaux projets en cours au tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1
Projets d'amélioration des infrastructures convenus au cours de la période 1998-2000, la plupart devant être terminés au cours de la période 2000-2004

<i>État</i>	<i>Projet d'infrastructure</i>	<i>Valeur</i>	<i>Organisation</i>
Kazakhstan	Reconstruction de la route Almaty-Gulshad	9,57 millions de dollars	BID ^a
	Entretien/renouvellement des voies ferrées	64,8 millions d'euros	BERD ^b
	Restructuration des transports routiers	100 millions de dollars	Banque mondiale
Kirghizistan	Réfection de la route Almaty-Bichkek	5 millions de dollars	BAsD ^c
	Réfection de la deuxième route Bichkek-Osh	50 millions de dollars	BAsD
Ouzbékistan	Modernisation du réseau ferroviaire	70 millions de dollars	BERD
	Remise en état de la ligne ferroviaire Chengeldy-Tachkent-Samarcande	70 millions de dollars	BAsD
	Remise en état de la route Boukhara-frontière avec le Turkménistan	50 millions de dollars	BAsD
Tadjikistan	Remise en état de la route Douchanbé-Koulyab	20 millions de dollars	BAsD
Turkménistan	Remise en état de l'autoroute Achgabat-Mary	50 millions de dollars	BERD
	Remise en état du port de Türkmenbachi	30 millions de dollars	BERD
<i>Projets régionaux</i>		<i>Valeur</i>	<i>Organisation</i>
Exportations de coton par transport intermodal			TRACECA ^d
Locomotives de fret électriques		39,8 millions d'euros	BERD
Services de transport par conteneurs Bakou-Türkmenbachi		2,5 millions d'euros	TRACECA
Installations de transbordement chemin de fer/bac sur la mer Noire géorgienne		3,4 millions d'euros	TRACECA
Matériel de manutention de cargaisons et conteneurs		5 825 000 euros	TRACECA

Source : Compilation établie par le secrétariat de la CNUCED à partir d'informations obtenues des organisations concernées.

^a Banque islamique de développement.

^b Banque européenne pour la reconstruction et le développement.

^c Banque asiatique de développement.

^d Programme du couloir de transport Europe-Caucase-Asie de l'Union européenne.

IV. Mesures visant à surmonter les obstacles non physiques sur les itinéraires de transport en transit disponibles

A. Instaurer un environnement juridique favorable aux opérations de transit

16. Depuis qu'ils ont accédé à l'indépendance en 1991, les pays d'Asie centrale ont pris des mesures pour entrer dans la communauté des nations en devenant membres de l'Organisation des Nations Unies et d'organismes associés et en adhérant à un certain nombre d'organisations régionales. Dans le cadre de la stratégie qu'ils suivent pour s'intégrer pleinement à la communauté des nations, ils ont redoublé d'efforts pour conclure des accords régionaux et bilatéraux avec les pays voisins et pour adhérer à des conventions internationales.

1. L'adhésion à des conventions internationales

17. Les pays d'Asie centrale, comme le montre le tableau 2 ci-dessous, ont déployé des efforts louables pour appliquer la résolution 48/11 de la CESAP, en date du 23 avril 1992³, dans laquelle la CESAP recommande à ses membres de s'efforcer d'adhérer aux instruments et systèmes suivants : a) la Convention sur la circulation routière (1968); b) la Convention sur la signalisation routière (1968); c) les régimes internationaux de passage en douane, tels ceux stipulés dans la Convention douanière des Nations Unies relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (1975); d) la Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956); e) la Convention douanière relative aux conteneurs (1972); f) la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982); et g) la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956).

Tableau 2
**Adhésion des pays d'Asie centrale et des États de transit voisins
 aux conventions internationales, en février 2000**

État	TMR ^a	TIR ^b	Conte- neurs	Harmoni- sation frontières	Circula- tion routière	Signali- sation routière	ADR ^c	ATP ^d	AETR ^e	AGR ^f	TEMP ^g
Arménie		X		X							
Azerbaïdjan	X								X	X	
Chine			X								
Fédération de Russie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Géorgie	X	X	X	X	X			X			
Iran (République islamique d')	X	X			X	X					
Kazakhstan	X	X			X	X			X	X	
Kirghizistan	X	X		X		X					X
Mongolie					X						
Ouzbékistan	X	X	X	X	X	X		X	X		X
Tadjikistan	X	X			X	X					
Turkménistan	X				X	X			X		
Turquie	X	X	X							X	

Source : Communauté économique pour l'Europe.

