



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

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.22/2  
4 octobre 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission des entreprises, de la facilitation  
du commerce et du développement

Réunion d'experts sur la conception et l'application  
d'accords de transport en transit

Genève, 24-26 novembre 2004  
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**CONCEPTION ET APPLICATION D'ACCORDS  
DE TRANSPORT EN TRANSIT<sup>1</sup>**

Note du secrétariat de la CNUCED

**Résumé**

Les pays qui dépendent du commerce de transit, c'est-à-dire principalement les pays sans littoral, sont confrontés à diverses difficultés pratiques qui alourdissent les coûts de la logistique de leur commerce international. On estime, par exemple, que les pays en développement sans littoral doivent supporter, en moyenne, des coûts de transport international supérieurs de 50 % à ceux que supportent leurs voisins, pays de transit ou pays côtiers. Des difficultés particulières tiennent aux procédures douanières et aux procédures à la frontière, ainsi qu'au fait que les services de transport et les marchandises doivent s'adapter à différents ensembles de conditions administratives, juridiques, commerciales et autres lorsqu'il y a transit par un pays tiers. Les accords de transit qui visent à réduire ces contraintes doivent tenir compte des changements qui surviennent, notamment dans la facilitation du commerce, les nouvelles technologies, le transport multimodal et la sécurité des transports. Pour concevoir et appliquer des accords de transit spécifiques, les secteurs public et privé du pays de transit et du pays sans littoral doivent coopérer, aussi bien au niveau intérieur qu'au niveau bilatéral, grâce à des mécanismes appropriés, nationaux et régionaux, de coordination. Dans de nombreux cas, des accords spécifiques de type couloir de transit peuvent être élaborés où les deux pays sont gagnants et peuvent bénéficier de synergies et d'économies d'échelle concernant les investissements et les activités de transport.

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
A. Introduction et données générales.....	3
Commerce de transit, coûts de transport et développement économique.....	3
Nécessité de surmonter les obstacles pratiques au commerce de transit .....	4
B. Principales difficultés auxquelles se heurte le commerce électronique de transit .....	5
C. Récentes évolutions en matière de transport et de logistique ayant une incidence particulière sur les opérations de transport en transit.....	8
Facilitation du transit et du commerce .....	8
Évolutions technologiques .....	8
Transport multimodal.....	9
Sécurité des transports et de la chaîne d’approvisionnement.....	10
D. Coopération en vue d’accords de transport en transit .....	11
La réforme des systèmes nationaux de commerce et de transport.....	11
Coordination et coopération internationales en vue de la mise en place d’accords de transit .....	14
Application des accords de transport en transit.....	14
Mesures spécifiques en vue d’accords de transport en transit .....	15
E. L’avenir .....	17

## A. Introduction et données générales

### Commerce de transit, coûts de transport et développement économique

1. Le «commerce de transit» est le commerce extérieur d'un pays qui passe par le territoire d'un pays tiers avant d'atteindre sa destination finale. Dans le cas du commerce outre-mer, il suppose aussi généralement l'utilisation d'aéroports ou de ports maritimes d'un pays étranger. Le commerce de transit traverse les frontières. D'un côté de la frontière entre deux pays, les marchandises et les services de transport nécessaires sont assujettis à un ensemble de conditions, notamment dispositions législatives et réglementaires, prescriptions administratives, pratiques commerciales et normes techniques applicables aux marchandises, aux services de transport, aux véhicules et à l'infrastructure. De l'autre côté, les conditions imposées seront probablement différentes. En d'autres termes, dès lors que les marchandises importées ou exportées traversent les frontières du territoire national, les conditions dans lesquelles se font le commerce et le transport changent, et l'adaptation à différents ensembles de conditions entraîne des coûts et des délais supplémentaires.

2. Les pays en développement sans littoral ont besoin du commerce de transit pour s'intégrer dans l'économie mondiale. De nombreux pays sans littoral sont aussi au nombre des pays les moins avancés (PMA), et le revenu moyen par habitant y est de moins du tiers de celui des pays en développement côtiers<sup>2</sup>.

3. Outre le besoin qu'ils ont du commerce de transit, de nombreux pays en développement sans littoral ont aussi en commun d'autres caractéristiques, comme une forte dépendance à l'égard des exportations de produits de base, un climat défavorable et une faible densité de population. Toutefois, même compte tenu de ces autres éléments, des données empiriques claires montrent que l'enclavement est en soi un facteur important de faible niveau de revenu, de croissance et d'investissement étranger direct<sup>3</sup>.

4. Le fait de dépendre du commerce de transit ne doit pas être confondu avec l'isolement ou l'éloignement de la mer. Il y a de nombreux pays vastes, dans lesquels certaines régions ou villes se trouvent plus loin de la mer que la plupart des capitales des pays sans littoral. Certes, la distance a, elle aussi, un effet mesurable sur les coûts de transport, mais cela ne tient pas aux difficultés propres associées au transport en transit. Plusieurs études récentes ont tenté de quantifier l'effet spécifique de l'enclavement, et parviennent à la conclusion qu'il entraîne bien des coûts de transport additionnels en termes monétaires, de même qu'il allonge les délais de livraison, ce qui contribue aussi à nuire au commerce international.

5. En 2001, le coût total du transport de marchandises, en proportion de la valeur des importations s'est chiffré, pour les pays africains sans littoral, à 20,7 %, soit le quadruple du taux moyen observé pour les pays développés à économie de marché (5,1 %) et près du double de la moyenne observée pour les pays en développement africains (12,7 %). Une étude des exportations des États-Unis vers un certain nombre de destinations réparties dans le monde entier est parvenue à la conclusion que, pour une expédition médiane, un surcroît de 1 000 km par voie maritime n'augmente les coûts que de 4 % tandis que la même distance par voie terrestre les augmente de 30 %. Si un pays n'a pas de littoral, les coûts de transport augmentent de près de 50 %. En conséquence, si les coûts de transport sont plus élevés dans le commerce de transit, cela peut s'expliquer par le fait que le trajet terrestre à parcourir pour atteindre la mer est plus

long. Selon une étude, il y a à cela plusieurs raisons possibles, tenant aux retards à la frontière ou aux problèmes de coordination des transports, à l'incertitude et aux retards qui majorent les frais d'assurance, et aux droits qui peuvent être perçus par les pays de transit<sup>4</sup>. La section B de la présente note analyse ces «raisons possibles» de manière plus détaillée.

### **Nécessité de surmonter les obstacles pratiques au commerce de transit**

6. En 1921, la Convention et Statut sur la liberté du transit (Barcelone) et en 1958, la Convention sur la haute mer (Genève) ont été adoptées pour garantir que les pays sans littoral aient accès aux ports maritimes et aux marchés d'outre-mer. En juin 1964, la première session de la CNUCED, «eu égard aux divers aspects du problème du commerce en transit des pays sans littoral [a considéré] que, pour favoriser le développement économique des États sans littoral, il import[ait] essentiellement de leur accorder des facilités pour leur permettre de pallier les répercussions que leur situation en enclave exerç[ait] sur leur commerce»<sup>5</sup>. Elle a adopté huit principes concernant le commerce en transit des pays sans littoral, principes qui ont ensuite été confirmés par la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral (New York, 1965).

7. Malgré ces principes et ces conventions, les difficultés pratiques associées au commerce de transit persistent. Pour encourager les principaux acteurs à une collaboration qui pourrait entraîner des améliorations dans le commerce de transit, l'Assemblée générale des Nations Unies a convoqué, en août 2003, la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, qui s'est réunie au Kazakhstan<sup>6</sup>. La Conférence a adopté le Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit<sup>7</sup>.

