



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.22/3
21 décembre 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

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LA CONCEPTION
ET L'APPLICATION D'ACCORDS DE TRANSPORT
EN TRANSIT**

tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 24 au 26 novembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Chapitre	
I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT	2
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	12
Annexe	
PARTICIPATION	13

Chapitre I

RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

1. La Réunion d'experts sur la conception et l'application d'accords de transport en transit s'est tenue du 24 au 26 novembre 2004, conformément à la décision prise par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa huitième session. Les experts disposaient du document d'information établi par le secrétariat, intitulé «Conception et application d'accords de transport en transit» (TD/B/COM.3/EM.22/2).

2. Le débat de fond s'est articulé de la manière suivante:

- a) Introduction;
- b) Obstacles au commerce de transit;
- c) Évolution récente en matière de transport et de logistique;
- d) Coopération dans la perspective d'accords de transport en transit.

3. Les experts provenaient de divers ministères, notamment de ministères du commerce et des transports, de l'administration douanière, d'organisations du secteur privé, de sociétés de transport publiques et privées et d'organisations spécialisées s'occupant de transport, de commerce et de sécurité.

a) Introduction

4. Depuis quelques années, l'évolution des flux commerciaux fait apparaître une «nouvelle géographie du commerce». Les pays en développement participent de plus en plus au commerce mondial à la faveur de l'accroissement de leurs exportations de marchandises et de l'essor du commerce Sud-Sud et des échanges intrarégionaux. Toutefois, tous sont loin de profiter de cette évolution. Nombre d'entre eux ont encore un accès insuffisant aux marchés mondiaux. Les liaisons internationales et les coûts des services de transport et de logistique deviennent des facteurs essentiels de participation au commerce mondial. Alors que les droits de douane diminuent, les coûts du transport international ont en fait augmenté au cours des dernières années, au point d'être supérieurs au montant des droits d'importation sur la plupart des exportations des pays en développement.

5. De nombreux pays sans littoral rencontrent des obstacles à leur commerce de transit qui réduisent leur compétitivité sur les marchés mondiaux. Par exemple, selon la CNUCED, les coûts du transport international représentent en moyenne 20,7 % de la valeur des importations des pays africains sans littoral, contre 5,1 % en moyenne au niveau mondial et 12,7 % pour les pays africains. Dans une étude réalisée sur les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, on estime que les échanges entre deux pays sans littoral sont inférieurs de 92 % à ce qu'ils seraient si ces pays n'étaient pas enclavés et que le fait de traverser un pays de transit réduit le commerce bilatéral de 17 %.

6. Les pays sans littoral ne maîtrisent ni la gestion de leur système de transport ni leur politique de transport, qui dépendent des pays de transit et donc des intérêts économiques et sociaux propres à ces pays. En outre, certains pays côtiers peuvent parfois dépendre de ports situés dans des pays voisins si, du fait de la faiblesse de leur volume d'échanges, les navires n'y font pas suffisamment escale. D'autres pays sont tributaires du commerce de transit lorsque leurs principaux partenaires commerciaux sont plus facilement accessibles par voie terrestre que par mer.

7. De nombreux petits pays, PMA et en particulier PMA sans littoral sont pris dans un cercle vicieux où les déséconomies d'échelle et la faiblesse des volumes commerciaux renchérissent les coûts de transport et réduisent les liaisons, ce qui contribue à maintenir de faibles échanges.

8. La dépendance à l'égard du commerce de transit doit être distinguée de l'éloignement ou de la distance par rapport à la mer. De nombreux grands pays ont des régions ou des villes qui sont plus éloignées de la mer que la plupart des capitales des pays sans littoral. Bien sûr, la distance a aussi un impact mesurable sur les coûts de transport, mais les difficultés liées au commerce de transit viennent s'y ajouter et revêtent un caractère particulier.

b) Obstacles au commerce de transit

9. L'un des principaux obstacles mentionnés par les experts est le manque de volonté politique d'améliorer et d'appliquer les accords internationaux. En raison parfois des intérêts locaux et de la coordination insuffisante des ministères concernés, les accords multilatéraux, régionaux et bilatéraux sont peu intégrés au niveau national. Dans plusieurs cas, la coordination entre les autorités centrales et les autorités régionales est médiocre et elle est inexistante entre les autorités régionales elles-mêmes.