^a Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956).

^b Convention douanière des Nations Unies relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (1975).

^c Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (1957).

^d Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970).

^e Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (1970).

^f Accord européen sur les grandes routes de trafic international (1975).

^g Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956).

18. Toutes les conventions internationales citées par la CESAP dans sa résolution 48/11 sont importantes. Il n'est toutefois pas possible de les décrire toutes *in extenso* dans le présent rapport. On se penchera néanmoins plus en détail sur la Convention TIR, du fait de son importance mondiale dans le domaine de la facilitation du transport en transit.

19. La Convention TIR de 1975, qui remplaçait une version antérieure adoptée en 1973, se limitait à l'origine au transport de marchandises par route, mais la version actuelle couvre aussi d'autres modes de transport (aérien, ferroviaire et multimodal), à condition qu'une partie du voyage se fasse par route. La Convention TIR permet à un véhicule ou conteneur couvert par un document douanier spécifique, le carnet TIR, d'aller de son point de départ à son point de destination sans aucun examen douanier lors du passage des frontières intermédiaires.

20. Les carnets TIR sont délivrés par l'Union internationale des transports routiers à Genève et distribués aux associations nationales représentant l'Union dans les pays qui sont parties contractantes à la Convention. Pour obtenir un carnet TIR, le transporteur doit appartenir à une association nationale qui peut avancer des garanties professionnelles et économiques et qui est habilitée à délivrer des carnets. En outre, les véhicules et conteneurs doivent remplir les conditions techniques et autres énoncées dans la Convention.

21. Chaque association se porte garante, en vertu d'un accord avec les autorités douanières, des droits et taxes payables sur les marchandises transportées sous le couvert des carnets TIR délivrés par elle, ou par tout autre membre de la chaîne internationale des associations donnant ces garanties. De même, l'association internationale qui se porte garante doit signer un engagement avec l'Union internationale des transports routiers, réglant les droits et responsabilités réciproques implicites dans le fonctionnement du système TIR.

22. Pour garantir pleinement le paiement des montants réclamés en raison d'irrégularités d'une opération TIR, l'Union a négocié un acte de cautionnement avec un groupe de compagnies d'assurance internationales.

23. Les éléments essentiels du système de transport TIR sont les suivants : a) les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs sécurisés; b) les droits et taxes en jeu doivent être couverts par une garantie internationalement valide pendant tout le voyage; c) les marchandises doivent être accompagnées d'un carnet internationalement accepté utilisé dans le pays de départ et accepté dans les pays de transit et de destination; et d) les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées par les pays de transit et de destination.

24. Le système TIR, comme on le voit au tableau 3 ci-dessous, se renforce actuellement dans les pays d'Asie centrale, mais la base financière précaire de nombreux exploitants des transports locaux a fortement entravé leur participation au système, ce qui laisse les transporteurs étrangers dominer la scène. Pour remédier à cette situation peu satisfaisante, il faudrait accroître substantiellement l'assistance technique aux secteurs des banques et des assurances locaux, de façon à leur permettre de mettre au point des systèmes fiables et rentables de garanties financières à offrir aux exploitants des transports locaux. Sans de telles garanties, il serait difficile, voire impossible, aux exploitants des transports routiers de se conformer aux exigences du système TIR, qui stipule notamment l'achat d'un type particulier de véhicule sans lequel ils ne seraient pas autorisés à opérer sur les marchés occidentaux.

Tableau 3
Nombre de carnets TIR délivrés pour le commerce en Asie centrale

État	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Azerbaïdjan	0	0	0	300	600	650
Fédération de Russie	121 000	110 000	145 500	191 500	218 000	174 350
Géorgie	0	0	300	500	300	900
Kazakhstan	0	0	2 000	Suspendu	3 500	9 000
Ouzbékistan	0	0	600	250	450	600
Turquie	189 500	221 000	263 000	307 000	307 000	279 000

Source : Commission économique pour l'Europe et Union internationale des transports routiers.

2. Les services de transport en transit

25. Les avantages du système TIR peuvent être réduits considérablement si les véhicules immatriculés dans d'autres pays ne sont pas autorisés à passer les frontières. Il faut davantage d'efforts en Asie centrale pour conclure des accords régionaux ou bilatéraux afin de faciliter les services de transport routiers porte à porte.