8. Dans une note thématique établie à l'intention d'une manifestation de la CNUCED prévue en marge de la Conférence, il a été souligné que pour faciliter le commerce et le transport le long de couloirs de transit, les pays en développement sans littoral et de transit devaient appliquer des règles, règlements et recommandations arrêtés à l'échelon international. C'était là le seul moyen d'éviter la prolifération de cadres réglementaires non coordonnés et souvent contradictoires, et toutes les difficultés pratiques qu'elle entraînait<sup>8</sup>. La section D du présent document traitera des étapes menant à l'adoption d'accords de transit propres à éviter l'existence de cadres non coordonnés et les difficultés qui s'ensuivent.

9. Le reste du présent document comprend quatre parties: dans la partie B, on présente les difficultés pratiques auxquelles se heurte le commerce de transit. La partie C traite des évolutions récentes en matière de transport international et de logistique qui ont des répercussions majeures sur le commerce de transit. La partie D examine les étapes menant à la conception et à l'application d'accords de transport en transit. Enfin, la partie E présente des conclusions et suggestions pour l'avenir.

## **B. Principales difficultés auxquelles se heurte le commerce de transit**

10. Malgré toute une série de conventions et de principes adoptés, les pays qui dépendent du commerce de transit continuent de se heurter à des difficultés pratiques lorsqu'ils veulent s'intégrer dans l'économie mondiale. Les raisons précises pour lesquelles les coûts de transport sont alors plus élevés et les délais de livraison plus longs pour les importations comme pour les exportations varient d'un lieu à l'autre. Elles tiennent aux coûts et procédures imposés à la frontière, ainsi qu'aux différences quant à l'environnement du commerce et du transport entre les pays sans littoral et les pays de transit. Les domaines les plus critiques sont ceux des normes et spécifications, des infrastructures et technologies, des systèmes et pratiques d'exploitation, des documents et procédures, enfin des coûts de transit.

11. **Normes et réglementations différentes, en matière de sécurité et d'environnement notamment:** Les opérations nationales de transport sont visées par un vaste ensemble de réglementations, normes et pratiques commerciales, qui peuvent ne pas être les mêmes dans le pays de transit et dans le pays sans littoral. Il se peut, par exemple, que la charge maximale par essieu autorisée pour les camions soit différente, que les véhicules soient assujettis à des normes environnementales différentes et que les permis de conduire et autres documents nécessaires ne soient pas mutuellement reconnus. En cas de non-conformité, il se peut que l'exploitation, dans un pays donné, de camions étrangers soit assujettie à des restrictions ou même interdite, ou encore donne lieu à la perception d'amendes ou d'autres redevances lorsque les camions ne respectent pas les normes en question.

12. **Infrastructures de transport inadaptées:** Les infrastructures de transport d'un pays sont souvent planifiées et construites pour répondre aux besoins de son commerce propre. Il se peut que certaines liaisons du réseau local de transport soient insuffisantes pour absorber les flux commerciaux de pays tiers. Il arrive aussi que des systèmes soient incompatibles, comme lorsque l'écartement des rails n'est pas le même.

13. **Utilisation insuffisante des TIC:** Les systèmes faisant appel aux technologies de l'information et de la communication (TIC) pour les opérations de transport supposent que des technologies compatibles soient utilisées tout au long de la chaîne de transport. De façon générale, un système n'est utilisable dans son ensemble que dans la mesure où son chaînon le plus faible est utilisable. Un système de suivi des marchandises, par exemple, ne serait que d'une utilité limitée pour l'expéditeur ou son fournisseur de services de transport s'il ne pouvait pas couvrir la chaîne de transport tout entière.

14. **Formalités imposées aux chauffeurs ou aux équipages, notamment obligation de visa:** Les opérations de transport de marchandises exigent souvent aussi le mouvement de personnes, telles que chauffeurs de camion ou membres de l'équipage d'un navire<sup>9</sup>. Des restrictions ou des entraves administratives visant le mouvement des personnes peuvent donc se traduire également par des obstacles au mouvement des marchandises.

15. **Protection des transporteurs nationaux:** Des pratiques visant à protéger les exploitants nationaux, qui ne sont pas seulement le fait des gouvernements mais aussi du secteur lui-même, restreignent souvent les opérations transfrontières en imposant un système contraignant d'autorisations, si bien que la capacité de transport d'une région n'est pas utilisée au mieux.

Souvent, les associations nationales de transporteurs routiers font pression sur les pouvoirs publics pour qu'ils maintiennent ce contrôle, de façon à préserver leur part de marché. De telles politiques peuvent rendre nécessaire, à la frontière, le transbordement de marchandises entre camions de différentes nationalités. Même si un camion étranger est autorisé à se rendre jusqu'à sa destination finale, il peut encore se voir interdire de prendre des marchandises au retour, et devoir revenir à vide. De telles restrictions se traduisent en pratique par d'importantes augmentations des coûts de transport, de même qu'elles allongent la durée du transit et aggravent le risque de détérioration de la marchandise ou de coulage.

16. **Risques et assurances:** Il peut être impossible, ou plus coûteux, d'assurer la marchandise ou le moyen de transport si les marchandises ou les véhicules doivent passer par un pays de transit. En particulier, dans les pays où les risques sont perçus comme élevés, la difficulté d'obtenir une assurance peut faire hésiter à autoriser le passage de véhicules ou de conteneurs au-delà des frontières nationales. Le résultat est souvent que des marchandises d'importation conteneurisées doivent être dépotées à l'intérieur du port. Dans d'autres cas, les pays de transit peuvent exiger qu'une assurance soit contractée auprès de compagnies d'assurance nationales, ce qui tend à augmenter encore le coût global du transit. De plus, en l'absence d'assurance responsabilité civile et/ou d'assurance aux tiers couvrant les opérations de transport transfrontière, les services de transport de porte-à-porte seront aussi entravés.

17. **Postes de contrôle:** L'absence de sécurité le long de certains couloirs de transit peut imposer des limites aux heures d'exploitation, rendre moins souples les conditions d'exploitation des camions, et quelquefois rendre nécessaire l'organisation de convois. Dans certains pays, le passage de frontières administratives locales se fait à des postes de contrôle sous les auspices de l'administration locale. La présence de nombreux postes de contrôle le long des itinéraires est à l'origine de dépenses imprévues. Même si chacun des nombreux droits acquittés est faible, le passage aux points de contrôle retarde les véhicules, est l'occasion de paiements informels et constitue une source d'incertitude.

18. **Manque de coordination:** La coordination entre transporteurs de pays sans littoral et de pays de transit et entre expéditeurs et services douaniers laisse souvent à désirer. Cela peut tenir à la médiocrité des communications de base, à l'insuffisante coopération professionnelle entre fournisseurs de services commerciaux, et aussi à l'absence de mécanismes institutionnels assurant les rapports, entre milieux d'affaires et autorités locales.