10. Un autre obstacle fondamental à l'amélioration de la situation est la méfiance qui existe entre le secteur public et le secteur privé et parfois même entre pays voisins. Cette méfiance, conjuguée à des craintes liées à la sécurité et au trafic illicite de drogues, peut déboucher sur des taux d'inspection physique allant jusqu'à 100 %, compromettant sérieusement la fluidité des opérations de transport dans les couloirs de transport en transit.

Franchissement des frontières

11. Les temps d'attente aux frontières représentent un coût important dans les opérations de transport en transit. Les retards sont dus notamment à des horaires d'ouverture inadaptés, à des effectifs insuffisants et à des procédures lourdes.

12. Certains pays de transit jugent nécessaire le convoyage sous «escorte douanière», mais celui-ci se fait souvent de manière irrégulière ou sans délai fiable. D'autres pays peuvent considérer que ces escortes sont un service rendu aux partenaires commerciaux car elles diminuent les risques de vol ou de piratage et pourraient aussi réduire les dépôts en espèces que les transporteurs doivent acquitter pour l'acheminement de leurs conteneurs à l'intérieur du pays.

13. Un problème pratique particulier lié au transport international routier et aux temps d'attente importants aux frontières est la propagation du VIH/sida.

Marchés de services de transport

14. Plusieurs experts ont cité des cas où des camions ne sont pas autorisés à pénétrer dans un pays voisin, ce qui veut dire que les marchandises doivent être transbordées. Par ailleurs, les chauffeurs de camion ne sont pas toujours admis à entrer dans un pays tiers sans un visa valide. Dans un cas, on a estimé qu'en autorisant les camions d'un pays sans littoral à opérer dans un pays de transit, les coûts du transport en transit pourraient être réduits de 30 à 40 %. Le transbordement des marchandises entre camions de différents pays est encore une pratique courante dans un grand nombre d'entre eux.

15. Les pays de transit et les pays sans littoral où les transporteurs nationaux ou les chauffeurs de camion enregistrent un handicap de coût ou ne sont pas aptes à soutenir la concurrence internationale peuvent être peu enclins à ouvrir leurs services de transport. Protéger les transporteurs nationaux de la concurrence internationale a pour effet d'accroître le recours au transbordement et peut aboutir à une situation où les camions reviennent sans chargement après avoir livré leurs marchandises.

Infrastructure

16. L'infrastructure est considérée comme un obstacle à la fois sérieux et très courant: les routes sont souvent mal entretenues et impropres au transport de lourdes charges et les voies ferrées sont peu nombreuses. Le respect insuffisant de la réglementation des charges maximales par essieu contribue à la dégradation des routes. Le mauvais état de l'infrastructure, conjugué à l'inefficacité des procédures douanières, rend le commerce Sud-Sud très difficile, en particulier si les échanges doivent transiter par un pays tiers. On prévoit que les volumes de marchandises transportées par conteneur devraient augmenter très rapidement au cours des prochaines années, mais l'infrastructure ne suit pas.

17. Les pays sans littoral sont parfois tributaires d'un seul ou de quelques ports étrangers. Il arrive que ceux-ci soient mal reliés aux réseaux internationaux de transport maritime et ne disposent ni de l'infrastructure, ni de la profondeur d'eau ni du matériel suffisants. Dans plusieurs cas, les pays sans littoral ont évoqué des problèmes de congestion portuaire, qui sont souvent dus à une mauvaise gestion. Un pays sans littoral a indiqué que les marchandises importées restaient entreposées dans les installations portuaires 30 jours en moyenne.

