



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/LDC/AC.1/17
13 juin 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Cinquième Réunion d'experts gouvernementaux de pays
en développement sans littoral et de pays en développement
de transit ainsi que de représentants de pays donateurs
et d'organismes de financement et de développement
New York, 30 juillet - 3 août 2001
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

SYSTÈMES DE TRANSIT DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL
ET DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT:
ÉVOLUTION RÉCENTE ET MESURES PROPOSÉES

Rapport du secrétariat de la CNUCED

Résumé

Le coût élevé des échanges internationaux constitue un sérieux obstacle au développement économique des pays en développement sans littoral. L'inadéquation des infrastructures (transports, télécommunications, électricité, etc.) renchérit lourdement la production et l'exportation de marchandises, nuisant à leur compétitivité sur les marchés régionaux et internationaux. L'insuffisance des ressources financières des pouvoirs publics (due aux crises financières, aux déficits budgétaires et aux programmes internationaux d'ajustement et d'austérité), et donc des investissements consacrés à l'entretien et à la modernisation des services d'infrastructure, aggravée par la diminution de l'aide concessionnelle (bilatérale et multilatérale) affectée au développement des infrastructures et la demande de services logistiques plus efficaces et plus élaborés de la part des clients, a ouvert la porte à l'utilisation de capitaux et de compétences de gestion du secteur privé. Maints pays en développement font désormais appel au secteur privé, sous une forme ou sous une autre, pour développer leurs infrastructures. Mais, parmi eux, de nombreux pays sans littoral et de transit ont encore toutes les peines du monde à attirer des investissements d'infrastructure privés, étant perçus par les investisseurs comme des pays à haut risque. Dans ces pays, des modes de financement purement privés ne sont sans doute pas envisageables dans bien des cas. Mais une solution viable pourrait venir de l'association du secteur privé et du secteur public, avec la participation de certains fonds régionaux et de capitaux locaux, et une augmentation des courants d'aide publique au développement. À cet effet, les donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement sont invités à faciliter l'instauration de mécanismes financiers novateurs susceptibles d'aider les pays en développement sans littoral et de transit à mobiliser les ressources financières et les compétences de gestion dont ils ont besoin pour développer leurs infrastructures.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Pages</u>
Introduction	3
I. Coût des transports, compétitivité et exportations	3
A. Incidence du coût élevé des transports internationaux	3
B. Incidence du défaut d'efficacité et de fiabilité des services de transport en transit sur la compétitivité et les résultats à l'exportation.....	8
II. Réduire les coûts réels et améliorer l'efficacité du transport en transit	9
A. Développement des infrastructures de transport.....	9
1. Transit ferroviaire.....	11
2. Transit routier	12
3. Ports maritimes.....	12
4. Transport aérien	13
5. Télécommunications	13
6. Oléoducs.....	14
7. APD et flux de capitaux privés destinés au financement d'infrastructures dans les pays en développement sans littoral et de transit	14
B. Moyens de surmonter les obstacles autres que matériels afin de mieux tirer parti des systèmes de transport en transit existants.....	17
1. Cadre réglementaire	17
2. Cadre institutionnel	20
3. Déréglementation, libéralisation, privatisation et concurrence.....	21
III. Amélioration des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit: difficultés et perspectives	21
A. Mesures à l'échelon national et régional	21
1. Cadre propice au transit	21
2. Cadre réglementaire	22
3. Arrangements institutionnels	23
4. Renforcement des capacités	23
5. Développement de l'infrastructure.....	24
B. Mesures à l'échelon international.....	26
Appendice	29

INTRODUCTION

1. Au paragraphe 11 de sa résolution 54/199 du 22 décembre 1999, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de convoquer en 2001 une autre réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, en examinant aussi, selon la même résolution de l'Assemblée générale, la proposition faite par la réunion précédente en 1999 relative à la convocation en 2003 d'une réunion ministérielle sur les questions liées au transport en transit afin d'accorder l'attention voulue aux problèmes des pays en développement sans littoral et de transit.

2. Le présent rapport traitera du problème de l'amélioration des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et des possibilités qui s'offrent à cet égard. Il est divisé en trois chapitres. Le chapitre I analyse la relation entre les coûts de transport, la compétitivité et les résultats à l'exportation, arrivant à la conclusion que ces variables sont si étroitement liées que les pays géographiquement désavantagés, tels que les pays en développement sans littoral, sont fortement pénalisés par le surcroît de coûts de transport qu'ils doivent absorber pour pouvoir pénétrer les marchés d'exportation. Le chapitre II passe en revue les principales évolutions récentes concernant l'amélioration des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. À propos du développement des infrastructures matérielles, le rapport note le rôle nouveau joué à cet égard par les capitaux privés. Dans quelques pays en développement, la diminution de l'aide publique au développement (APD) affectée au développement des infrastructures a été plus que compensée par l'apport de capitaux privés mais, pour beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit, cela n'a pas été le cas. Les capitaux privés sont appelés à jouer dans ces pays un rôle de plus en plus important si des mesures plus actives peuvent être prises pour promouvoir de nouvelles modalités de financement. Le chapitre III donne un aperçu de certaines de ces modalités de financement. La communauté internationale y est instamment invitée à soutenir la mise en place de telles modalités et l'accroissement de l'APD afin de répondre aux besoins de financement des pays en développement sans littoral.

I. COÛT DES TRANSPORTS, COMPÉTITIVITÉ ET EXPORTATIONS

A. Incidence du coût élevé des transports internationaux

3. Par le passé, les coûts de transport sont restés quelque peu à l'arrière-plan, occultés par la charge plus lourde que représentait pour le commerce le niveau élevé des barrières tarifaires et non tarifaires, mais cela n'est plus le cas. En effet, alors que, après le Cycle d'Uruguay, les droits de douane du régime de la nation la plus favorisée (NPF) s'établiront pour les principaux pays développés (États-Unis, Canada, Union européenne et Japon) à environ 3,7 %, le coût de transport moyen des exportations des pays en développement sans littoral est trois fois plus élevé (environ 14,1 %), et il est le double du coût de transport des exportations des pays en développement considérés en tant que groupe (environ 8,6 %).

4. L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) exige que la fixation des tarifs douaniers se fasse dans des conditions d'égalité sur la base de la nation la plus favorisée mais le coût du transport international peut, pour des marchandises semblables, varier considérablement selon les pays. Ainsi qu'il est indiqué au tableau 1, les paiements au titre du transport et de l'assurance ont représenté en 1995, pour l'ensemble des pays en développement, environ 8,6 % de leurs exportations totales de biens et de services, mais le chiffre a été de 14,1 % pour les pays en développement sans littoral et de 17,2 % pour les pays les moins avancés, cependant que, pour les pays de cette dernière catégorie qui sont aussi des pays sans littoral, le pourcentage représenté par les paiements en question a atteint 47,1 %. Les moyennes ainsi données dans le tableau 1 masquent d'importants écarts entre les pays, depuis des coûts de transport relativement bas dans le cas du Botswana (moins de 8 %) jusqu'à plus de 35 % pour le Mali.