19. **Documents nécessaires au transport:** L'emploi d'un document approprié peut réduire les coûts de livraison et le délai de livraison des marchandises, et contribuer ainsi à l'efficacité commerciale. Si les documents de transport négociables, comme les lettres de transport, permettent de vendre les marchandises en transit et en assurent la garantie documentaire aux parties intervenant dans le commerce international, leur utilisation s'accompagne aussi d'un certain nombre de difficultés. On peut citer, à titre d'exemples, la durée et les frais de traitement des documents, le risque d'arrivée tardive du connaissement au port de déchargement, et les coûts et responsabilités que comporte la livraison des marchandises lorsque le connaissement initial n'a pas été produit. Ainsi, on s'accorde généralement à reconnaître que les documents de transport négociables ne devraient être employés que dans les cas où un document formant un titre est nécessaire. À l'heure actuelle, les documents négociables sont largement utilisés, en particulier dans le commerce avec les pays en développement ainsi qu'avec les pays sans littoral, même dans des cas où ils ne sont pas nécessaires<sup>10</sup>.

20. **Cadre juridique inapproprié:** La majorité des pays en développement sans littoral ou de transit ne disposent pas d'un cadre juridique approprié, propice, pour le commerce et les transports internationaux, y compris les questions douanières. Les dispositions législatives et réglementaires en vigueur y sont souvent fragmentées et archaïques, et ne correspondent pas aux conditions et pratiques modernes du commerce. Il y a lieu de s'employer sérieusement à harmoniser et moderniser les dispositions législatives et réglementaires nationales, sur la base de règles, conventions et normes arrêtées sur le plan international, pour faciliter le commerce et les transports internationaux des pays en question.

21. **Inexistence d'un régime national de transit douanier:** Certains pays n'ont pas de régime interne de transit douanier permettant que des véhicules et des marchandises non dédouanés se rendent d'une frontière d'entrée à une frontière de sortie. De tels régimes s'appuient généralement sur de véritables secteurs de banque et d'assurance fonctionnant correctement, capables de fournir des cautionnements ou des garanties couvrant les droits de douane afférents aux marchandises non dédouanées en transit. En l'absence d'un système de cautionnement ou de garantie, le contrôle douanier sur les marchandises en transit exige le dépôt de droits, sous une forme ou sous une autre, ou l'organisation de convois supervisés par les douanes, solution à la fois coûteuse et inefficace. Il faut, en effet, regrouper assez de véhicules pour organiser un convoi, et cela peut retarder des camions pendant des jours, tandis que l'obligation de déposer des droits élevés qui ne seront remboursés que beaucoup plus tard peut effectivement éliminer la participation. Dans le cas du transport routier, des conventions telles que les conventions TIR et TRIE visent à faciliter le mouvement des marchandises sous scellés douaniers<sup>11</sup>.

22. **Formalités et retards au passage des frontières:** Le commerce de transit doit souvent supporter des coûts et subir des retards au passage des frontières. Même si tous les documents sont établis en bonne et due forme et toutes les conditions remplies, le trafic de transit peut encore avoir à souffrir de longs temps d'attente à la frontière. Cela peut tenir à une dotation en personnel insuffisante ou à une faible utilisation des TIC aux postes frontière douaniers, en petit nombre des heures d'ouverture des postes frontière, ou à l'absence de coordination entre les pratiques douanières des deux pays. En outre, il existe encore une pratique très répandue de paiements non officiels lors du passage de la frontière, à laquelle il faut se plier pour éviter de longues inspections matérielles ou des difficultés administratives. Les effets négatifs de tels retards et paiements ne se mesurent pas seulement à l'argent ou au temps perdu: ils augmentent l'incertitude pour les fournisseurs de services et les expéditeurs. Ceux-ci doivent, en effet, prévoir un délai et un financement supplémentaires pour simplement faire face à l'imprévisibilité des dépenses et des retards à la frontière.

23. **Droits de transit:** Les pays peuvent percevoir des droits de transit sous une forme ou sous une autre. Les droits de transit peuvent être combinés à un système de contingentement des permis, dans lequel des droits ne sont perçus qu'au-delà d'un certain contingent annuel. De plus, il peut y avoir des différences entre droits perçus sur les véhicules excédant les normes de poids et de dimension, ou quant au montant des droits perçus sur les véhicules une fois le contingent dépassé. Certains droits peuvent être considérés comme discriminatoires, et des droits additionnels peuvent être perçus par différents organismes publics.

24. **Actions unilatérales:** De part et d'autre d'une frontière, les conditions imposées sont souvent différentes qu'il s'agisse des documents, de l'inspection douanière, des contrôles de sécurité, ou des droits de transit et autres redevances. Fait plus important encore, les conditions

peuvent changer de temps à autre sans que les exploitants en soient correctement avisés. C'est là une source d'incertitude supplémentaire, donc de frais supplémentaires pour les expéditeurs et pour les transporteurs, qui doivent être préparés à des retards imprévisibles.

25. Nombre des points énumérés ci-dessus sont liés entre eux. Par exemple, l'adoption et l'utilisation de TIC appropriées peut contribuer à améliorer la prévisibilité des procédures de passage des frontières; une meilleure infrastructure ou l'existence de normes de sécurité communes peuvent réduire les frais d'assurance; et des mesures tendant à établir un marché commun des services de transport peut réduire le risque d'avoir à effectuer des «paiements non officiels» lors du passage d'une frontière. Les accords de transport en transit doivent prendre en compte ces diverses connexions.

### **C. Récentes évolutions en matière de transport et de logistique ayant une incidence particulière sur les opérations de transport en transit**

#### **Facilitation du transit et du commerce**

26. Le 31 juillet 2004, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a arrêté un cadre visant à achever les négociations de Doha<sup>12</sup>. En ce qui concerne la facilitation du commerce, ce cadre fait spécifiquement référence au transit: «Les négociations viseront à clarifier et à améliorer les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 en vue d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit<sup>13</sup>.» Il y est également indiqué que: «Les négociations viseront aussi à accroître l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités dans ce domaine. Les négociations viseront par ailleurs à définir des dispositions pour une coopération effective entre les autorités douanières ou toutes autres autorités appropriées sur les questions de facilitation des échanges et de respect des procédures douanières.»

27. Il y est indiqué ensuite: «Les pays les moins avancés Membres ne seront tenus de contracter des engagements que dans la mesure compatible avec les besoins du développement, des finances et du commerce de chacun d'entre eux ou avec leurs capacités administratives et institutionnelles», et «l'étendue des engagements et le moment auquel ils seront contractés seront liés aux capacités de mise en œuvre des Membres en développement et des Membres les moins avancés<sup>14</sup>.» Plus loin, «il est reconnu que l'octroi d'une assistance technique et d'un soutien pour le renforcement des capacités est vital pour les pays en développement et les pays les moins avancés pour leur permettre de participer pleinement aux négociations et d'en tirer parti<sup>15</sup>».

28. Pour faire en sorte que l'assistance technique et le renforcement des capacités soient plus efficaces et effectifs et garantir une meilleure cohérence, les Membres de l'OMC sont convenus d'inviter les organisations internationales compétentes, notamment la Banque mondiale, la CNUCED, le FMI, l'OCDE et l'OMD, à entreprendre des activités en collaboration à cet égard.

#### **Évolutions technologiques**

29. L'utilisation de conteneurs dans le trafic de transit peut réduire les coûts et les risques de façon appréciable. Globalement, la conteneurisation continue de progresser dans le transport maritime. Cela a contribué à la création de réseaux mondiaux de compagnies maritimes, qui

relient à peu près tous les ports du monde. Pour que les destinations intérieures bénéficient de ces réseaux, il est important que les conteneurs soient aussi utilisés dans les opérations de transport de porte à porte, en particulier dans les opérations de transit. Les marchandises conteneurisées exigent la présence d'un personnel moins nombreux mais plus qualifié dans les ports, où les réformes sont encore en cours dans de nombreux pays en développement de transit. Elles exigent aussi des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières, du matériel de transport adapté, et la mise en place des règlements et de l'organisation du travail appropriés. Dans de nombreux pays en développement, notamment pays de transit et pays sans littoral, les liaisons intérieures sont incomplètes et mal entretenues.