Régimes de transit et pratiques commerciales

18. Certains pays de transit voisins ne sont pas parties à des conventions ou accords internationaux et régionaux qui concernent le transport en transit. Lorsque des marchandises passent d'un pays qui appartient à un régime de transit douanier particulier (le TIR par exemple) à un autre, il peut s'avérer nécessaire de transborder les marchandises d'un camion à l'autre, ce qui constitue un obstacle à l'efficacité et à la continuité des opérations de transport.

Douanes

19. Les taux d'inspection physique des marchandises par les services douaniers restent élevés afin de protéger les recettes car les droits d'importation représentent dans de nombreux pays en développement entre 40 et 50 %, voire plus, des recettes fiscales. Ils ne sont pas seulement

élevés pour les marchandises importées ou exportées: dans plusieurs cas, les marchandises en transit sont également inspectées aux points d'entrée et de départ par les autorités du pays de transit, qui craignent notamment que ces marchandises soient vendues sur leur propre territoire.

20. S'agissant des formalités de dédouanement des marchandises en transit, les procédures sont souvent compliquées et opaques, entraînant des retards, des amendes et des pénalités. Elles permettent souvent des interprétations différentes et peuvent devenir une source de différends. La décharge des cautions ou des garanties bancaires prend souvent trop de temps. Dans certains pays de transit, les services douaniers prélèvent encore des taxes de transit.

Technologies de l'information et de la communication

21. Les nouvelles technologies ne sont pas suffisamment utilisées à divers niveaux. Dans certains cas, les usagers se plaignent de l'inadaptation des systèmes d'information utilisés par les services douaniers et les autres administrations. Dans d'autres cas, les postes frontières ne disposent même pas d'électricité.

Risques commerciaux

22. Pour de nombreuses activités de transit, l'expérience montre que les plombes apposés sur les conteneurs peuvent être brisés en l'absence d'un représentant du transporteur, ce qui implique que ce dernier ne peut garantir l'intégrité du contenu initial. Les risques étant plus grands, les frais d'assurance sont plus élevés, et les importateurs ont du mal à planifier dans l'incertitude, ce qui fait augmenter le coût des stocks.

23. Le vieillissement des flottes et les accidents sur les itinéraires de transit augmentent les risques et les coûts. L'incertitude et la faible productivité des transports intérieurs expliquent en partie la faible utilisation du matériel (conteneurs), en particulier en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est et en Afrique centrale. D'où le renchérissement des coûts, surtout compte tenu de la demande actuelle de conteneurs dans d'autres parties du monde.

c) Évolution récente en matière de transport en transit et de logistique

24. Les experts ont étudié le cadre mondial influant sur le transport en transit. Ce cadre comprend l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et les régimes de transit douanier, ainsi que des applications telles que les systèmes douaniers informatisés et les systèmes de suivi des marchandises.

OMC

25. Au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), des négociations sur la facilitation des échanges ont récemment été lancées au sujet des articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). L'article VIII est consacré aux redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation. L'article X traite de la transparence de l'information sur les règlements relatifs au commerce, l'absence de transparence étant un problème courant des opérations de transit.

26. L'article V vise à assurer la liberté de transit des marchandises. Adopté en 1947, sans avoir été ultérieurement modifié, il constitue désormais un élément fondamental des négociations sur la facilitation des échanges. Il stipule que chaque partie contractante accorde la liberté de transit aux marchandises, navires et autres moyens de transport franchissant son territoire par les voies les plus commodes pour le transit international sans aucune distinction fondée sur le pavillon des navires, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires ou autres moyens de transport.

27. L'une des premières tâches du Groupe de négociation de l'OMC sur la facilitation des échanges qui vient d'être créé est de préciser le champ des négociations. Sa première réunion a eu lieu en novembre 2004. Les organisations internationales compétentes, y compris la CNUCED, sont invitées à y participer au cas par cas. Les États membres de l'OMC sont convenus que les négociations et l'adoption de nouveaux engagements doivent aller de pair avec l'assistance technique et un appui au renforcement des capacités.