3. Les droits de transit routier

26. Les transporteurs étrangers ont beaucoup critiqué l'imposition de droits de transit routiers. Ils font observer que non seulement ces droits sont élevés, mais en outre ils sont imposés par plusieurs autorités (gouvernement, autorités provinciales, communautés locales, etc.). Une telle multiplicité de droits de transit pourrait être un gros obstacle à l'efficacité des opérations de transit; il ne faut donc ménager aucun effort pour améliorer la situation. Il convient de faire remarquer que le transport en transit serait facilité si l'on pouvait harmoniser les droits de transit routier au niveau sous-régional, ce que l'on a réussi à faire en Afrique australe. Les droits de transit, les limites de charge par essieu, les visas et des aspects analogues importants pour la facilitation du transit sont des problèmes qu'il convient le mieux de régler dans le cadre d'accords régionaux.

4. L'assurance automobile au tiers

27. L'extension de l'application de la carte verte européenne à l'assurance automobile en Asie centrale a été soulevée, mais comme les perspectives d'application dans un avenir proche sont plutôt sombres, on devrait, à titre de mesure intérimaire, appliquer les propositions tendant à établir des systèmes sous-régionaux, avancées dans le cadre d'accords régionaux comme l'Accord-cadre sur le transport en transit de l'Organisation de coopération économique.

5. Faire appel à l'informatique pour contribuer à faciliter le transit douanier

28. Dans le contexte des dispositions concernant le transit, on peut faire appel à l'informatique pour aider les autorités douanières à contrôler le transit et améliorer l'efficacité des exploitants des transports, ce qui bénéficie aux commerçants. Les techniques de télématique sont en train de remplacer rapidement les documents sur papier, dans lesquels sont, dans une très grande mesure, encodées les informations transmises. Les nouvelles techniques informatiques peuvent servir : a) à informatiser

les tâches de traitement des données entreprises individuellement par les fournisseurs de services de transit, y compris les exploitants des transports, les transitaires, les banques, les compagnies d'assurance, les responsables d'entrepôts, les douanes et les fournisseurs d'informations sur le marché; et b) à informatiser l'échange d'informations entre les fournisseurs de services de transit, par exemple entre les autorités portuaires et ferroviaires, ou avec les autorités douanières nationales. Un certain nombre de systèmes d'information, y compris le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) de la CNUCED, ont été proposés pour application en Asie centrale. Les pays qui n'ont pas encore installé de systèmes d'information douanière souhaiteront peut-être en choisir un et demander une assistance technique.

B. Incidences financières de la mise en oeuvre des accords internationaux

29. S'il convient de se féliciter que les pays d'Asie centrale aient la volonté politique d'adhérer aux conventions internationales, il ne faut pas négliger ou sous-estimer le fait que la mise en oeuvre des dispositions de ces conventions a des incidences, financières et autres. Ainsi, l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international ou à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer nécessiterait une mise à niveau à grande échelle des infrastructures matérielles, qui exigerait des investissements se chiffrant à des millions, voire à des milliards, de dollars. L'installation ou l'amélioration de la signalisation qu'appelle la Convention de 1968 sur la signalisation routière serait onéreuse, vu la longueur des distances à parcourir en Asie centrale, sur un territoire aussi vaste que l'Inde et le Pakistan réunis.

30. Pour satisfaire aux prescriptions touchant la construction des véhicules que comporte l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), il faudrait renouveler complètement la flotte et engager des dépenses de certification et d'administration. Enfin, l'Accord relatif au travail des équipages exige l'installation et l'utilisation de tachygraphes qui permettent d'enregistrer mécaniquement et de manière fiable le temps de conduite, de repos, etc. Malheureusement, les instruments de tachygraphie et les systèmes de conduite sont fragiles par nature et toute manipulation de leurs composants pour effectuer des réparations se solde par un nécessaire recalibrage. Assurer l'entretien des tachygraphes dans les conditions difficiles où ils fonctionnent en Asie centrale coûterait cher. C'est pourquoi, une dérogation temporaire aux prescriptions en vigueur à cet égard a été accordée à tous les membres de la Communauté d'États indépendants.