Tableau 1. Paiements au titre du transport et de l'assurance en pourcentage des exportations totales de biens et de services des pays sans littoral, 1997 (ou dernière année disponible)

Pays	Paiements au titre du transport et de l'assurance (millions de dollars)	Exportations de biens et de services (millions de dollars)	Ratio (%)
Afghanistan ^a	92,1	260,5	35,4
Arménie	103,1	330,2	31,2
Azerbaïdjan	114,7	1 150,1	10,0
Bhoutan
Bolivie	284,4	1 413,8	20,1
Botswana	229,6	3 030,0	7,6
Burkina Faso ^b	70,4	271,9	25,9
Burundi	22,9	96,1	23,8
Éthiopie	239,6	979,0	24,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	175,2	1 329,7	13,2
Kazakhstan	391,9	7 741,2	5,1
Kirghizistan	104,0	675,8	15,4
Lesotho	43,3	283,0	15,3
Malawi ^b	213,7	384,8	55,5
Mali	229,0	643,6	35,6
Mongolie	73,3	621,2	11,8
Népal	62,2	1 279,5	4,9
Niger ^c	92,5	321,4	28,8
Ouganda	268,8	757,2	35,5

Ouzbékistan
Paraguay	472,1	4 535,0	10,4
République centrafricaine ^b	58,7	179,0	32,8
République démocratique populaire lao	50,0	424,1	11,8
Rwanda	69,8	144,3	48,4
Swaziland	30,4	1 084,6	2,8
Tadjikistan
Tchad ^b	98,5	190,1	51,8
Turkménistan	164,8	1 045,9	15,8
Zambie ^d	215,5	1 255,2	17,2
Zimbabwe ^b	379,3	2 344,3	16,2
Pays sans littoral ^c	3 706,0	26 314,0	14,1
Pays les moins avancés ^c	4 276,6	24 839,5	17,2
Pays en développement ^c	109 054,6	1 268 580,9	8,6

Source: Calculs de la CNUCED sur la base de FMI, *Balance of Payment Statistics 2000* (CD-ROM).

Note: ^a 1989; ^b 1994; ^c 1995; ^d 1991.

5. D'une manière générale, le niveau élevé du coût des transports internationaux pour les pays en développement sans littoral s'explique par les frais additionnels qu'ont à supporter leurs exportations dans le ou les pays de transit (taxes de dédouanement, droits routiers d'usager, etc.)¹. Cependant, les différences de coûts de transport entre pays en développement sont aussi liées à d'autres facteurs, notamment à la structure des exportations (voir appendice, tableau B), le ratio de ces coûts étant moindre dans le cas d'exportations de valeur élevée que dans celui d'exportations de valeur plus faible, et à la part du commerce régional dans le commerce total, qui, lorsqu'elle est importante, a tendance à baisser le coût du transport moyen, à cause des distances généralement plus courtes à parcourir (voir appendice, tableau A) et de la différence de rendement des systèmes de transport en transit (voir par. 8 et 9).

6. Les pays en développement sans littoral sont aussi pénalisés pour ce qui est du coût de leurs importations. On peut se faire une idée du désavantage que représentent pour ces pays les coûts de transit d'après les statistiques de la balance des paiements, qui indiquent la part des frais de transport dans la valeur, coût, assurance, fret (c.a.f.) des importations. En 1995, le fret a ainsi représenté, dans le cas des pays développés, environ 4,4 % des valeurs d'importation c.a.f. (voir tableau 2), alors que, dans celui des pays en développement sans littoral, il a été d'environ 24,6 % pour l'Afrique de l'Ouest, 16,7 % pour l'Afrique de l'Est et 14,6 % pour l'Amérique

¹ *Progrès des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit: questions à examiner*, Rapport du secrétariat de la CNUCED, TB/B/LDC/AC.1/13 (1999).

latine. Les coûts de transport de l'échantillon des pays sans littoral ont été supérieurs de 6 à 11 points de pourcentage à ceux de l'ensemble des pays de chaque continent.

Tableau 2. Fret et assurance en pourcentage des valeurs d'importation c.a.f. pour certains groupes de pays

		1985	1990	1995	1997
1	Ensemble du monde	4,6	5,5	4,4	4,1
2	Pays développés à économie de marché	3,8	4,2	3,5	3,4
3	Ensemble des pays en développement	7,7	11,2	7,4	6,5
	<i>dont:</i>				
	Afrique	11,3	10,6	11,3	10,0
	Amérique	6,7	12,8	6,4	5,6
	Asie	7,7	11,2	7,4	6,5
4	Pays en développement sans littoral	14,8	15,8	10,7	..
	<i>dont:</i>				
	Afrique de l'Est ^a	17,9	20,2	16,7	14,6
	Afrique australe ^b	12,5	11,5	9,9	..
	Afrique de l'Ouest ^c	30,0	30,2	24,6	..
	Amérique latine ^d	16,4	18,5	14,6	11,4
	Europe ^e	-	-	-	8,3
	Autres pays d'Asie ^f	3,3	9,3	8,1	4,2
	Pays de la CEI ^g	-	-	6,0	9,6
5	Pays les moins avancés	13,8	14,6	12,5	..

Source: Calculs du secrétariat de la CNUCED sur la base des données de FMI, *Balance of Payments Statistics 2000* (CD-ROM).

Note: Données non disponibles pour l'Afghanistan, le Bhoutan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan.

^a Burundi, Éthiopie, Ouganda et Rwanda.

^b Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Zambie et Zimbabwe.

^c Burkina Faso, Mali, Niger, République centrafricaine et Tchad.

^d Bolivie et Paraguay.

^e Ex-République yougoslave de Macédoine.

^f Mongolie, Népal et République démocratique populaire lao.

^g Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan et Turkménistan.

7. Le coût de transport élevé des importations des pays en développement sans littoral gonfle non seulement les prix des biens de consommation mais aussi ceux du carburant, des biens d'investissement et des biens intermédiaires, ce qui augmente le coût de la production agricole

et industrielle nationale. Une réduction significative du coût du transport des importations aurait donc pour effet non seulement d'accroître le pouvoir d'achat de ces pays mais aussi de relancer leur production intérieure, de soutenir leur effort de diversification et d'améliorer la compétitivité de leurs exportations.

8. Les travaux de recherche de ces trente dernières années ont mis en lumière la relation de cause à effet qui existe entre la disponibilité de services de transport adéquats et le potentiel de développement par le commerce, en corrélant le degré d'accès des pays à un secteur de transports fonctionnant correctement avec leur degré de participation au système d'échanges mondial². On a maintenant entrepris de compléter ces études empiriques relatives à l'effet de l'amélioration des systèmes de transit sur les flux commerciaux par des modèles économétriques permettant de calculer, par exemple, l'élasticité des échanges par rapport aux coûts de transport.

9. Une récente étude économétrique de la Banque mondiale³ analyse les déterminants des coûts de transport des pays sans littoral comparés à ceux des pays côtiers. Selon les estimations de cette étude, les coûts de transport du pays sans littoral typique seraient de 50 % plus élevés que ceux du pays côtier typique, pour des volumes d'échanges de 60 % moindres, ce qui a des répercussions majeures sur les revenus relatifs de ces pays. L'étude souligne l'importance des investissements d'infrastructure pour la réduction de ce handicap. Elle montre que les coûts de transport sont déterminés à la fois par la géographie (distances et frontières) et par le niveau quantitatif et qualitatif des infrastructures de transport et de communication (infrastructures matérielles et efficacité de leur utilisation). Selon l'étude, les courants d'échanges présentent une forte élasticité, d'environ -3, par rapport aux coûts de transport, ce qui signifie que le volume des échanges baisse d'environ 20 % quand les coûts de transport augmentent de 10 points. Une amélioration des infrastructures des pays sans littoral et des pays de transit voisins pourrait donc avoir des résultats impressionnants: par exemple, si un pays sans littoral du 75^{ème} centile de la distribution de qualité des infrastructures entre tous les pays de l'échantillon considéré passait dans le 25^{ème} centile, cela réduirait de moitié le surcoût de transport que lui impose l'absence de littoral et augmenterait de plus de 100 % le volume de ses échanges.