Régimes de transit douanier

28. Le régime de transit douanier le plus fréquemment utilisé est le système TIR (Transport international routier), qui est administré par la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU, dans le cadre d'un partenariat public/privé avec l'Union internationale des transports routiers (IRU). Ce système a été initialement mis au point pour le transport routier, mais depuis 1975, il s'applique au transport conteneurisé intermodal. Actuellement, il compte 65 parties contractantes et fonctionne dans 55 pays. Il s'applique aux camions et aux conteneurs dont les marchandises ne peuvent être enlevées sans laisser de traces manifestes ou sans briser les plombes douaniers. Seules les parties autorisées peuvent effectuer des opérations de transport relevant du régime TIR. La CEE gère une base de données réunissant 35 000 opérateurs.

29. La procédure TIR est en cours d'informatisation complète grâce à la mise au point d'une interface entre les systèmes nationaux de transit douanier. On a fait aussi observer que les systèmes internationaux de transit douanier tels que le TIR sont complémentaires de systèmes d'information douaniers nationaux tels que le SYDONIA.

Systèmes d'information douaniers

30. Lancé en 1981 par la CNUCED, le SYDONIA était installé à l'origine dans trois pays. Il l'est aujourd'hui dans 80 pays. La dernière version du logiciel, «SYDONIAWorld», est en cours d'installation dans un pays pilote. Elle a pour objectif principal de fournir des informations fiscales et statistiques. Elle est conforme aux normes et règles internationales et aide les administrations douanières à renforcer leurs capacités.

31. Le module du SYDONIA consacré au transit comprend des documents électroniques infalsifiables, la signature électronique et l'enregistrement de toutes les transactions. Les données n'ont pas besoin d'être saisies à nouveau par les transporteurs ou aux frontières. Le système permet de traiter des documents de transit tels que le carnet TIR et d'intégrer en fait l'ensemble des procédures de transit dans le processus de dédouanement. Les documents de transit sont créés à partir des lettres de transport et des déclarations d'exportation.

32. Les experts se sont demandé dans quelle mesure les agents des douanes pouvaient s'opposer à titre individuel à l'informatisation au motif que celle-ci réduit leur pouvoir discrétionnaire. Dans la pratique, les agents des douanes doivent être sensibilisés et formés afin de participer au processus d'informatisation douanière.

33. Des experts ont suggéré que la CNUCED devrait continuer d'analyser les moyens de rattacher le SYDONIA à des systèmes de suivi des marchandises tels que le SIAM (Système d'informations anticipées sur les marchandises). Le SIAM est un système d'information logistique géré par la CNUCED qui vise à améliorer l'efficacité des transports en assurant le suivi du matériel et des marchandises lors du transport et du changement de mode de transport et en fournissant des informations avant l'arrivée des marchandises.

Application des TIC

34. Dans un système de transport en transit conteneurisé, l'intégrité des marchandises ne peut être vérifiée à chaque étape. Les partenaires commerciaux n'ont pas souvent accès à des informations suffisantes et il est ensuite impossible de savoir où s'est produite la faille dans le dispositif de sécurité et qui est responsable. Les solutions passent par l'acceptation des nouvelles technologies.

35. Pour assurer le suivi des marchandises dans les nouvelles conditions de sécurité en vigueur, on peut avoir recours, entre autres techniques, au procédé RFID, qui utilise les fréquences radio pour transmettre des informations sur l'état physique et la localisation d'un chargement. Ce procédé peut aussi être associé à des dispositifs électroniques (étiquettes) qui enregistrent des informations sur ledit chargement. D'autres solutions possibles reposent sur l'utilisation de code à barres ou de systèmes de communication par satellite.