C. Renforcement des systèmes nationaux d'encadrement et des institutions

31. En dehors des problèmes d'ordre financier, il est important de reconnaître qu'il n'est pas possible de mettre en oeuvre les conventions internationales s'il n'existe pas, tant dans le secteur public que privé, de systèmes d'appui efficaces au niveau des institutions et de l'encadrement. La responsabilité des pouvoirs publics est déterminante sur trois plans principaux : a) veiller à ce que soient prises, si besoin est, les mesures législatives permettant d'inscrire dans le droit interne les divers accords

et conventions; b) faire en sorte que le système judiciaire soit en mesure d'administrer les lois du pays, y compris celles qu'ont suscitées des conventions internationales et des accords régionaux et bilatéraux; c) s'assurer que les agents de contrôle public, tels que les douaniers, la police des frontières et les diverses autorités chargées de l'octroi des licences, reçoivent une bonne formation. La complexité et le caractère multilatéral des services de transport internationaux appellent aussi l'existence d'un secteur privé solide. En raison de leur complexité et de leur caractère multilatéral, les opérations de transit nécessitent la présence d'un genre nouveau de transporteur, ayant de bonnes compétences d'ordre financier et des capacités de gestionnaires. Les compagnies de transport doivent être non seulement soutenues par leurs associations nationales mais aussi par les spécialistes auxquels elles se trouvent associées, banquiers, assureurs et transitaires notamment. Les organes et les associations spécialisés doivent, là où ils existent, être renforcés car il ne peut y avoir sans eux de services internationaux efficaces.

D. Assistance technique

32. Il existe de nombreux facteurs de blocage qui retardent la circulation des marchandises dans le monde, et l'Asie centrale n'en est pas exempte. L'Asie centrale et ses partenaires de développement, ainsi que les mécanismes bilatéraux ou multilatéraux se sont efforcés d'éliminer les problèmes, en mettant sur pied des projets d'assistance technique appropriés. Comme le montre le tableau 4 ci-après, l'assistance technique a été axée sur une large gamme de questions y compris sur les problèmes liés aux systèmes de maintenance en ce qui concerne les transports routiers, aux travaux préparatoires que suppose la mise en oeuvre des accords multilatéraux et aux mesures destinées à renforcer les capacités institutionnelles.

Tableau 4

Grands projets d'assistance technique conclus en 1998-2000 et qui devraient être, pour la plupart, menés à bien avant la fin de l'année 2001

<i>Pays</i>	<i>Assistance technique</i>	<i>Montant</i>	<i>Organisation</i>
Kazakhstan	Amélioration de l'efficacité du secteur routier	750 000 US\$	BAsD ^a
Kirghizistan	Amélioration de l'efficacité du secteur routier	440 000 US\$	BAsD
	Troisième programme de modernisation du réseau routier	600 000 US\$	BAsD
Tadjikistan	Secteur routier – politique institutionnelle	500 000 US\$	BAsD
	Modernisation des routes/profil de secteur	840 000 US\$	BAsD
Turkménistan			
Ouzbékistan	Réforme de la politique générale du secteur ferroviaire	600 000 US\$	BAsD
	Modernisation des chemins de fer	450 000 US\$	BAsD

<i>Projets régionaux</i>	<i>Montant</i>	<i>Organisation</i>
Plan d'action concernant les émissions produites par les véhicules	900 000 US\$	BA sD
Financement des routes/entretien durable	350 000 US\$	BA sD
Facilitation du transit pour les transports routiers	2,8 millions d'euros	TRACECA ^b
Prévisions en matière de trafic	2 millions d'euros	TRACECA
Mise en oeuvre d'accords multilatéraux	1,1 million d'euros	TRACECA
Coopération régionale sur la Route de la soie	1,2 million d'euros	PNUD ^c
Systèmes d'entretien des routes	2,5 millions d'euros	TRACECA
Services intermodaux	2 millions d'euros	TRACECA
Facilitation du commerce	1 350 000 US\$	BA sD

Source : Organisations énumérées.

^a Banque asiatique de développement.

^b Couloir de transport : Europe-Caucase-Asie; programme de l'Union européenne.

^c Programme des Nations Unies pour le développement.