10. Le commerce international de beaucoup de pays en développement sans littoral ou de transit nécessite à la fois un transport maritime et un transport terrestre. Le transport terrestre (rail/route) est de beaucoup le plus coûteux. Pour les pays en développement sans littoral contraints à un transport terrestre sur de longues distances, tels que les pays d'Asie centrale (éloignés d'au moins 3 500 km du port le plus proche) ou la Zambie, la Mongolie et le Tchad (environ 2 000 km), le coût à supporter est élevé. Une comparaison entre le fret maritime payé pour des importations par conteneurs et les coûts de transit par voie terrestre fait ressortir l'importance relative de ces derniers. La différence est très appréciable, puisqu'elle peut aller du simple au quadruple, ce qui donne à penser que, pour réduire les coûts de transport des

² Amjadi A., Reinke U. et Yeats A., «Did External Barriers Cause the Marginalization of Sub-Saharan Africa in the World?», *World Bank Policy Research Working Paper No. 1586* (1996); Amjadi A. et Yeats A., «Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan African Exports?», *World Bank Policy Research Working Paper No. 1559* (1995).

³ Limão N. et Venables A., «Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs», *World Bank Policy Research Working Paper No. 2257* (1999).

exportations et des importations des pays en développement sans littoral, il faudra avant tout agir sur le niveau des coûts liés au transit par voie terrestre⁴.

B. Incidence du défaut d'efficacité et de fiabilité des services de transport en transit sur la compétitivité et les résultats à l'exportation

11. Sous l'effet de la concurrence accrue régnant sur les principaux marchés, qui force les entreprises à s'adapter à des systèmes de production et de gestion à flux tendus, la flexibilité, la rapidité et la fiabilité de la livraison des marchandises revêtent désormais une importance stratégique: flexibilité, parce que la logistique de transport doit être capable de s'adapter aux variations de la demande des consommateurs et aux circonstances imprévues; rapidité, parce qu'un transport rapide réduit la durée d'immobilisation des produits – et donc du capital; fiabilité enfin, pour réduire les risques de rupture de stocks ou d'interruption de la distribution et, partant, la nécessité de stocks régulateurs ou de sécurité.

12. L'absence de flexibilité sape la compétitivité à l'exportation des pays en développement sans littoral. Il arrive que des importateurs, suite à de mauvaises récoltes d'une denrée (le café par exemple) dans une région du monde, offrent d'acheter des quantités plus élevées à d'autres fournisseurs, mais les exportateurs de pays en développement sans littoral laissent souvent passer ces occasions faute de capacités de transport suffisantes pour acheminer ces chargements supplémentaires. Ce défaut de capacité et de flexibilité des transports a aussi des répercussions sur leurs stratégies d'importation. Pour éviter toute interruption de la production, ces pays sont obligés de maintenir d'importants stocks régulateurs d'intrants indispensables (jusqu'à trois mois de consommation), ce qui immobilise d'importants capitaux, en augmentant ainsi leurs coûts de production et en réduisant leurs marges bénéficiaires.

13. La compétitivité à l'exportation des pays en développement sans littoral souffre aussi de leur incapacité à livrer les marchandises dans les délais. Les exportateurs peuvent obtenir de meilleurs prix quand les contrats spécifient «expédition rapide», tandis qu'ils peuvent avoir à consentir un escompte si la livraison est retardée. La livraison juste à temps est un concept qui ne s'applique pas seulement aux articles manufacturés. Elle concerne aussi les produits de base, en particulier ceux qui subissent une certaine transformation avant d'être exportés et qui sont vendus à l'industrie manufacturière en tant que consommations intermédiaires.

14. Les pays en développement sans littoral et de transit se caractérisent par des infrastructures insuffisantes, une mauvaise organisation des transports et une multiplicité de contrôles gouvernementaux, qui font qu'il est difficile de garantir la ponctualité des livraisons et d'assurer la fiabilité ou la flexibilité des approvisionnements. Les retards pouvant survenir à l'extérieur des frontières des pays en développement sans littoral, ceux-ci ne sont pas toujours à même de surmonter, à eux seuls, les véritables obstacles.

⁴ *Progrès des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit: questions à examiner*, Rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/B/LDC/AC.1/13 (1999).

15. En fait, si un retard peut se produire à n'importe quel stade de l'acheminement en transit, les retards les plus notables surviennent aux principaux points d'interface ou de transbordement, c'est-à-dire à la jonction entre le transport maritime et le transport terrestre ou entre des réseaux ferroviaires contigus, ainsi que des deux côtés des frontières nationales. Une capacité insuffisante d'extraction par rail/route dans les ports maritimes peut causer, et cause, d'importants retards, ralentissant la rotation des navires, ce qui entraîne souvent des frais de surestaries pour tous les usagers du port. La lenteur de l'échange de matériel roulant entre réseaux ferroviaires non seulement bloque les marchandises en transit, immobilisant par là des capitaux, mais se traduit aussi par une exploitation inefficace des équipements ferroviaires, et donc une diminution des recettes qu'ils rapportent. Les postes frontières constituent aussi souvent une contrainte majeure pour le trafic de transit. Lors d'une étude effectuée en Afrique australe, il a été constaté que le passage en douane d'un poids lourd demandait habituellement trois jours. Par la seule réduction de la productivité des camions qui en résulte, cela a représenté en 1996 pour la région de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), un coût économique d'environ 50 millions de dollars⁵.

II. RÉDUIRE LES COÛTS RÉELS ET AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT EN TRANSIT

16. L'éloignement et l'isolement des pays en développement sans littoral des réseaux mondiaux de production et de consommation freinent leur développement économique et social mais il est possible d'atténuer les conséquences négatives des longues distances qui séparent ces pays du marché en améliorant l'efficacité de leurs systèmes de transport en transit. Le seul moyen d'y parvenir est de prendre des mesures visant à stopper et à inverser le processus de dégradation des infrastructures matérielles des pays en développement sans littoral et de transit, de continuer à encourager les réformes des politiques, de la législation et des institutions aux niveaux national et régional, notamment la mise en valeur coordonnée et concertée des ressources humaines, et d'intensifier la coopération internationale.