30. Comme la conteneurisation, la technologie de l'information et de la communication (TIC) est en train de transformer radicalement la manière dont les opérations de commerce international et de transport sont conduites. On utilise les moyens électroniques de communication pour échanger des informations, conclure des contrats et suivre les marchandises pendant le transit. Les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport y ont recours, en interne comme pour échanger des renseignements entre eux. Les technologies utilisées dans une partie d'un réseau mondial ne peuvent pas être différentes de celles qui sont utilisées dans un autre. Le choix de la technologie doit prendre en compte les coûts pour l'ensemble du système. Les fournisseurs de services de transport, les administrations douanières et les autres acteurs jouant un rôle dans le transport de transit doivent s'adapter aux normes et aux technologies dominantes.

31. Un important exemple d'évolution technologique est donné par les systèmes informatisés de traitement des données douanières comme SYDONIA<sup>16</sup>. La plupart de ces systèmes comprennent aujourd'hui des modules spéciaux pour le trafic de transit et sont utiles aussi à la gestion des risques afférents au trafic de transit. Ce dernier point est particulièrement important aujourd'hui, compte tenu des prescriptions plus rigoureuses en matière de sécurité (voir aussi plus loin sous la rubrique «sécurité de la chaîne d'approvisionnement»). Une autre évolution technologique d'importance pour le transport de transit est l'utilisation croissante des systèmes de suivi des marchandises<sup>17</sup>. Aujourd'hui, la plupart des expéditeurs ainsi que les propriétaires de matériel de transport veulent pouvoir suivre en ligne leurs expéditions tout au long de la chaîne de transport. Les systèmes de suivi des marchandises utilisés par les transitaires, les transporteurs, les autorités portuaires doivent être reliés entre eux.

### **Transport multimodal**

32. Du fait de la conteneurisation, le transport multimodal a connu une croissance exponentielle, qui se poursuit. Les importations des pays en développement sans littoral, qu'elles se fassent par conteneurs ou de toute autre manière, supposent en général au moins deux modes de transport, par exemple maritime et terrestre (route/rail). Étant donné les risques élevés associés à la partie du voyage qui se fait par voie terrestre et en l'absence d'un cadre juridique approprié pour ce type de transport, les transporteurs internationaux n'offrent pas, bien souvent, un seul contrat valable pour la totalité de l'opération de transport, du point de départ à la destination, dont une seule partie assumerait toute la responsabilité.

33. Ainsi, le transport international de marchandises d'un pays développé vers un pays en développement sans littoral nécessitant deux modes de transport ou davantage implique généralement de nombreux contrats et documents, plusieurs acteurs différents – qui ne sont pas

toujours faciles à identifier – étant responsables chacun de la partie du transport qu'ils exécutent. En particulier lorsqu'il s'agit de marchandises conteneurisées, il peut être difficile ou impossible d'établir l'endroit où la perte ou la détérioration s'est produite et, par conséquent, de savoir quel transporteur pourrait être responsable et à quelles conditions. Même lorsque la perte ou la détérioration peut être localisée, il est possible que la partie lésée n'obtienne rien, les transporteurs se fondant généralement sur des contrats aux clauses habituelles, en vertu desquels leur responsabilité peut être exclue ou très limitée. Il existe bien quelques conventions unimodales internationales assurant des normes minimales de responsabilité des transporteurs, mais souvent ces conventions n'ont pas été ratifiées par les pays en développement sans littoral, et ne sont donc pas appliquées par eux. La ratification et l'application effective des conventions existantes en matière de transport doivent être considérées comme une priorité.

34. Divers facteurs conditionnent la décision que prendra un fournisseur de services d'offrir ou non des contrats de transport multimodal aux pays en développement sans littoral, notamment les risques inhérents au transport terrestre, la sûreté et la sécurité dans les ports, la possibilité de contracter des assurances et l'existence d'un cadre juridique approprié pour le transport multimodal. Les pays en développement sans littoral, en particulier, auraient tout à gagner à l'existence d'un régime juridique prévisible et uniforme à l'échelon international applicable au transport multimodal. À l'heure actuelle, aucune convention internationale n'est en vigueur dans ce domaine car la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 n'a pas reçu le nombre requis de ratifications, et le cadre juridique international est incomplet et fragmenté<sup>18</sup>. Dans ces conditions, les travaux récemment entrepris au sein d'un groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports, visant à l'élaboration d'un nouvel instrument international, est d'une importance majeure<sup>19</sup>.

### **Sécurité des transports et de la chaîne d'approvisionnement**

35. La sécurité des transports a beaucoup retenu l'attention au lendemain du 11 septembre 2001, en particulier celle des transports maritimes. Il est toutefois reconnu que, pour être efficaces, les mesures de sécurité doivent couvrir toute la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, diverses initiatives ont été prises aux niveaux national, régional et international pour renforcer la sécurité des transports maritimes et de la chaîne d'approvisionnement, ce qui a eu des répercussions appréciables sur le transport international<sup>20</sup>.

36. Aux États-Unis, plusieurs programmes et mesures législatives ont été adoptés ces dernières années, comme le partenariat contre le terrorisme (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT), les initiatives visant à garantir la sécurité des conteneurs (Container Security Initiative-CSI) ou la sécurité du commerce (Operation Safe Commerce-OSC), la règle des 24 heures, la loi de 2002 sur le commerce et la loi de 2002 sur le transport maritime. L'objectif général de ces initiatives est de renforcer la sécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement en rendant nécessaires l'échange de renseignements détaillés et la coopération entre toutes les parties actives dans le secteur du commerce et des transports<sup>21</sup>.

37. Au niveau de l'Union européenne, on s'est employé de manière concertée à instaurer un régime global de sécurité qui couvre toutes les opérations de transport tout au long du trajet maritime. On peut citer à cet égard le récent Règlement (CE) relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires<sup>22</sup>, ainsi qu'un projet de Directive sur l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires<sup>23</sup>.

38. Au niveau international, l'Organisation maritime internationale (OMI), a apporté, en décembre 2002, un certain nombre de modifications à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), adoptant, notamment, le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce code s'applique à tous les navires de charge de 500 tonneaux de jauge brute ou davantage, aux paquebots, aux plates-formes mobiles de forage en mer et aux installations portuaires desservant les navires en cours de voyage international. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, et son application est obligatoire pour les 148 États parties à la Convention SOLAS.

39. L'Organisation mondiale des douanes (OMD) étudie les moyens d'améliorer la sécurité des transports et a adopté, en juin 2004, une Résolution relative aux mesures mondiales de sécurité et de facilitation concernant la chaîne logistique internationale<sup>24</sup>. Parmi les travaux de l'OMD, on peut citer l'élaboration d'un certain nombre d'instruments et de lignes directrices, dont la Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en matière de douane (juin 2003), la Convention révisée de Kyoto pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, le modèle de données douanières pour transfert électronique et les lignes directrices relatives à un système d'informations anticipées sur les marchandises, appelées désormais lignes directrices relatives à la gestion intégrée de la chaîne d'approvisionnement (Guidelines on Integrated Supply Chain Management – ISCM Guidelines).