V. Vers la conception d'un cadre permettant d'améliorer la coopération et la coordination

A. Coopération financière et technique

33. On est parti de l'idée que plus la communauté mondiale lançait de projets, mieux elle prouvait sa détermination de contribuer à faciliter le processus de transition en Asie centrale. Au bout de près de 10 ans d'efforts consacrés à des opérations d'aide, on a compris qu'une grande partie des ressources – entre 60 et 70 % des fonds destinés aux projets – servait à couvrir les frais de logistique et de transaction et les dépenses administratives; l'heure semble donc venue de réévaluer la situation pour que l'aide, en particulier l'assistance technique, soit mieux conçue et que les projets soient mieux exécutés.

34. On a aussi pris conscience d'un autre problème que posaient les projets impulsés par des donateurs, et ce quelquefois bien après qu'ils étaient achevés : c'est qu'en fait les pays bénéficiaires ne disposaient pas des institutions nécessaires pour mettre en oeuvre ces projets. La Convention TIR en est un exemple; elle est entrée en vigueur avant que n'aient été établies en Asie centrale des associations de transporteurs routiers et des institutions d'appui – banques et assurances; si bien que, faute de capacités suffisantes en matière de financement et de gestion, de nombreux transporteurs locaux n'ont pu tirer profit du régime qu'elle instaurait.

B. Coordination de l'aide

35. La coordination de l'aide a aussi laissé à désirer. Heureusement, certaines institutions de prêt sont aujourd'hui plus disposées à offrir leur coopération, une coopération plus systématique aussi, afin de réduire les doubles emplois et de tirer le maximum des résultats obtenus. Par exemple, la BERD et la BA sD ont signé un Mémorandum d'accord concernant leurs activités en Asie centrale. C'est la BA sD

qui, de manière générale, prendra en charge les projets d'infrastructure au Kirghizistan et au Tadjikistan, les deux institutions coopérant au développement des projets d'infrastructure intéressant plus particulièrement le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan, en particulier lorsqu'un cofinancement s'impose. La réalisation d'un projet de modernisation des chemins de fer en Ouzbékistan, qui se chiffre à 70 millions de dollars des États-Unis, est le premier grand exemple d'application de cette nouvelle stratégie. De même, aux termes d'un accord conclu entre la BERD et la Banque mondiale, c'est la BERD qui est l'institution responsable des projets d'infrastructure ferroviaire.

C. La transition vers l'économie de marché doit être sous-tendue par un processus organique

36. Certains rapports annuels récents des banques multilatérales de développement et de plus en plus de rapports de situation ou de rapports relatifs à des projets d'assistance technique soulignent la nécessité d'adopter des stratégies de développement institutionnel cohérentes, qui soient mises en oeuvre à titre hautement prioritaire par les gouvernements de la région. C'est un fait que les institutions de prêt commencent à poser qu'une saine conduite des affaires publiques est pratiquement la condition indispensable d'une croissance économique durable et de la confiance, à long terme, des investisseurs étrangers, de plus en plus conscients de ce qu'à lui seul l'investissement est inopérant.

37. Dans le secteur des transports, une saine conduite des affaires implique non seulement l'organisation de procédures d'appel d'offres concurrentielles pour la construction et l'entretien des matériels et des infrastructures, mais aussi, et cela est crucial, l'adoption de lois efficaces, bien conçues, appliquées avec impartialité, ainsi que l'existence de mécanismes de réglementation qui assurent une concurrence équitable. Au cours des premières années d'activité des organismes internationaux de développement dans les pays à l'économie en transition, la tendance était de considérer la législation comme une composante venant s'ajouter à d'autres, presque après coup, et non point comme une partie d'un processus organique. Comme l'a très bien posé la BASD, parlant de la création d'un système juridique opérant et bien établi, qui soutienne le fonctionnement du secteur privé, il faut adopter une approche systématique de la réforme juridique. Cela implique que l'on s'écarte d'une approche purement réactive de certains problèmes pour adopter une optique dans laquelle on cherche à comprendre et à prendre en compte le fonctionnement du système juridique dans sa totalité. Cela implique que l'on fasse porter l'effort non plus sur une réforme normative (c'est-à-dire en concevant de nouvelles lois, encore qu'il faille continuer à le faire), mais sur le renforcement des capacités institutionnelles des organismes judiciaires et gouvernementaux, en mettant sur pied des programmes de formation et, pour les cadres en exercice, des cours de recyclage juridique.