A. Développement des infrastructures de transport

17. Jusqu'aux années 90, l'équipement matériel des pays en développement sans littoral et de transit en moyens de transport était, comme dans le reste du monde, assuré principalement par le secteur public. Ce secteur avait généralement le monopole des services ferroviaires et la plupart des pays possédaient et exploitaient des compagnies aérienne et maritime nationales. Le secteur privé assurait généralement les transports par camion et par autobus et autocar, mais des entreprises publiques offraient également ces services et les établissements du secteur paraétatique possédaient généralement leur propre parc de véhicules. L'État jouait souvent un rôle essentiel en réglementant l'accès des entreprises privées à l'activité de transport ainsi que leurs tarifs⁶. Mais par suite des crises financières, des déficits budgétaires et des programmes internationaux d'ajustement et d'austérité, le secteur public n'a pas pu maintenir les investissements à un niveau suffisant pour assurer l'entretien et la modernisation des

⁵ *SADC Border Post Design, Operation and Transit Facilitation, 1998.*

⁶ *Infrastructure de transport, commerce et compétitivité de l'Afrique*, Rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/B/46/10 (1999).

infrastructures. Cet état de choses a été aggravé par la baisse récente de l'aide concessionnelle totale aux pays en développement. L'APD totale a fortement régressé, tombant d'un pic de 61,3 milliards de dollars en 1991 à un creux de 48,3 milliards de dollars en 1997, et ne remontant que faiblement – à 51,6 milliards de dollars – en 1999. L'APD multilatérale a diminué encore plus vite, passant d'un pic de 18,6 milliards de dollars en 1994 à un creux de 13,5 milliards de dollars en 1999. L'APD bilatérale des pays du Comité d'aide au développement (CAD) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a culminé à 43,2 milliards de dollars en 1991, tombant à 32,4 milliards de dollars en 1997, pour remonter à 37,9 milliards de dollars en 1999 (chiffres qui témoignent d'une certaine substitution de l'aide bilatérale à l'aide multilatérale). Dans le même temps, le flux global d'APD aux 30 pays en développement sans littoral a atteint son maximum en 1995 (10,6 milliards de dollars), pour chuter ensuite à 7,6 milliards de dollars en 1999.

Tableau 3. Vue d'ensemble des taux d'équipement infrastructurel moyens des pays en développement sans littoral/les moins avancés, de l'ensemble des pays en développement et des pays développés

Indicateur	Pays en développement sans littoral/les moins avancés	Ensemble des pays en développement	Pays développés
Capacité de production d'électricité (milliers de kilowatts par million d'habitants)	53	373	2 100
Télécommunications (nombre de lignes principales pour 1 000 habitants)	3,2	81	442
Routes revêtues (kilométrage par million d'habitants)	396	1 335	10 106
Eau (taux d'accès)	62	74	95
Assainissement (taux d'accès)	42	44	95

Source: Banque mondiale, Rapport sur le développement dans le monde 1994: une infrastructure pour le développement (Washington, Banque mondiale, 1994).

18. L'état actuel d'équipement infrastructurel des pays en développement sans littoral, tel qu'il est illustré par le tableau 3, fait apparaître un énorme besoin d'investissements dans les infrastructures de base (voies ferrées/routes, matériel de transport, télécommunications). Une comparaison du degré d'équipement infrastructurel des pays en développement sans littoral avec celui des autres pays en développement, sans parler des pays développés, montre que d'importantes dépenses d'investissement seront nécessaires pour permettre aux premiers de rattraper leur retard.

19. Devant l'amenuisement de l'APD, mentionné au paragraphe 17 ci-dessus, et la nécessité de combler leur déficit d'infrastructures (illustré par le tableau 3), les pays en développement sans littoral, à l'instar de ce que l'on observe partout dans le monde, sont de plus en plus tentés de recourir, pour développer leurs infrastructures publiques, à de nouveaux modes de partenariat

entre le secteur public et le secteur privé, tels que les contrats de sous-traitance ou de gestion, le financement privé d'équipements publics, la location, la coentreprise, les formules construction-exploitation-transfert (CET) et la privatisation ou capitalisation.

1. Transit ferroviaire

20. Le phénomène de la privatisation des chemins de fer ou de la mise en concession de leur exploitation que l'on a commencé à observer il y a quelques années dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit est en train de s'accélérer. Depuis 1994, année où le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou a été acquis par Sitarail (un consortium contrôlé par des intérêts français), des arrangements similaires sont intervenus au Chili, en Bolivie, au Cameroun, au Malawi, au Mozambique et au Brésil. Au Chili et en Bolivie, la Cruz Blanca chilienne a privatisé en 1996 la société de chemin de fer d'État Empresa Nacional Ferrocarriles (Enfe). Au Cameroun, la Régie nationale de chemin de fer du Cameroun (Regifercam) a été privatisée en 1998 et le concessionnaire, CAMRAIL, consortium formé par le groupe français SAGA-Bolloré et la société sud-africaine COMAZAR, a repris l'exploitation en mars 1999. Au Malawi, les chemins de fer d'État sont passés sous le contrôle de la Central East African Railway Company (CEARC), un consortium ayant à sa tête les Chemins de fer mozambicains (CFM) et une société basée aux États-Unis, la Railroad Development Corporation (RDC).

21. Dans un grand nombre de pays, l'État exige désormais des chemins de fer qu'ils appliquent des principes commerciaux, ce qui se traduit dans bien des cas par des compressions d'effectifs, la fermeture de lignes non rentables et l'interruption ou la réduction de services fonctionnant à perte, tels que des services voyageurs. De telles mesures se sont avérées politiquement difficiles à mettre en pratique. Les efforts de restructuration des chemins de fer ont reçu l'appui de la Banque mondiale. En novembre 2000, par exemple, la Banque a consenti au Gouvernement zambien un prêt de 27 millions de dollars pour l'aider à se renflouer et à financer les indemnités de départ du personnel excédentaire⁷. Les chemins de fer zambiens, comme beaucoup d'autres sociétés de chemins de fer, telles que la Tanzania Railways Corporation, utilisent la restructuration comme marche-pied vers la privatisation. Mais d'autres sociétés de chemins de fer, ne recevant plus de subventions de l'État, prennent des mesures analogues pour améliorer leurs finances.

22. Les programmes de privatisation des chemins de fer comportent habituellement une offre de prise en charge globale de la gestion et des investissements faite par un consortium ayant pour chef de file une entreprise privée, en échange d'un droit d'exploitation ou d'une concession limitée dans le temps, d'une durée déterminée, généralement comprise entre dix et vingt ans. Dans le cas du Malawi, le nouvel exploitant-investisseur, CEARC, s'est engagé à investir 26 millions de dollars sur une période de quinze ans, dont 4,8 millions en l'an 2000 pour financer la restructuration du parc de matériel roulant de la compagnie. En Bolivie, le nouvel exploitant-investisseur, Trenes Continentales, une filiale de Tennessee-Wyoming Railways (États-Unis), qui a repris à Cruz Blanca en 2000 la concession du chemin de fer Chili-Bolivie, s'est déclaré prêt à investir jusqu'à un milliard de dollars dans l'opération.

⁷ Union européenne, rapport de pays, janvier 2001.

23 Certains signes montrent que la mise en concession de l'activité ferroviaire donne des résultats positifs. Il a été rapporté en 1998 qu'au cours des quatre années qui ont suivi l'acquisition du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, environ 322 000 tonnes de marchandises en transit ont été transportées, soit une augmentation du tonnage de 20 % par rapport à 1994. Il a été indiqué aussi que le concessionnaire s'emploie de façon continue à remettre en état les infrastructures, ce qui améliore la vitesse des trains et réduit le nombre des déraillements. Malgré cette première impression favorable, il est encore trop tôt pour pouvoir évaluer avec précision le résultat à l'échelle mondiale de la mise en concession, qui commence seulement à être pratiquée.

2. Transit routier

24. La diminution du trafic ferroviaire a imposé aux réseaux routiers une charge accrue mais le manque de ressources publiques adéquates pour construire et entretenir les réseaux routiers a ouvert la porte à de nouveaux partenariats et à une participation accrue du secteur privé au développement et à l'entretien des routes et des infrastructures et services annexes.