40. Dans ce contexte, le respect des prescriptions de sécurité prend de plus en plus d'importance pour toute la chaîne d'approvisionnement. La solidité de cette chaîne est déterminée par celle de son maillon le plus faible, et si les exploitants de ports ou de moyens logistiques dans un pays de transit ne respectent pas les prescriptions de sécurité, cela nuit aussi à l'efficacité, donc à la compétitivité du commerce des pays sans littoral. Le non-respect des prescriptions de sécurité applicables en matière de transport maritime peut ainsi entraîner des conséquences économiques négatives, non seulement pour les pays de transit côtier, mais aussi pour les pays en développement sans littoral qui ont besoin des installations portuaires de ces pays de transit ou sont desservis par des compagnies de navigation qui ne respectent pas ces prescriptions<sup>25</sup>.

#### **D. Coopération en vue d'accords de transport en transit**

41. Comme on l'a vu plus haut (section B), le commerce de transit peut se heurter à toute une série de différents obstacles et difficultés. Par ailleurs, il y a eu récemment dans les services de transport et de logistique diverses évolutions qui ont aussi des retombées sur le commerce de transit (section C). Toutes ces questions doivent être prises en considération dans la conception et l'application d'accords de transport en transit. Dans la section D, on examinera comment les pays de transit et les pays tributaires du commerce de transit devraient envisager ensemble la mise en place d'accords de transport en transit. L'idée force de la démarche est qu'en fin de compte, les uns et les autres bénéficieront de tels arrangements, car ils pourront tirer parti de synergies, définir les situations dans lesquelles toutes les parties seront gagnantes et, en dernière analyse, rendre possibles des économies d'échelle dans les opérations de transport.

#### **La réforme des systèmes nationaux de commerce et de transport**

42. Comme on l'a expliqué ci-dessus, lorsqu'il y a commerce de transit, il y a, bien sûr, passage d'une frontière, mais il y a surtout le fait que les marchandises et les services de

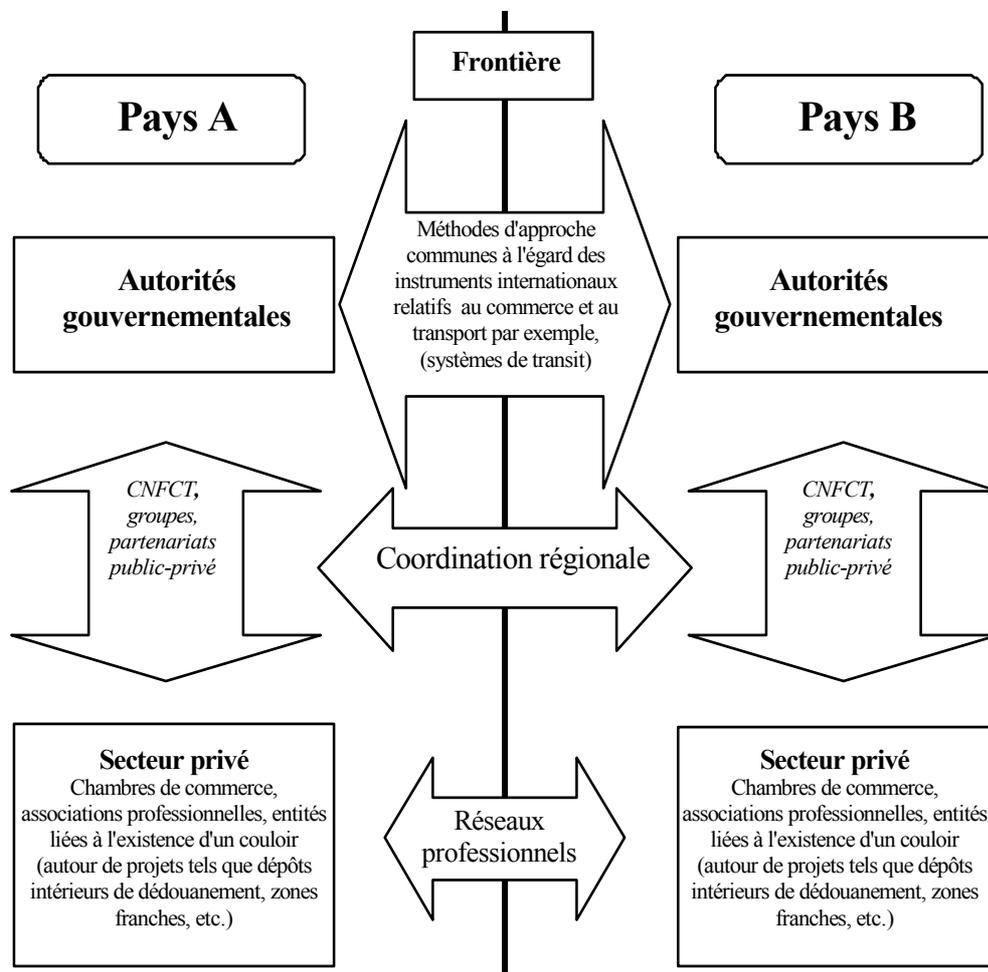
transport nécessaires sont assujettis à des ensembles différents de conditions nationales, notamment dispositions législatives et réglementaires, prescriptions administratives, pratiques commerciales et normes techniques visant les marchandises, les services de transport, les véhicules et l'infrastructure. Ces conditions peuvent être différentes dans le pays de transit et dans le pays qui est tributaire du commerce de transit. Outre la réduction des coûts de transit directs et des procédures à la frontière, un arrangement en matière de transit devra donc essentiellement réduire les différences entre ces ensembles de conditions nationales.

43. La réforme d'un système national de commerce et de transport exige une coopération entre le secteur public et le secteur privé. Cette coopération doit faire intervenir les administrations publiques de différents niveaux, ainsi que les associations patronales, les chambres de commerce et entités semblables comme cela est illustré pour le «pays A» dans la figure 1. Ensemble, ces acteurs doivent faire progresser la mise en place de marchés intérieurs et de réseaux de transport fonctionnant correctement et créer les conditions permettant la meilleure utilisation possible des technologies disponibles en matière de transport et de communication.

44. Il est indispensable d'accorder toute l'attention voulue aux rôles imbriqués des deux principaux acteurs qui doivent s'employer, en étroite collaboration, à rendre plus efficaces le commerce et le transport dans un pays donné: 1) le secteur public (gouvernement et différentes autorités nationales, régionales ou locales), qui conçoit, construit et entretient l'infrastructure nécessaire au commerce, et élabore et fait appliquer les dispositions législatives et réglementaires nationales influant sur le commerce et les transports; et 2) le secteur privé. Ce dernier comprend les fournisseurs de services (transporteurs et transitaires, ainsi que banques, compagnies d'assurances, etc.) et les expéditeurs, c'est-à-dire les utilisateurs des services d'appui nécessaires au commerce et au transport.

Figure 1

**Communication et coopération en vue d'accords  
de transport en transit**



Source: CNUCED. Note: Le sigle CNFCT désigne le (Comité national de facilitation du commerce et des transports).

45. En ce qui concerne le secteur public, en de nombreux pays, il n'y a pas au sein des pouvoirs publics d'entité spécifique chargée des questions de transport et de transit internationaux. Différents départements ministériels ou même différents ministères traitent d'aspects spécifiques mais fragmentés (mer, air, route, rail) de ces questions. Le transport et le transit internationaux constituent une sorte de «no man's land» dans lequel il est difficile de prendre des décisions coordonnées. En conséquence, les autorités publiques sont très peu conscientes de l'importance du réseau de transport national pour le commerce international. Cet état de choses limite la possibilité de promouvoir de nouvelles formes de transport (comme le transport multimodal) que les gouvernements pourraient utiliser pour stimuler la demande et l'offre nationales de services de transport modernes.