36. Parmi les initiatives internationales lancées pour résoudre les problèmes de sécurité et faciliter le commerce grâce aux technologies de l'information figure l'Initiative SST «Smart and Secure Tradelines», qui compte actuellement 65 parties contractantes dans le monde entier, notamment des transitaires, des ports, des transporteurs ainsi que des prestataires de services et de technologies.

37. Les experts ont souligné la nécessité d'analyser et de prendre en compte les incidences techniques et financières des nouvelles mesures de sécurité sur le transport international en général et sur le commerce de transit en particulier.

d) Coopération dans la perspective d'accords de transport en transit

38. Comme en témoignent les exemples de couloirs de transit présentés aux experts, la coopération concernant les accords de transport en transit joue un rôle essentiel pour apporter

de véritables solutions aux problèmes du commerce de transit. Étant donné qu'un pays de transit peut être un partenaire commercial important d'un pays sans littoral voisin, tout accord de transport en transit qui fonctionne bien favorise aussi le commerce bilatéral. La coopération peut revêtir différentes formes qui sont examinées plus bas.

Planification, organisation et administration

39. La coopération peut être favorisée par la constitution, dans les couloirs de transit, de groupements qui réuniraient des transporteurs et d'autres prestataires de services participant à des activités logistiques internationales. Ces accords de coopération associeraient aussi les usagers des transports et les administrations publiques des pays de transit et des pays sans littoral. Ils devraient également aboutir à une reconnaissance réciproque des inspections techniques des camions et des certificats correspondants.

40. L'expérience montre que la mise au point de banques de données régionales sur les opérations de transport et les prestataires de services peut améliorer la gestion des risques douaniers et réduire le nombre d'inspections physiques tout en augmentant les chances de déceler des activités frauduleuses ou de contrebande. On a cité, comme exemple à suivre au niveau régional, la coopération entre les organismes de facilitation du commerce des pays participant à l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est.

41. Les solutions du secteur informel sont souvent plus efficaces dans la pratique que celles qui seraient acceptées par les autorités. Par exemple, l'échange aux frontières des plaques d'immatriculation des camions permet à ces derniers de continuer à transporter des marchandises dans un pays de transit et dans le pays sans littoral. La prise en compte de ces solutions peut apporter des informations précieuses sur le contenu d'un accord officiel de transit.

42. Dans un pays, l'organisation d'inspections administratives conjointes et la simplification de la documentation, conjuguées à la libre concurrence entre opérateurs de pays de transit et de pays sans littoral, ont entraîné une réduction des coûts de transport de 20 %. Les opérations de guichet unique et les inspections uniques aux frontières peuvent réduire sensiblement la durée et le coût des transactions. Il a été aussi suggéré de mettre en place des mécanismes communs d'information pour les usagers des couloirs de transit afin de détecter les cas de mauvaise gestion ou de corruption dans les pays de transit et les pays sans littoral.

43. Certains experts ont jugé opportun que les décideurs se préoccupent de concevoir des solutions adaptées à chaque couloir de transit plutôt que de s'efforcer de conclure des accords généraux aussi bien du point de vue des questions de fond qui y sont abordées que de leur portée géographique. Les accords conclus aux niveaux administratif et opérationnel devraient permettre l'adoption d'un certain nombre de mesures et de meilleures pratiques efficaces, notamment la reconnaissance des connaissances directs ainsi que la mise en place d'installations à guichet unique, d'inspections uniques et de procédures transparentes de transit douanier.

44. Le nombre d'inspections physiques aux frontières pourrait être réduit, entre autres, par la perception des recettes fiscales au port d'entrée. Certains experts ont jugé que l'Union européenne pouvait servir d'exemple à d'autres régions dans ce domaine.