25. Les projets CET, dans les pays en développement sans littoral et de transit, ont été concentrés en Amérique latine et en Asie. En Afrique, on peut citer comme exemple de tels projets le pont à péage Riviera-Marcory d'Abidjan, dont la construction a été attribuée en 1997 à la filiale ivoirienne du groupe français de travaux publics Bouygues-Setas, ainsi que la construction de la route Maputo-Witbank concédée à Trans African Concessions (TRAC). Les contrats d'entretien des routes constituent un autre domaine d'extension des partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

26. Bien que peu de projets CET se situent dans les pays en développement sans littoral eux-mêmes, certains de ces pays tirent profit des équipements construits au titre de tels projets dans les pays de transit, beaucoup étant aménagés sur les grands axes de transit qu'emprunte leur commerce régional et international.

3. Ports maritimes

27. Dans le cadre d'un effort visant à accroître la capacité portuaire, il a été fait appel au secteur privé pour la construction et/ou la gestion d'aménagements portuaires. Dans un certain nombre de pays, les initiatives prises pour attirer les entreprises du secteur privé comportent l'approbation d'une participation étrangère pouvant atteindre 100 % aux opérations de construction des ports. En Côte d'Ivoire, un consortium anglo-néerlandais conduit par P&O Nedlloyds s'est vu récemment attribuer une concession CET de trente ans pour la construction d'un nouveau terminal de l'autre côté de la lagune d'Abidjan, à Locodjoro. Un certain nombre de pays, parmi lesquels Djibouti et la République-Unie de Tanzanie, ont choisi de mettre en concession tout ou partie de leurs installations portuaires. Le terminal pour conteneurs de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) a été loué à une société philippine, International Container Terminal Services Inc. (ICTS), par l'intermédiaire de sa filiale locale, la Tanzania International Container Terminal Services Ltd (TICTS). La TICTS a promis de porter le nombre de conteneurs manutentionnés dans le port de 100 000 à 200 000 d'ici l'expiration du contrat en 2010. Elle paie des droits de bail, des redevances et des droits de quai.

4. Transport aérien

28. Le fret aérien représente une part relativement faible du commerce extérieur des pays en développement sans littoral, sauf dans le cas de quelques pays comme le Népal, où les exportations de tapis et d'autres produits de valeur élevée et de faible volume acheminés par avion sont importantes. Cependant, dans nombre de pays en développement sans littoral, le transport aérien remplit une importante fonction de soutien des secteurs du transport de voyageurs et du tourisme. Même si, dans beaucoup de ces pays, le trafic aérien est faible, le réseau en étoile qui fonctionne à l'échelle régionale leur donne accès aux services aériens internationaux. Les nouvelles politiques adoptées ces dernières années par de nombreux pays en développement sans littoral et de transit, qui permettent au secteur privé d'investir dans les équipements aéroportuaires, devraient se traduire par un accroissement de la capacité de leurs aéroports et une amélioration de leur fonctionnement.

29. En ce qui concerne les compagnies aériennes nationales, elles connaissent actuellement dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit des turbulences. Un grand nombre d'entre elles ont fortement réduit leurs services pour éviter de graves pertes financières. Les alliances régionales non plus n'ont pas affiché de bons résultats. Par exemple, l'Alliance Airline, constituée en 1994 par les compagnies South African Airways, Uganda Airlines et Air Tanzania a été démantelée en 1998. Air Afrique, la prestigieuse compagnie d'Afrique de l'Ouest en grande partie propriété des pays de la région, est en cours de restructuration avant privatisation. Cependant, on voit poindre dans les cieux troublés des pays en développement sans littoral et de transit une lueur d'espoir. Nombre de ces pays ont entrepris de réformer la politique, la réglementation et les institutions du sous-secteur des compagnies aériennes. Un accord signé récemment à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire), qui ouvre la voie à la libéralisation du ciel pour les compagnies aériennes africaines, pourrait marquer en Afrique un nouveau départ, celui d'une industrie du transport aérien mieux structurée, mieux coordonnée et plus efficace. Entre-temps, plusieurs pays en développement sans littoral, dont la Bolivie, la Zambie, le Burkina Faso et le Mali, ont privatisé leurs compagnies aériennes nationales. D'autres pays qui envisagent la privatisation ont, pour commencer, libéralisé partiellement leur espace aérien pour permettre à de nouveaux entrants du secteur privé de venir concurrencer les compagnies aériennes nationales établies du secteur public.

5. Télécommunications

30. La relation entre les transports et les communications est entrée dans une phase nouvelle. L'utilisation de systèmes de télécommunication perfectionnés non seulement améliore la sécurité des transports mais aussi permet aux exploitants de faire circuler un plus grand nombre de trains ou d'autoriser un plus grand nombre d'avions à atterrir ou à décoller, ce qui rend l'utilisation des infrastructures existantes plus efficace et accroît les recettes. L'échange électronique de données, grâce auquel la transmission de documents tels que les déclarations en douane peut désormais précéder l'arrivée des marchandises (par bateau, train, avion, etc.) facilite les opérations de gestion prévisionnelle des transporteurs, des autorités portuaires, des douanes et d'autres services, accélérant le dédouanement et abrégant le temps de passage des navires et autres moyens de transport, ce qui réduit le coût global du commerce international.

31. L'insuffisance des capitaux d'investissement publics et la nécessité de s'assurer des compétences de gestion et l'accès aux nouvelles technologies ont, dans de nombreux pays

en développement sans littoral et de transit, ouvert la porte aux investissements du secteur privé. En Bolivie, Telecom Italia a obtenu en 1995 un monopole de six ans (jusqu'à novembre 2001) sur les communications téléphoniques à longue distance et internationales, en échange de l'engagement d'investir 610 millions de dollars, dont 458 millions de dollars devaient l'être avant la fin de 1999. Dans toutes les zones urbaines du pays, les services téléphoniques locaux sont désormais assurés par 18 coopératives locales, les plus importantes étant Cotel (La Paz), Costas (Santa Cruz) et Comtel (Cochabamba). Le lancement par Nuevatel, en novembre 2000, du système cellulaire GSM a incité l'entreprise d'État, Empresa Nacional de Telecomunicaciones (Entel), à en faire autant le mois suivant afin de conserver sa part de marché. Dans beaucoup d'autres pays, dont le Brésil, le Malawi, la République-Unie de Tanzanie, la Côte d'Ivoire, le Niger et l'Inde, des concessions ont été accordées pour l'exploitation de réseaux de téléphonie mobile. Le consortium Detecom-MSI a acquis une participation de 35 % dans la Tanzania Telecommunication Company, pour 120 millions de dollars. Le consortium s'est engagé à faire passer le nombre de raccordements téléphoniques, qui est actuellement de 162 000, à 800 000 d'ici 2004.