46. En ce qui concerne le secteur privé, les associations du commerce et de l'industrie n'ont souvent ni la capacité ni les ressources nécessaires pour présenter efficacement des moyens d'action possibles et participer à un dialogue véritable avec les pouvoirs publics. En effet, il leur manque les ressources (ressources financières et savoir-faire) qui leur permettraient d'organiser et d'améliorer entre elles la mise en réseau et le partage des informations. Elles tendent donc à réagir plutôt qu'à faire preuve d'initiative dans leurs relations avec les pouvoirs publics ou dans leur contribution à l'élaboration de politiques nationales et régionales.

47. Par ailleurs, la coordination et la coopération entre le secteur public et le secteur privé laissent généralement à désirer. Les relations de travail entre administrations publiques, d'une part et entreprises privées, d'autre part, peuvent être marquées par la méfiance si les administrations s'efforcent de défendre l'intérêt public, ou par la complicité lorsqu'elles cèdent aux instances des entreprises. Le secteur public est entièrement national, tandis que le secteur privé est généralement en partie étranger. Toute stratégie visant à améliorer la coordination exigera généralement une profonde transformation des mentalités de part et d'autre<sup>26</sup>.

### **Coordination et coopération internationales en vue de la mise en place d'accords de transit**

48. La conception et l'application d'accords de transport en transit exigent non seulement la coopération entre secteur public et secteur privé à l'échelon national, mais aussi et surtout la coopération entre autorités gouvernementales des pays intéressés, ainsi qu'entre expéditeurs et transporteurs du pays de transit et du pays tributaire du commerce de transit (fig. 1).

49. Des mécanismes de consultation appropriés doivent être mis en place. Ces mécanismes peuvent être le cadre national ou local, constitué formellement ou informellement, dans lequel prendront place les propositions, les discussions, les consultations et la recherche de consensus entre parties commerciales et autorités gouvernementales, en ce qui concerne les mesures de facilitation propres à améliorer le commerce et le transport internationaux, notamment les questions de transit. Grâce à des initiatives communes secteur public-secteur privé, ces instances viseraient à la création d'un environnement coordonné, cohérent et harmonieux de nature à renforcer la compétitivité du système d'échanges et de transport d'un pays, et à y améliorer les normes de qualité.

50. En particulier, l'élaboration d'un consensus selon les couloirs de transport en transit exige l'organisation d'une formation adéquate à l'intention des fonctionnaires et des personnels du secteur privé responsables, la création de mécanismes institutionnels qui les aideront à prendre conscience des transformations requises et à y adhérer, et la mise en place au niveau de la société tout entière de l'information nécessaire dans tous les pays concernés par l'accord.

### **Application des accords de transport en transit**

51. Dans de nombreuses régions, la volonté politique et le cadre institutionnel nécessaires à une coopération en matière de transport en transit existent sous la forme d'accords bilatéraux et multilatéraux. Néanmoins, les difficultés associées au trafic de transit demeurent, non pas faute d'accords, mais parce que les dispositions de ces accords sont mal appliquées. Leur application peut exiger la création à l'échelon national de groupes de travail ou de structures chargés d'élaborer des solutions pratiques et de veiller ensuite à leur application. De telles structures peuvent prendre la forme d'organes de facilitation «formels» (tels que les «comités nationaux de

facilitation du commerce et des transports» (CNFCT) ou d'autres organisations), ou encore de «groupes» moins formels.

52. L'application effective d'un accord de transit est l'aboutissement naturel de solutions bien conçues au problème des différences que l'on cherche à atténuer. La recherche de telles solutions exige la recherche d'un consensus, non pas seulement à l'échelon national entre les parties intéressées, mais aussi au niveau bilatéral entre les administrations nationales et les fournisseurs de services qui interviennent dans les opérations transfrontières le long des couloirs de transit.

53. L'application d'un accord de commerce en transit peut aussi exiger la mise en place de structures de coordination bilatérales ou multilatérales qui, face à des efforts et à des ressources fragmentés à l'échelon national, veilleront à l'application cohérente d'initiatives nationales dans l'utilisation des couloirs de transit pour le transport transfrontière. Ces structures associeront les donateurs, les institutions régionales, les fournisseurs de services de transport, les administrations publiques et d'autres entités, selon qu'il sera nécessaire. Elles garantiraient une approche intégrée et coordonnée à l'égard des questions de transport en transit, en particulier pour ce qui est de la fixation des priorités et de l'utilisation optimale des ressources. Le rôle de telles structures serait, entre autres choses, d'examiner régulièrement l'accord pour, éventuellement le réviser, et de mettre en place des mécanismes efficaces de surveillance et d'application. Cela peut exiger des ressources financières et une capacité technique importantes, ainsi que la mobilisation politique des gouvernements. Cette approche a été retenue dans les accords concernant des couloirs de transit d'Afrique orientale et australe et est reprise dans le récent accord-cadre de transit de l'ANASE.

54. Lorsqu'un accord existe déjà, toutes les parties devraient s'efforcer de rechercher les raisons pour lesquelles il n'atteint pas son objectif et de définir les conditions nécessaires pour le rendre opérationnel. Sur la base de cet examen, on pourrait élaborer des mesures plus efficaces et opérationnelles, comprenant des mesures institutionnelles et d'appui administratif (par exemple, la mise en place d'un comité sous-régional pour le commerce et le transport), des initiatives en faveur de l'infrastructure (par exemple, le financement de matériel de communication), l'utilisation des technologies de l'information pour le contrôle du transit douanier, etc., des mesures pratiques (par exemple, l'impression de manuels et de documents à l'intention des utilisateurs et des fournisseurs de services de transport des deux pays), et l'élaboration de programmes de formation appropriés concernant l'accord et les nouvelles procédures qu'il implique, à l'intention des fonctionnaires des administrations publiques et des intéressés du secteur privé.

### **Mesures spécifiques en vue d'accords de transport en transit**

55. Comme on l'a montré ci-dessus, l'amélioration du commerce de transit est d'un intérêt majeur pour le développement des pays en développement sans littoral. Les répercussions négatives des difficultés qui entravent le transport en transit sont considérables. Or elles ne comportent pas de solution simple. Des mesures spécifiques allant dans le sens d'accords de transport en transit exigent la coopération et la recherche d'un consensus entre secteurs public et privé, dans les pays de transit et les pays sans littoral.

56. Pour concevoir un nouvel accord de transit, ou le transformer de fond en comble s'il en existe un, il faudrait tout d'abord analyser les difficultés spécifiques rencontrées dans un couloir

particulier (voir la section B ci-dessus). Compte tenu des évolutions récentes en matière de commerce et de logistique (voir la section C ci-dessus), il faudrait s'attacher aux points suivants: a) la volonté politique des pays de transit et des pays sans littoral d'établir un couloir de transport en transit fonctionnel, et l'état de préparation des administrations et leur aptitude à créer un environnement institutionnel favorable; b) les intérêts commerciaux des expéditeurs et fournisseurs de services de transport des pays de transit aussi bien que des pays sans littoral; c) la gestion et l'administration du trafic de transit; d) les tarifs douaniers en vigueur dans les pays situés le long du couloir de transport en transit; et e) le statut et l'état de l'infrastructure de transport et de communication dans les pays situés le long du couloir de transport en transit.