45. La coordination régionale des investissements réalisés dans les routes et dans le réseau ferroviaire peut contribuer à accroître la concurrence entre les modes et les couloirs de transport et à offrir davantage de solutions aux usagers. L'expérience montre que lorsque différentes options existent, la concurrence incite à améliorer les accords sur les couloirs de transport. Plusieurs pays sans littoral bénéficient de l'assistance d'organisations régionales pour mettre au point des solutions aux problèmes de transport en transit au niveau régional.
46. Un accord de transport en transit peut prévoir une planification conjointe des infrastructures ou une meilleure coordination entre les administrations de pays voisins telles que les services douaniers et les ministères des transports et du commerce. Un pays a indiqué que des études conjointes étaient menées par les autorités douanières de pays voisins, en coopération avec les transporteurs, et avaient débouché sur des propositions précises qui avaient facilité le commerce.
47. Une bonne planification passe par l'identification d'un ensemble intégré et cohérent de projets de développement économique et d'infrastructure plutôt que par le choix d'un projet unique ou d'une série de projets distincts ainsi que par l'identification initiale des projets d'investissement dans des infrastructures de base. Une stratégie de croissance tirée par le commerce repose sur l'amélioration, par étapes, des structures existantes, notamment par l'intégration du secteur informel dans l'économie formelle, favorisant ainsi fortement l'investissement productif et l'accroissement des échanges.
48. En d'autres termes, l'offre peut créer la demande, c'est-à-dire des services supplémentaires, de nouveaux couloirs et, surtout, de nouvelles mesures de facilitation du commerce peuvent entraîner de nouveaux échanges. Il ressort de l'expérience de plusieurs couloirs que les accords de transport en transit peuvent, au-delà de l'amélioration des résultats commerciaux, avoir pour effet bénéfique d'amorcer un cercle vertueux dans lequel l'optimisation de ces accords stimule le commerce et vice versa.
49. Dans d'autres cas, la mise en place de couloirs est stimulée par l'investissement. La planification des infrastructures de transport va de pair avec les investissements réalisés dans les secteurs d'activité qui ont une portée régionale. De nouvelles activités ne sauraient être développées sans que l'on mette en place parallèlement les ports, routes, voies ferrées et ponts nécessaires. Les partenariats entre secteurs public et privé conclus en Afrique australe se sont avérés des exemples à suivre à cet égard.
50. La construction et l'exploitation de dépôts intérieurs de dédouanement doit aussi faciliter le commerce de transit; dans un cas particulier, ces dépôts auraient réduit les coûts de transport de 30 à 40 %. Des investissements accrus dans les chemins de fer peuvent permettre de développer les opérations de transport multimodal et de réduire sensiblement le coût des transactions commerciales en allégeant les procédures et la documentation ainsi qu'en diminuant les risques de vol. La réalisation de plans de développement et d'investissements pourrait se faire aux niveaux bilatéral ou régional.
51. L'amélioration générale des accords de transport en transit aurait probablement des retombées positives, entraînant une meilleure protection de l'environnement, la réduction du taux d'infection par le VIH et la diminution des accidents de la circulation.