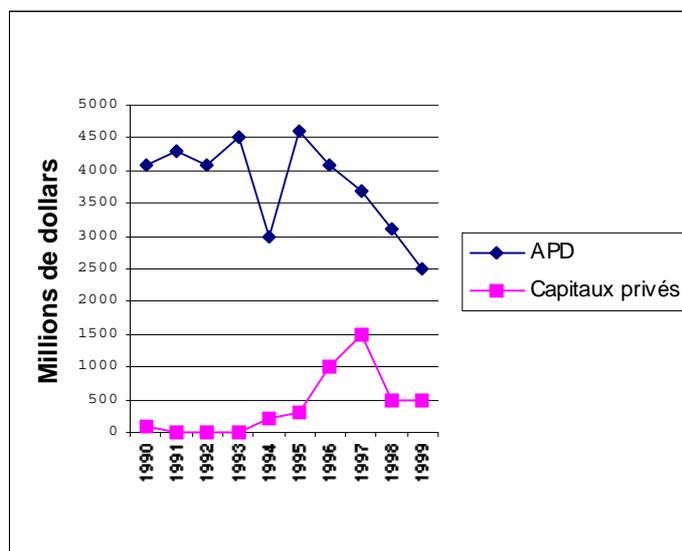
6. Oléoducs

32. Les oléoducs constituent le moyen de transport le plus économique du pétrole brut comme des produits finis qui en dérivent. Du fait des investissements considérables qu'elle exige, le rôle du secteur privé dans la construction d'oléoducs va croissant. Il est prévu que la construction de l'oléoduc reliant le champ pétrolifère de Tenghiz (Kazakhstan) à Novorossysk (Fédération de Russie) sur la mer Noire coûtera à l'International Caspian Pipeline Consortium 2,2 milliards de dollars. Les oléoducs ne sont pas seulement importants pour les pays exportateurs de pétrole, ils sont aussi avantageux pour les pays importateurs parce qu'ils constituent, sur les longues distances, le moins coûteux des modes de transport du pétrole brut comme des produits finis dérivés du pétrole. Un certain nombre de pays en développement sans littoral, tels le Zimbabwe et la Zambie, exploitent depuis des années des oléoducs pour l'importation de produits pétroliers. Le Kenya a accepté récemment de prolonger son oléoduc jusqu'en Ouganda.

7. APD et flux de capitaux privés destinés au financement d'infrastructures dans les pays en développement sans littoral et de transit

33. Les flux de capitaux privés ont été concentrés en grande partie sur un tout petit nombre de pays en développement. Au cours des années 90, près de 80 % de ces flux ont été absorbés par six d'entre eux: le Brésil, l'Argentine, le Mexique, la République de Corée, la Hongrie et la Malaisie; le Brésil drainant à lui seul près d'un tiers du total. Si un certain nombre de pays en développement sans littoral ont réussi à attirer quelques investissements privés, leur part en tant que groupe des flux de capitaux privés a été inférieure à 1 %. L'APD reste donc pour les pays sans littoral et les pays les moins avancés la principale source de financement des infrastructures, atteignant plus de 35 milliards de dollars sur la décennie, contre moins de 5 milliards de dollars pour les capitaux privés (graphique 1). Il n'en reste pas moins que l'importance relative des capitaux privés destinés aux pays sans littoral et aux pays les moins avancés a incontestablement augmenté au cours de la décennie. Le ratio des capitaux privés/à l'APD est passé de 10 à 50 % entre 1990 et 1997, pour retomber à 20 % en 1999.

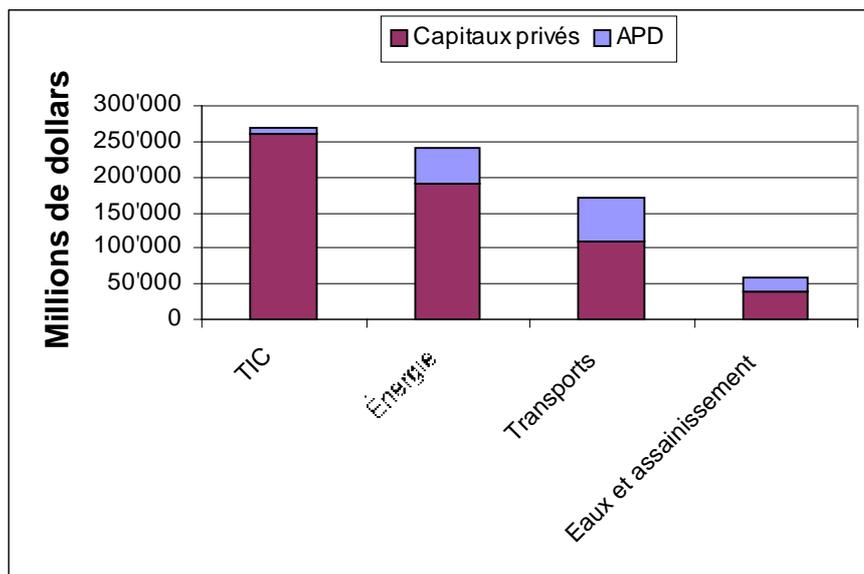
Graphique 1. APD et flux de capitaux privés destinés au financement d'infrastructures dans les pays les moins avancés



Sources: Base de données de la Banque mondiale (World Bank PPI database) (2001);
Base de données des Statistiques sur le développement international de l'OCDE (2001).

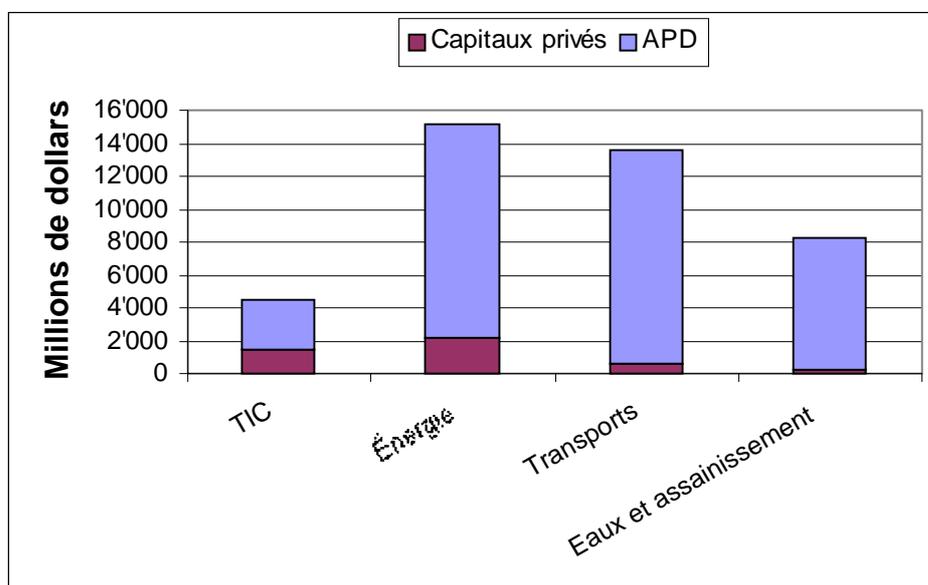
34. Les capitaux privés sont également très concentrés au niveau des secteurs, dont les principaux privilégiés sont le secteur des télécommunications et le secteur de l'énergie. Ce phénomène s'explique en grande partie par le fait que le nouveau modèle concernant l'infrastructure est plus difficile à appliquer au secteur des transports et au secteur eaux. En gros, 43 % des flux des capitaux privés ont bénéficié au secteur des technologies de l'information et de la communication, 32 % au secteur de l'énergie, 19 % au secteur des transports et 5 % à peine au secteur eaux et assainissement. La part de l'APD dans le financement total par secteur est inversement proportionnelle à l'ampleur des flux de capitaux privés destinés à chaque secteur. Toutefois, en termes absolus, l'énergie comme les transports a drainé un volume d'APD plus élevé que le secteur eaux et assainissement, tout en attirant un volume d'investissements privés nettement plus importants. Dans les pays sans littoral et dans les pays les moins avancés, la structure des flux de capitaux privés par secteur est analogue (graphique 3). Ce qui frappe, en revanche, c'est que dans ces deux groupes de pays le secteur des technologies de l'information et de la communication n'absorbe que 10 % du financement externe global, contre 45 % pour l'ensemble des pays en développement.