57. Le long de couloirs particuliers, traversant deux pays, les autorités peuvent se mettre d'accord sur l'application spécifique de règles générales ou de prescriptions administratives, ou sur des exceptions ponctuelles à ces règles. Ces applications ou exceptions seraient arrêtées étant entendu qu'il est possible de créer une nouvelle situation dans laquelle toutes les parties seraient gagnantes sur un itinéraire empruntant un couloir donné. La conception de l'accord de transport en transit recherché devra tenir compte des environnements différents et viser telle ou telle modalité d'harmonisation. On pourra, grâce à des concessions mutuelles, trouver un équilibre entre intérêts de pays voisins. Par exemple, pour augmenter le volume des marchandises en transit dans un port du pays A, des camions hors normes du pays B pourraient être autorisés le long de couloirs routiers déterminés du pays A. Cela peut se révéler possible dès lors que règne un esprit de coopération. Cet esprit de coopération repose sur l'effort conjoint des secteurs public et privé de chaque pays, ainsi que sur la volonté affirmée dans ces secteurs d'une collaboration transfrontière.

58. Les questions de transport en transit ne peuvent pas être traitées par les seules autorités nationales, et ne devraient pas être abandonnées non plus à une «gestion par la crise». Même si quelques progrès ont été réalisés, les questions que pose le transport en transit doivent faire l'objet d'un dialogue plus visible et systématique, dans lequel le secteur privé jouerait un rôle de premier plan par l'intermédiaire des associations de l'industrie et du commerce.

59. Dans un certain nombre de régions, il y a déjà une étroite collaboration entre réseaux d'entreprises. Les chambres de commerce devraient se rapprocher les unes des autres pour créer des associations régionales, comme cela a été fait, par exemple, en Afrique australe<sup>27</sup>. Les associations de l'industrie sont en bonne position pour faire campagne en faveur d'une amélioration de l'efficacité du transport en transit. Toutefois, pour qu'elles s'y emploient effectivement, il faut d'abord consacrer des efforts délibérés à leur faire admettre l'importance primordiale des questions de transport en transit et les convaincre des avantages d'une amélioration en ce domaine. Ces associations plaideraient aussi en faveur d'une atmosphère ouverte et insisteraient sur l'obligation de rendre compte en faisant pression sur les différents départements ministériels pour qu'ils veillent à la transparence de leurs opérations.

60. Un accord de transit devrait, si possible, être élaboré à partir d'un couloir particulier, à propos duquel on pourrait clairement établir les intérêts nationaux et commerciaux dans chaque pays concerné. L'accord de transit devrait donc être plutôt bilatéral que multilatéral. Ainsi, un pays sans littoral pourrait conclure différents arrangements bilatéraux correspondant aux besoins des multiples couloirs de transit entre lesquels il a le choix. Lorsqu'un pays sans littoral peut faire usage de multiples couloirs de transit passant par différents pays, il pourrait s'efforcer de

conclure des accords multilatéraux en matière de transit, dans la mesure où les différents accords bilatéraux présenteraient des similarités.

61. L'objet d'un accord devrait être de corriger les différences existantes entre deux pays quant aux lois, règlements, normes techniques et pratiques commerciales. Il devrait conduire à entreprendre en coopération des travaux d'harmonisation sur la base des instruments internationaux et des meilleures pratiques reconnues. L'accord pourrait fournir des solutions provisoires en attendant que cette harmonisation soit réalisée. Les accords de transit devraient donc être considérés comme des accords dynamiques, de nature à évoluer avec le temps.

62. En ce qui concerne le domaine essentiel que constituent les douanes, les pays intéressés le long d'un couloir de transport en transit devraient s'employer ensemble à mettre en place leurs systèmes de transit internes respectifs conformément aux lignes recommandées par l'OMD dans la Convention douanière de Kyoto révisée. De plus, il faudrait dûment prendre en compte le fait que les pays peuvent avoir ratifié des instruments internationaux comme la Convention de Kyoto, la Convention TIR, ou d'autres conventions internationales d'importance majeure portant sur le transport ou le commerce.

63. En ce qui concerne le transport, les pays sans littoral et les pays de transit devraient adopter des systèmes communs de facilitation des transports afin d'établir des conditions équitables de traitement des marchandises en transit. Ces systèmes devraient viser à améliorer la libre circulation des marchandises et des matériels de transport entre pays, le long du couloir de transit. Ils supposent l'utilisation de systèmes faisant usage des TI pour faciliter le passage des frontières et le suivi des marchandises. De tels systèmes de facilitation des transports existent bien déjà dans le contexte de certains accords régionaux de coopération, mais leur utilisation devrait être généralisée, et leurs dispositions et modes concrets d'application adaptés aux diverses conditions locales particulières.

### **E. L'avenir**

64. Comme on l'a vu dans le présent document, les pays tributaires du commerce de transit, en particulier les pays en développement sans littoral, doivent faire face à d'importants obstacles qui rendent l'accès au marché mondial plus difficile pour eux. En conséquence, ces pays, de façon générale, sont moins actifs dans le commerce international, reçoivent moins d'investissements étrangers directs et leur croissance économique est plus faible. Les difficultés spécifiques auxquelles se heurte le commerce de transit ne tiennent pas seulement à des questions douanières, car le passage des frontières impose aussi différents «ensembles» de conditions en matière de commerce et de transport dans le pays de transit et dans le pays sans littoral. Ces conditions consistent en dispositions législatives et réglementaires, conditions d'accès aux marchés et pratiques commerciales, infrastructure, et technologies qui ont une incidence sur les services de transport ou sur les marchandises en transit.

65. Par conséquent, les responsables de l'élaboration des politiques dans les pays concernés et la communauté internationale doivent bien voir et garder à l'esprit que la situation de pays sans littoral entraîne des effets différents de ceux de l'éloignement par rapport à la mer et impose donc aussi des méthodes d'approche différentes et l'octroi d'une aide différente.

66. Les opérations de transit étant un élément indispensable de l'intégration régionale, il faut veiller, lors de l'adoption de mécanismes visant à promouvoir le commerce international, à ce que les processus d'intégration permettent des solutions visant spécifiquement à établir un environnement international commun pour le commerce et le transport au sein de réseaux de transit. Cet environnement devrait favoriser le développement régional le long des couloirs de transit et réduire les coûts associés au transit pour les pays en développement sans littoral.

67. Ces modalités de conception et d'application des accords de transport en transit peuvent être mises au point grâce à une coopération entre pays sans littoral et pays de transit. Pour atteindre son maximum d'efficacité, cette coopération devra être poursuivie en parallèle à plusieurs niveaux: elle devra associer le secteur privé et le secteur public au sein de chaque pays; elle devra traverser les frontières nationales et faire participer toutes les parties prenantes le long d'un couloir de transit donné; et elle devra recueillir le soutien technique et financier des donateurs et de la communauté régionale ou internationale.

68. L'effort de coopération devrait porter essentiellement sur les opérations liées au couloir de transport en transit. Pays sans littoral et pays de transit peuvent bénéficier mutuellement de courants d'échanges plus importants le long des couloirs de transport en transit. En bien des cas, de simples arrangements pratiques visant tel ou tel couloir particulier pourront aboutir à des situations où chacun trouvera son avantage, le pays de transit et le pays sans littoral bénéficiant tous deux de synergies et d'économies d'échelle dans les investissements et les opérations de transport. Cela permettrait d'instaurer des conditions équitables et coopératives entraînant une réduction des coûts de transit.