D. Mécanismes intergouvernementaux d'appui institutionnel

38. Le besoin se fait sentir d'un mécanisme institutionnel qui serve à simplifier, harmoniser et normaliser les règles, les procédures et la documentation s'appliquant à tous les principaux couloirs de transit rayonnant à partir de l'Asie centrale. Les opérations de transit seraient facilitées si les règles arrêtées aux termes d'accords

régionaux ou bilatéraux qui complètent les dispositions des conventions internationales étaient harmonisées dans toute la région. La réglementation envisagée devrait comprendre des règles se rapportant à divers points : limitation de la charge par essieu, conditions à remplir pour obtenir un permis de conduire, heures de travail perdues à l'occasion des vérifications lors du franchissement des frontières, droits de passage, etc.

39. À l'heure actuelle, le mandat des mécanismes sous-régionaux qui régissent l'organisation en Asie centrale se rapporte à des couloirs bien définis : le programme TRACECA Europe-Caucase-Asie (de l'Union européenne) est chargé de moderniser le cadre matériel et réglementaire de transit dans le couloir de transport transcaspian; l'OCE opère essentiellement dans les couloirs de transit qui rayonnent à partir des ports de l'océan Indien; la CEI veille au développement et à la réglementation des transports en transit sur les axes traditionnels et sur les routes qui traversent la Fédération de Russie; les problèmes de transit concernant le couloir oriental qui traverse la Chine sont réglés séparément par ce pays et les pays d'Asie centrale concernés; et le Programme spécial CEE/CESAP pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSEPAC) coordonne les programmes ou projets d'assistance de l'Organisation des Nations Unies en Asie centrale.

40. Cela étant, il est évident que se fait sentir le besoin d'un mécanisme institutionnel dont le mandat serait global; mais, alors qu'il existe déjà tant d'organisations ou de mécanismes sous-régionaux, il serait peu judicieux de proposer la création d'une autre institution. Il incombe donc aux organisations existantes de trouver le moyen de coopérer entre elles et de coordonner leurs activités. Les pays d'Asie centrale ont eux aussi un important rôle à jouer. Ils ne doivent pas se permettre de négocier un jour une série de règles et de procédures applicables dans un couloir donné, et convenir le lendemain de règles et de procédures différentes pour un autre couloir. En agissant de la sorte, ils nuiraient à l'efficacité du système et cela se traduirait pas une augmentation des frais de transport, laquelle saperait les efforts qu'ils font pour développer leur commerce extérieur et les rendrait moins concurrentiels sur les marchés mondiaux.

Notes

¹ Banque asiatique de développement, quelques indicateurs économiques du développement de l'Asie, 1997-2001.

² Fonds monétaire international (FMI), *Perspectives de l'économie mondiale*, Washington, D.C., mai 2000.

³ Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 1992, Supplément No II (E/1992/31)*, chap. IV.

Annexe

État, au 9 février 2000, des accords et conventions conclus dans le domaine des transports et intéressant les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe^a

Légende

X = Ratification, adhésion, signature définitive,
 S = Signature,
 * = Pays qui ne sont pas membres de la CEE,
 I/ = Fait par l'ex-République de Chine

Sigles

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route
AGR	Accord européen sur les grandes routes de trafic international
AGC	Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer
AGN	Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale
AGTC	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes
APC	Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire
ATP	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports
CLN	Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CRTD	Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure
CVN	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure
CVR	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route
TIR	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR

^a Établi par la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

		Déclaration
	30	Abordage en navigation intérieure, 1960
	31	Immatriculation des bateaux de navigation intérieure, 1965
	32	Jaugeage des bateaux de navigation intérieure, 1966
	33	Responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), 1973
	34	Protocole à la CLN, 1978
	35	Contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), 1976
	36	Protocole à la CVN, 1978
	37	Facilités douanières en faveur du tourisme, 1954
	38	Importation temporaire de véhicules routiers privés, 1954
	39	Convention TIR, 1959
	40	Convention TIR, 1975
	41	Importation temporaire des embarcations de plaisance et des aéronefs, 1956
	42	Importation temporaire des véhicules commerciaux, 1956
	43	Facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, 1952
	44	Facilitation du franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, 1952
	45	Pièces de rechange pour la réparation des wagons Europ, 1958
	46	Convention douanière relative aux conteneurs, 1956
	47	Convention douanière relative aux conteneurs, 1972
	48	Régime douanier des palettes, 1960
	49	Harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982
	50	Régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, 1994
	51	Transport des marchandises dangereuses par route (ADR), 1957
	52	Protocole à l'ADR, 1993
	53	Responsabilité civile au cours du transport de marchandises dangereuses (CRTD), 1989
	54	Denrées périssables (ATP), 1970
		Navigation intérieure
		Facilitation du franchissement des frontières
		Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales
Bénin*		
Bosnie-Herzégovine		
Botswana*		
Bresil*		
Bulgarie		X
Burundi		
Cambodge*		X
Cameroon*		
Canada		X
Chili*		X
Chine*		
Cyprus		X
Congo*		
Costa Rica*		X
Côte d'Ivoire*		
Croatie		X
Cuba*		X
Danemark		X