Graphique 2. APD et flux de capitaux privés dans les pays en développement, par secteur, 1990-1999



Sources: Base de données de la Banque mondiale (World Bank PPI database) (2001); Base de données des Statistiques sur le développement international de l'OCDE (2001).

Graphique 3. APD et flux de capitaux privés dans les pays les moins avancés, par secteur (1990-1999)



Sources: Base de données de la Banque mondiale (World Bank PPI database) (2001); Base de données des Statistiques sur le développement international de l'OCDE (2001).

B. Moyens de surmonter les obstacles autres que matériels afin de mieux tirer parti des systèmes de transport en transit existants

1. Cadre réglementaire

35. Même si dans de nombreux pays l'État s'est retiré des opérations de transport commerciales, il conserve la difficile tâche de financer l'infrastructure matérielle en matière de transports, de l'entretenir et de la gérer, ainsi que de concevoir et de mettre en œuvre une réglementation des transports. Les conventions internationales et les accords régionaux, infrarégionaux et bilatéraux ratifiés par les États sont les principaux moyens d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et les documents de transport. Les mesures horizontales, comme la conclusion d'accords entre compagnies ferroviaires et les arrangements informels, y compris les consultations et les échanges d'informations périodiques, entre les administrations douanières ont aussi une grande importance.

36. Plusieurs conventions internationales offrent une bonne base pour faire face à un certain nombre de problèmes touchant aux opérations de transit. Ainsi les pays d'Asie centrale ont fait des efforts louables pour mettre en œuvre la résolution 48/11 de la CESAP du 23 avril 1992, dans laquelle la Commission recommande à ses membres de s'efforcer d'adhérer aux grandes conventions adoptées dans ce domaine (voir tableau 4). On trouvera dans les paragraphes qui suivent une analyse d'une convention internationale - la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975 (la Convention TIR) - qui montre de quelle manière les conventions en matière de transport et de transit peuvent faciliter le transit.

Tableau 4. Adhésion des pays d'Asie centrale et des pays de transit voisins aux conventions internationales, en février 2000

État	CMR ^a	TIR ^b	Conteneurs	Harmonisation aux frontières	Transport routier	Signalisation routière	ADR ^c	ATP ^e	AETR ^e	AGR ^f	TEMP ^g
Arménie		X		X							
Azerbaïdjan	X								X	X	
Chine			X								
Fédération de Russie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Géorgie	X	X	X	X	X			X			
Iran, République islamique d'	X	X			X	X					
Kazakhstan	X	X			X	X			X	X	
Kirghizistan	X	X		X							X
Mongolie					X						
Ouzbékistan	X	X	X	X	X	X		X	X		X

Tadjikistan	X	X			X	X					
Turquie	X	X	X							X	
Turkménistan	X				X	X			X		

Source: Commission économique pour l'Europe.

- a* Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1956
- b* Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), 1975.
- c* Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, 1957.
- d* Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, 1970.
- e* Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, 1970.
- f* Accord européen sur les grandes routes de trafic international, 1975.
- g* Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, 1956.

37. La Convention TIR de 1975, qui a fait place à la version de 1973, se limitait à l'origine au transport de marchandises par route; la version actuelle s'applique à d'autres modes de transport (aérien, ferroviaire et multimodal) à condition qu'une partie du voyage se fasse par route. En vertu de la Convention TIR, tout véhicule ou conteneur sous couvert d'un document douanier particulier, le carnet TIR, peut se rendre de son point de départ à son point de destination sans être soumis à un contrôle en douane au passage des frontières intermédiaires.

38. Les carnets TIR sont délivrés par le secrétariat de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et distribués aux associations nationales qui représentent l'IRU dans les pays qui sont parties contractantes à la Convention. Pour pouvoir être titulaire d'un carnet TIR, le transporteur doit appartenir à une association nationale qui peut fournir des garanties professionnelles et économiques et qui est habilitée à délivrer des carnets. De plus, les véhicules et les conteneurs doivent répondre aux conditions techniques et autres énoncées dans la Convention.

39. Chaque association se porte garante, en vertu d'un accord avec les autorités douanières, des droits et taxes exigibles pour les marchandises transportées sous couvert des carnets TIR délivrés par elle, ou par tout autre membre de la chaîne internationale d'associations donnant ces garanties. L'association nationale qui se porte garante doit par ailleurs signer avec l'IRU un engagement régissant les droits et les responsabilités réciproques liés au fonctionnement du régime TIR.

40. Afin de garantir pleinement le paiement des montants exigés en cas d'irrégularités d'une opération effectuée sous le régime TIR, l'IRU a négocié un acte de cautionnement avec un groupe de compagnies d'assurances internationales.

41. Le système de transit sous régime TIR s'articule autour de quatre grands axes: a) les marchandises doivent être acheminées dans des véhicules ou des conteneurs répondant à des

conditions de sécurité; b) les droits et taxes en jeu doivent être couverts par une garantie internationalement valide pendant tout le voyage; c) les marchandises doivent être acheminées sous couvert d'un carnet accepté à l'échelon international mis en circulation dans le pays de départ et accepté dans les pays de transit et de destination; et d) les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées par les pays de transit et de destination.

42. Beaucoup de pays sans littoral et de pays en développement d'Asie centrale ont adhéré à la Convention TIR⁸. La Convention présente des avantages pour les administrations douanières, les économies nationales et l'industrie des transports. Elle évite d'avoir à procéder (ce qui coûte cher en main-d'œuvre et en installations) à l'inspection matérielle des marchandises dans les pays de transit si ce n'est pour vérifier les scellés et l'état extérieur du véhicule ou conteneur et procéder au traitement du document de transit douanier régional. L'existence d'un système de transit douanier régional permettrait d'en finir avec les formalités d'importation temporaire du véhicule ou conteneur, qui pourraient être englobées dans le système en question. Ce genre de système évite d'avoir à mettre en jeu les garanties nationales et les systèmes nationaux de documentation, qui sont remplacés par un document douanier agréé à l'échelon régional et une chaîne régionale de garanties grâce à laquelle tous les droits et taxes sont couverts en tout temps, soit par l'exploitant des services de transport, soit par une organisation nationale qui se porte garante. Les avantages pour le commerce et pour les exploitants de services de transport sont évidents: les échanges régionaux et internationaux sont facilités par le fait que les marchandises sont soumises à un minimum de formalités douanières au passage des frontières. Le délai de transit étant réduit, les temps de rotation sont plus rapides et les flottes de véhicules génèrent des recettes plus importantes.

43. De premières démarches ont été entreprises pour mettre en œuvre des systèmes régionaux de transit douanier en Afrique de l'Ouest, ainsi qu'en Afrique australe et en Afrique de l'Est. En Afrique de l'Ouest, la Convention TIR (Transport Routier Inter-États), ratifiée en 1982, n'est pas encore appliquée; de même, de nombreux obstacles entravent encore l'application du document douanier COMESA/SADC et du système régionale de garantie douanière en Afrique australe et en Afrique de l'Est. La mise en place de systèmes régionaux de transit douanier est capitale pour faciliter le transit dans de nombreuses régions, mais elle ne saurait se faire sans l'appui financier et technique de la communauté internationale.