69. Enfin, plusieurs évolutions récentes concernant les technologies de l'information, le transport multimodal, la sécurité des transports, ainsi que les négociations relatives à la facilitation du commerce qui doivent se dérouler dans le cadre de l'OMC peuvent avoir des retombées directes et appréciables sur l'efficacité des opérations de transit. En raison de la nature dynamique de ces opérations, il est important que ces évolutions soient suivies de près par les fournisseurs de services de transport, les expéditeurs et les administrations publiques, de manière que les accords de transit continuent de fonctionner et restent adaptés aux évolutions modernes.

70. En somme, les efforts de coopération doivent faire participer tous les acteurs privés et publics des pays de transit et des pays sans littoral, avec l'appui des pays donateurs et des institutions multilatérales. Ces acteurs doivent, ensemble, rechercher les solutions possibles, des points de vue institutionnel, juridique, administratif, commercial, technologique et opérationnel, afin d'améliorer le fonctionnement des couloirs de transport en transit dans le cadre de réseaux régionaux et conformément aux normes et pratiques internationales.

#### Notes

<sup>1</sup> La présentation du document à la date indiquée plus haut est due à des raisons techniques.

<sup>2</sup> John Luke Gallup et Jeffrey Sachs: «Geography and Development», décembre 2000, <http://www.cid.harvard.edu/caer2/html/content/papers/bns/dp39pn.htm>.

<sup>3</sup> Voir, par exemple:

- Anwarul K: Chowdhury, Secrétaire général adjoint et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (ONU): «Transport constraints on global competitiveness of developing countries: special problems of landlocked developing countries and the United Nations measures», document présenté au Forum sur les transports de la Banque mondiale, Washington, 2003, [http://www.worldbank.org/transport/forum2003/presentations/pdf\\_presentations/chowdhury.pdf](http://www.worldbank.org/transport/forum2003/presentations/pdf_presentations/chowdhury.pdf).
- Banque mondiale: «Transport services: Reducing barriers to trade», dans *Global Economic Prospects*, chap. 4, Washington, 2002, <http://www.worldbank.org/prospects/gep2002/chapt4.pdf>.
- Ximena Clark, David Dollar et Alejandro Micco: «Port efficiency, maritime transport costs and bilateral trade», Washington, 2004, <http://www.nber.org/books/IASE11-03/clark-et-al2-28-04.pdf>.
- John Luke Gallup et Jeffrey Sachs avec Andrew D. Mellinger: «Geography and economic growth», Banque mondiale, avril 1998, <http://www.worldbank.org/html/rad/abcde/sachs.pdf>.

<sup>4</sup> Nuno Limão et Anthony J. Venables: *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade*, Londres et New York, 2000, <http://econ.lse.ac.uk/staff/ajv/nltv.pdf>. Les auteurs notent que «bien que pour les pays sans littoral, la ville de destination finale soit en moyenne quatre fois plus éloignée de la mer que la ville de destination finale des pays côtiers repris dans le présent échantillon, la variable indicatrice correspondant aux pays sans littoral reste importante une fois la longueur du trajet terrestre prise en compte» (p. 5).

<sup>5</sup> Acte final de la première session de la CNUCED, adopté par la Conférence à sa 35<sup>e</sup> séance plénière tenue le 15 juin 1964 à Genève.

<sup>6</sup> On trouvera le programme et les actes de la Conférence à l'adresse suivante: <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/imc/default.htm>.

<sup>7</sup> Voir <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/imc/A-58-388-final.pdf>. Le plan d'action prévoit cinq domaines prioritaires: 1) questions liées aux politiques de transit; 2) infrastructures; 3) facilitation du commerce; 4) mesures d'appui internationales et 5) application et évaluation.

<sup>8</sup> «Strategies for landlocked and transit developing countries to plan and implement sustainable trade and transport facilitation initiatives», note thématique du Secrétaire général de la CNUCED, Genève, 2003, [http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb2003d2\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb2003d2_en.pdf).

<sup>9</sup> Voir aussi les négociations concernant le mouvement temporaire de personnes aux fins de la fourniture de services («mode 4»), qui sont en cours à l'Organisation mondiale du commerce dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS).

<sup>10</sup> Pour tous renseignements concernant le rôle des documents de transport dans le commerce international et la possibilité de les remplacer par des solutions électroniques, voir les rapports de la CNUCED figurant sous les cotes UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 et TD/B/COM.3/EM.12/2.

<sup>11</sup> Le sigle TIR correspond à «transports internationaux routiers». Le texte de la Convention figure à l'adresse <http://www.unece.org/trans/bcf/tir/tirconv/conv75.htm>. Voir aussi <http://www.iru.org/TIR/TirSystem.E.htm> pour tous renseignements concernant l'administration de la Convention par l'Union internationale des transports routiers. Le sigle TRIE désigne le «transit routier inter-États». La Convention est appliquée en Afrique occidentale.

<sup>12</sup> Voir OMC à l'adresse: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/dda\\_package\\_july04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/dda_package_july04_e.htm).

<sup>13</sup> Voir OMC à l'adresse: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/draft\\_text\\_gc\\_dg\\_31july04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/draft_text_gc_dg_31july04_e.htm). L'article V du GATT traite des questions de transit, l'article VIII des redevances et formalités et l'article X de la publication des règlements relatifs au commerce.

<sup>14</sup> Voir OMC à l'adresse: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/dda\\_package\\_july04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/dda_package_july04_e.htm).

<sup>15</sup> Voir OMC à l'adresse: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/dda\\_package\\_july04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/dda_package_july04_e.htm).

<sup>16</sup> [www.asycuda.org](http://www.asycuda.org).

<sup>17</sup> Voir, par exemple, le Système d'informations anticipées sur les marchandises, SIAM, [www.railtracker.com](http://www.railtracker.com).

<sup>18</sup> Pour une présentation générale du cadre juridique actuel, voir «Implementation of multimodal transport rules», UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1. Voir aussi *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

<sup>19</sup> Pour plus de renseignements, voir les documents de travail présentés au groupe de travail de la CNUDCI, qui peuvent être consultés sur le site Web de la CNUDCI ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)). Le *Projet d'instrument sur le droit des transports* figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. La version révisée de ce projet figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. Les observations détaillées du secrétariat de la CNUCED concernant ce projet figurent dans le document UNCTAD/SDTE/TLB/4.

<sup>20</sup> Pour tous renseignements concernant diverses mesures de sécurité, voir «Container security: Major initiatives and related international developments. Report, by the UNCTAD secretariat», UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1.

<sup>21</sup> Pour tous renseignements concernant les mesures de sécurité prises par les États-Unis, voir [www.cbp.gov](http://www.cbp.gov).

<sup>22</sup> Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

<sup>23</sup> Projet de Directive du Parlement européen et du Conseil sur l'amélioration de la sûreté des installations portuaires, adopté par la Commission le 10 février 2004, document 2004/0031 (COD).

<sup>24</sup> Pour tous autres travaux de l'OMD, voir [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org) et le document UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, par. 72 à 76.

<sup>25</sup> Pour une estimation générale du coût de la sécurité, voir le rapport de l'OCDE sur *La sûreté dans les transports maritimes: facteurs de risques et répercussions économiques*, juillet 2003, [www.oecd.org](http://www.oecd.org).

<sup>26</sup> Voir «Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa» UNCTAD/LDC/115, juillet 2001. <http://www.unctad.org/en/docs/poldcd115.en.pdf>.

<sup>27</sup> Voir «Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa» UNCTAD/LDC/115, juillet 2001. <http://www.unctad.org/en/docs/poldcd115.en.pdf>.

-----