Appui indispensable de la communauté internationale

52. Le transport en transit ne peut bien fonctionner de manière durable que s'il existe une bonne entente entre les principaux acteurs du commerce des pays voisins concernés. Tout progrès est souvent conditionné par un changement d'attitude chez les différents acteurs. L'expérience montre que les initiatives prises par les propriétaires des marchandises peuvent y contribuer. En outre, les autorités portuaires peuvent s'efforcer de promouvoir la signature d'accords de transport en transit afin d'accroître le volume des échanges de marchandises.
53. Certains pays sans littoral ont la possibilité de devenir eux-mêmes des pays de transit pour leurs voisins, comme cela a été souligné à plusieurs reprises, pour peu qu'ils améliorent l'infrastructure de transport en transit et la facilitation du commerce.
54. Les accords de transport en transit doivent promouvoir des solutions cohérentes et intégrées. Ils ont besoin d'un cadre juridique, institutionnel et opérationnel. Les partenariats entre secteurs public et privé ont été les moyens les plus efficaces de favoriser la conclusion d'accords de transport en transit pratiques.
55. Des experts ont estimé que les systèmes de transit douaniers et les systèmes d'information douaniers qui existent devraient être utilisés, au lieu de mettre en place de nouveaux systèmes qui risquent d'être plus coûteux et de ne pas pouvoir être reliés aussi facilement aux systèmes d'autres pays.
56. Les activités de renforcement des capacités doivent être élargies et viser une population plus large. On ne devrait pas se contenter d'organiser des formations et des campagnes de sensibilisation sur le transport en transit, mais on devrait aussi créer des institutions et des conditions qui permettent d'assurer un suivi.
57. En outre, les activités de renforcement des capacités devraient porter aussi bien sur le secteur public que sur le secteur privé. Le personnel des ministères, des autorités de transport et des organismes de réglementation, mais aussi les transporteurs nationaux de petite et moyenne taille en ont besoin pour être en mesure de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des accords de transport en transit. Les besoins particuliers des pays de transit peuvent être pris en compte dans le cadre du Consensus de São Paulo (TD/412) et conformément au paragraphe 166 du Plan d'action de Bangkok (TD/390), et une assistance technique internationale peut s'avérer nécessaire à cet égard.
58. Des ressources financières considérables seraient nécessaires pour apporter une assistance qui porterait notamment sur les nouvelles technologies. Celle-ci pourrait être financée par des organisations bilatérales et multilatérales et fournie par les organisations internationales compétentes.
59. Des experts ont proposé, dans le cadre des négociations menées à l'OMC sur le commerce de transit et la facilitation des échanges, la création d'un groupe consultatif chargé d'examiner ces questions et où le transport en transit jouerait un rôle particulier. Tout en se concentrant sur l'article V du GATT, ce groupe pourrait étudier la facilitation du commerce de transit dans l'optique du développement et pourrait aussi s'intéresser aux articles VIII et X. Il pourrait faire partie d'éventuels mécanismes d'appui de la CNUCED aux négociations menées dans le

domaine de la facilitation des échanges, conformément à l'annexe D de l'ensemble de résultats de juillet. Il pourrait s'inspirer des travaux déjà menés par la CNUCED, notamment des études récentes du transport en transit. Sa création pourrait être envisagée avec des donateurs potentiels afin de lui assurer des ressources suffisantes. Les experts étaient d'avis que cette question devrait être soumise à la neuvième session de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement.

60. Des groupements de transport en transit pourraient servir de structure de coopération pour l'échange d'informations et de données d'expérience et pour concevoir en commun des solutions visant à améliorer le fonctionnement d'un couloir. Ils permettraient aux différents acteurs d'évaluer conjointement leurs besoins et de mettre en œuvre des solutions pour le plus grand intérêt de tous. Ils réuniraient des participants privés et publics de pays sans littoral et de pays de transit.

61. En outre, ces groupements favoriseraient l'émergence de compétences locales et régionales qui pourraient être utilisées dans le cadre de la coopération Sud-Sud. Ils pourraient associer des experts et des représentants du secteur privé participant aux couloirs de transport efficaces qui ont été présentés pendant la réunion. Des conseils pourraient être donnés aux institutions publiques et privées du secteur dans d'autres parties du monde en développement.

62. La CNUCED a conçu un projet d'assistance technique dans lequel ces structures institutionnelles sont complétées par des systèmes d'information qui permettent de suivre le fonctionnement quotidien d'un couloir en vue de l'améliorer et de mieux cerner les goulets d'étranglement. Les enseignements tirés et le matériel pédagogique élaboré pour les trois premiers couloirs de transit pilotes initialement choisis devraient être diffusés auprès de tous les pays intéressés à court terme.