	Déclaration		Navigation intérieure										Facilitation du franchissement des frontières										Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales			
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	
Égypte							X	X																		
El Salvador*							X	X																		
Équateur*							X	X																		
Espagne							X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Estonie										X										X					X	
États-Unis d'Amérique								X	X	X	X					X		X		X					X	
Ex-Rép. yougoslave de Macédoine								X	X	X			X							X	X				X	
Fédération de Russie	X		X	X		X	X	X	X	X								X		X	X	X			X	
Fidji*							X	X																		
Finlande							X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X			X	
France	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Géorgie										X								X		X					X	
Ghana*							X	X																		
Grèce							X	X		X	X	X	X			X	S		X			S			X	
Guatemala*								S	S																	
Guyana*																										
Haiti*							X	X																		
Honduras*							S	S																		

		Déclaration
	30	Abordage en navigation intérieure, 1960
	31	Immatriculation des bateaux de navigation intérieure, 1965
	32	Jaugeage des bateaux de navigation intérieure, 1966
	33	Responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), 1973
	34	Protocole à la CLN, 1978
	35	Contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), 1976
	36	Protocole à la CVN, 1978
	37	Facilités douanières en faveur du tourisme, 1954
	38	Importation temporaire de véhicules routiers privés, 1954
	39	Convention TIR, 1959
	40	Convention TIR, 1975
	41	Importation temporaire des embarcations de plaisance et des aéronefs, 1956
	42	Importation temporaire des véhicules commerciaux, 1956
	43	Facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, 1952
	44	Facilitation du franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, 1952
	45	Pièces de rechange pour la réparation des wagons Europ, 1958
	46	Convention douanière relative aux conteneurs, 1956
	47	Convention douanière relative aux conteneurs, 1972
	48	Régime douanier des palettes, 1960
	49	Harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982
	50	Régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, 1994
	51	Transport des marchandises dangereuses par route (ADR), 1957
	52	Protocole à l'ADR, 1993
	53	Responsabilité civile au cours du transport de marchandises dangereuses (CRTD), 1989
	54	Denrées périssables (ATP), 1970
		Navigation intérieure
		Facilitation du franchissement des frontières
		Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales
Liban*		X
Liechtenstein		
Lituanie		X
Luxembourg	X	X
Madagascar*		
Malaisie*		X
Malawi*		X
Mali*		X
Malte	X	X
Maroc*	X	X
Maurice*	X	X
Mexique*	X	X
Monaco	S	S
Mongolie*		
Nambie*		
Népal*	X	X
Niger*		
Nigeria*	X	X

	Déclaration																												
	Réseaux d'infrastructure						Circulation routière											Véhicules				Transports routiers							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Norvège	X	X		X			X	X	S	X							X				X	X	X	X	X	X			X
Nouvelle-Zélande*							X														X								
Ouzbékistan								X		X														X	X	X			
Pakistan*								X		X																			
Panama*																													
Papouasie-Nouvelle-Guinée*							X																						
Paraguay*							X																						S
Pays-Bas	X	X		X	X	X	X	X	X			X	X	S				X	X		X	X	X	X	X	X			
Pérou*							X																						
Philippines*							X	X		X																			
Pologne	X	X	X	S			X	X	X	X	X		X		X			X			X	X	X		X				
Portugal	X	X	S	X	S		X	S	X	S				X				X	S		X					X	X		
République arabe syrienne*							X																						
République centrafricaine*							X	X		X																			
République de Corée*							X	S		S																			
République démocratique du Congo*							X	X		X																			
République démocratique populaire lao*							X																						
République de Moldova	X						X	X													X	X			X				