63. En coopération avec d'autres organismes internationaux, la CNUCED devrait recenser systématiquement les couloirs de transport en transit bien gérés afin de déterminer, entre autres facteurs, les clefs de la réussite, notamment les mesures successives à prendre, les entreprises «championnes» et les mécanismes qui influent sur les décisions. Il faudrait examiner les possibilités de mettre en place des mécanismes supplémentaires et dynamiques d'étude et de diffusion des meilleures pratiques.

64. Les expériences réussies illustrent les avantages d'une planification professionnelle de l'espace. Un couloir de transit peut être bien géré par une organisation sans but lucratif qui compterait néanmoins parmi ses membres des représentants du secteur privé tirant profit de son exploitation. Le développement et la gestion des couloirs de transit doivent s'inscrire dans le développement économique régional.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion d'experts

1. La Réunion d'experts sur la conception et l'application d'accords de transport en transit a eu lieu au Palais des Nations, à Genève, du 24 au 26 novembre 2004.

B. Élection du bureau (point 1 de l'ordre du jour)

2. À sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau ci-après:

Président: M. Matthias Meyer (Suisse)

Vice-Président/Rapporteur: M. Patrick Krappie (Afrique du Sud)

C. Adoption de l'ordre du jour (point 2 de l'ordre du jour)

3. À la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.22/1. L'ordre du jour de la réunion a donc été le suivant:

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation et travaux.
3. Conception et application d'accords de transport en transit.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Documentation

4. Pour l'examen de la question de fond, les experts étaient saisis d'une note du secrétariat intitulée «Conception et application d'accords de transport en transit» (TD/B/COM.2/EM.22/2).

E. Adoption du rapport de la Réunion (point 4 de l'ordre du jour)

5. À sa séance de clôture, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, la version finale du rapport de la Réunion.

Annexe

PARTICIPATION*

1. Des experts des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la Réunion:

Afghanistan	Iran (République islamique d')
Afrique du Sud	Jamahiriya arabe libyenne
Albanie	Jordanie
Angola	Lettonie
Arabie saoudite	Mongolie
Bangladesh	Mozambique
Bélarus	Namibie
Bénin	Népal
Bolivie	Pakistan
Cameroun	Philippines
Chine	République démocratique populaire lao
Égypte	Serbie-et-Monténégro
États-Unis d'Amérique	Sierra Leone
Éthiopie	Suède
Fédération de Russie	Suisse
France	Tchad
Gabon	Turquie
Guinée	Venezuela
Haïti	Zambie
Honduras	Zimbabwe
Indonésie	

2. Un expert de la Palestine a assisté à la Réunion en qualité d'observateur.

3. L'Organisation arabe du travail était représentée à la Réunion en tant qu'organisation intergouvernementale.

* La liste des participants est publiée sous la cote TD/B/COM.3/EM.22/INF.1.

4. Les organismes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la Réunion:

Commission économique pour l'Europe

Bureau du Haut représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:

Catégorie générale

Confédération internationale des syndicats libres

Catégorie spéciale

Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

6. Les animateurs ci-après ont participé à la Réunion:

M. Souleymane Coulibaly, Université de Lausanne

M. Koen Verbeke, administrateur régional pour l'Afrique, Safmarine (Pty) Ltd

M. Amer Durrani Sr., spécialiste des transports, South Asia Energy and Infrastructure Unit, Banque mondiale

M^{me} Nora Neufeld, OMC

M^{me} Susan Evans, SAVI Technology

M. Chinpal Rauniar, spécialiste de la logistique et de la facilitation du commerce (Népal)

M. Kodjo Evlo, Université de Lomé (Togo)

M. Paul Hansen, CEE-ONU, Genève (Suisse)

M^{me} Virginia Tanase, chef, TIR, politique, formation et information, Fédération internationale du transport routier, Genève (Suisse)

M. Jurgens Van Zyl, Spatial Development Initiatives

M^{me} Brenda Horne, Maputo Corridor Logistics Initiative (Mozambique)

M. Frank Gschwender, Walvis Bay Corridor Group (Namibie).