	Déclaration										Navigation intérieure										Facilitation du franchissement des frontières										Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales			
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54									
Norvège								X	X	X	X		X	X			X		X	X		X	X		X									
Nouvelle-Zélande*								X	X									X																
Ouzbékistan											X		X					X		X					X									
Pakistan*																																		
Panama*								S	S																									
Papouasie-Nouvelle-Guinée*																																		
Paraguay*																																		
Pays-Bas	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X									
Pérou*							X	X																										
Philippines*							X	X																										
Pologne	X						X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X		X	X		X									
Portugal							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X									
République arabe syrienne*							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X									
République centrafricaine*							X	X																										
République de Corée*										X							X																	
République démocratique du Congo*																																		
République démocratique populaire lao*																																		
République de Moldova	X										X																							

	Déclaration																														
		Réseaux d'infrastructure						Circulation routière										Véhicules			Transports routiers										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29		
	Construction de grandes routes de trafic, 1950	Réseau routier européen (AGR), 1975	Réseau ferroviaire européen (AGC), 1985	Réseau européen de transports combinés (AGTC), 1991	Protocole de l'AGTC relatif à la navigation intérieure, 1997	Réseau européen de voies de navigation intérieures (AGN), 1996	Circulation routière, 1949	Circulation routière, 1968	Signalisation routière, 1949	Signalisation routière, 1968	Accord complétant la Convention sur la circulation routière de 1968, 1971	Accord complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968, 1971	Dimensions et poids, 1950	Accord complétant la Convention et le Protocole de 1949, 1950	Marques routières, 1957	Protocole sur les marques routières, 1973	Permis de conduire (APC), 1975	Construction de véhicules, 1958	Inspection technique des véhicules, 1997	Réglementation technique globale relative aux véhicules, 1998	Travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), 1970	Régime fiscal des véhicules routiers à usage privé, 1956	Régime fiscal des véhicules routiers transportant des voyageurs, 1956	Régime fiscal des véhicules routiers transportant des marchandises, 1956	Droits de transport de marchandises par route (CMR), 1956	Protocole à la CMR, 1978	Contrat de transport de voyageurs et de bagages par route (CVR), 1973	Protocole à la CVR, 1978	Réglementation économique des transports routiers, 1954		
Togo*						X																									
Tongat*																															
Trinité-et-Tobago*							X																								
Tunisie*							X	X	X																X	X					
Turkmenistan								X	X												X					X	X				
Turquie	X	X	X	X											X										X	X					
Ukraine		X	X				X	X	X	X	X	X						S													
Uruguay*							X																								
Venezuela*							X	S	S																						
Viet Nam*																															
Yougoslavie	X	X	X					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X			S	
Zaïre*																															
Zimbabwe*							X	X																							
Communauté européenne*																	X		S												

	Déclaration																								
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
	Navigation intérieure										Facilitation du franchissement des frontières										Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales				
	Abordage en navigation intérieure, 1960										Facilités douanières en faveur du tourisme, 1954										Transport des marchandises dangereuses par route (ADR), 1957				
	Immatri-culation des bateaux de navigation intérieure, 1965										Importation temporaire de véhicules routiers privés, 1954										Protocole à l'ADR, 1993				
	Jaugeage des bateaux de navigation intérieure, 1966										Convention TIR, 1959										Responsabilité civile au cours du transport de marchandises dangereuses (CRTD), 1989				
	Responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), 1973										Convention TIR, 1975										Dénrées périssables (ATP), 1970				
	Protocole à la CLN, 1978										Importation temporaire des embarcations de plaisance et des aéronefs, 1956														
	Contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), 1976										Importation temporaire des véhicules commerciaux, 1956														
	Protocole à la CVN, 1978										Facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, 1952														
Togo*								X	X																
Tonga*								X	X																
Trinité-et-Tobago*							X	X				X					X	X							
Tunisie*							X	X			X														
Turkéménistan										X															
Turquie							X	X		X								X	X						
Ukraine										X								X							
Uruguay*							X	S		X															
Venezuela*																									
Viet Nam*																									
Yougoslavie	X	X	X				X	X	X		X	X	X				X		X	X		X			X
Zaïre*																									
Zimbabwe*																									
Communauté européenne*								X		X			X							X	X				