44. D'autres formes de facilitation du transit ont été adoptées avec profit, comme les régimes d'assurance responsabilité civile automobile, l'harmonisation des limites de charge par essieu et des frais de transit routier. Les avantages de l'harmonisation des limites de charge par essieu que l'on a pu constater en Afrique australe et en Afrique de l'Est par exemple sont les suivants: i) les exploitants de services de transport peuvent charger sur leurs camions la charge utile maximale; ii) l'harmonisation des limites de charge par essieu permet de veiller à l'application de normes uniformes concernant la charge par essieu; iii) l'existence de ces limites facilite l'échange d'informations au sujet de la surcharge et des personnes connues pour enfreindre les normes concernant la charge; et iv) les amendes imposées en cas de surcharge et de poids maximal autorisé excessif sont calculées sur la base d'une formule convenue concernant les dommages causés au revêtement des routes.

⁸ Arménie, Fédération de Russie, Kazakhstan, Ouzbékistan, République islamique d'Iran, Tadjikistan et Turquie.

45. Parmi les avantages des licences de transporteur du COMESA en usage en Afrique australe et en Afrique de l'Est, on retiendra les suivants: i) accès automatique au marché régional des transports pour les transporteurs routiers détenteurs de ladite licence; ii) paiement des droits de licence en monnaie locale dans le pays d'immatriculation du véhicule d'où des économies de devises; iii) durée de validité de 12 mois, gage de stabilité et de prévisibilité pour le secteur des services de transports routiers; iv) application de taux de fret compétitifs grâce à la libéralisation du secteur des transports routiers à l'échelon régional, découlant de la disparition des monopoles et du système de quotas qui avait cours à l'époque où des permis de circulation étaient nécessaires pour assurer des services routiers; et v) amélioration de l'utilisation et de la rentabilité des camions par suite de la suppression des temps morts dus au délai d'attente de la délivrance des permis de circulation par les services compétents des autres pays.

46. En Amérique latine, les pays membres du Marché commun latino-américain (MERCOSUR)⁹ se sont engagés à appliquer des procédures communes en matière de transit définies dans un certain nombre d'accords, dont les suivants: i) Acuerdo de Alcance parcial sobre transporte internacional terrestre en los países del MERCOSUR (Accord relatif aux transports routiers internationaux entre les pays du MERCOSUR) qui reprend des principes internationaux applicables au transport routier; ii) Principios generales para el acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR (Principes généraux relatifs à l'accès à la profession de transporteur international applicable dans les pays du MERCOSUR) qui recouvrent les mesures réglementaires visant à garantir le transport des marchandises dans les pays du MERCOSUR; iii) Acuerdo sobre reglamentación básica unificada de Tránsito (Accord concernant des règles fondamentales unifiées en matière de transit), qui définit des règles uniformes de transit pour les transporteurs; iv) Acuerdo de Alcance parcial para la facilitación del transporte multimodal de mercancías del MERCOSUR (Accord pour la facilitation du transport multimodal de marchandises entre les pays du MERCOSUR) qui consacre des principes de facilitation du commerce destinés à simplifier le passage des frontières.

2. Cadre institutionnel

47. Le transport en transit doit s'appuyer sur des arrangements nationaux et intergouvernementaux. Afin de tenter de résoudre efficacement les questions intersectorielles que pose le transport en transit, de nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont intensifié le dialogue interministériel. La CNUCED a aidé les pays en développement à renforcer le cadre institutionnel en créant une commission nationale de facilitation du commerce et des transports. Il s'agit d'un organe composé de représentants de toutes les parties publiques et privées visées par la facilitation du commerce et du transport international dans un pays: entités gouvernementales, fournisseurs de services et usagers des transports. La commission en question, qui est un organe consultatif, est l'instance nationale qui fixe les formalités, les procédures et la documentation requises dans le domaine du transport et du commerce international, et est chargée de préparer le terrain en vue du développement des échanges et des transports en présentant des propositions aux institutions intéressées et à l'organe exécutif.

48. Les arrangements nationaux et intergouvernementaux ne sauraient être efficaces s'ils ne permettent pas de s'adapter à l'évolution des besoins en matière de transports et de commerce.

⁹ Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay.

C'est pourquoi, comme on le verra aux paragraphes 57 et 58, face au rôle de plus en plus important joué par le secteur privé dans la prestation de services de transit, un certain nombre de pays en développement sans littoral et de transit mettent en place de nouvelles modalités et des structures institutionnelles en la matière.

3. Déréglementation, libéralisation, privatisation et concurrence

49. Déréglementation, libéralisation, privatisation et concurrence sont parmi les dernières solutions adoptées pour tenter de réduire les coûts réels et d'améliorer l'efficacité du transport en transit. Des réformes concernant tous les modes de transport sont en cours, mais leur mise en œuvre se fait à un rythme très variable selon les régions, et à l'intérieur d'une même région.

50. Des politiques qui favorisent le libre jeu de la concurrence entre tous les modes de transport sur le marché national et dans le domaine du transit sont un bon moyen pour les États de se doter de services de transport rationnels et de renforcer les systèmes de transit. Un exemple caractéristique des incidences de la déréglementation dans le secteur des transports est celui des chemins de fer, secteur dans lequel la suppression du système de protection a suscité la concurrence féroce du transport routier. Cela dit, si la déréglementation n'est pas assortie de mesures d'encadrement, comme la création d'associations professionnelles (associations de transporteurs) chargées de fixer les règles de la profession et de faire régner la discipline entre les membres, des transporteurs sans scrupules risquent de profiter du vide en résultant pour se livrer à des pratiques illicites ou illégales.

51. La privatisation a elle aussi des incidences considérables sur le secteur des transports. Diverses mesures, allant de l'octroi d'une plus grande autonomie de gestion aux sociétés publiques, comme les chemins de fer, et la cession d'actifs du secteur public, la signature de contrats de gestion et à la transformation complète du régime de propriété, ont été adoptées avec plus ou moins de succès. L'octroi d'une plus grande autonomie aux chemins de fer par exemple a permis de rationaliser les opérations et de réduire les coûts de main-d'œuvre et favorisé la négociation d'arrangements entre compagnies ferroviaires avantageux pour toutes les parties. La mise en service de trains-blocs pour traverser les frontières est une des mesures qui a eu le plus d'effets positifs sur le transport en transit. Parmi les autres mesures visant à améliorer les services ferroviaires figurent la sous-traitance ou la privatisation de certains services, comme la restauration et la maintenance.

III. AMÉLIORATION DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT: DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES

A. Mesures à l'échelon national et régional

1. Cadre propice au transit

52. Améliorer efficacement les systèmes de transit requiert d'abord et avant tout des mesures à l'échelle sous-régionale car la coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit voisins est indispensable pour trouver des solutions valables aux problèmes de transit. Il faut pour cela mettre en avant l'intérêt réciproque des pays sans littoral et des pays de transit. Un système d'examen périodique et de surveillance de l'application des accords de transit

et des échanges entre le secteur public et le secteur privé doit être mis en place ou renforcé lorsqu'il existe.

53. Les mesures visant à améliorer les systèmes de transit devraient avoir pour objectif l'instauration de systèmes de transit efficaces, souples et bien gérés, axés sur les besoins des exportateurs et des importateurs des pays sans littoral. Elles ne devraient pas porter uniquement sur le transport de marchandises en tant que tel, mais sur l'ensemble des opérations nécessaires pour faciliter le transit, maillon essentiel de la logistique des entreprises des pays sans littoral en matière de commerce international. Elles devraient tendre vers la solution des problèmes au niveau des couloirs de passage et au niveau sous-régional.

54. Le transit entre deux ou plusieurs pays soulève toute une série de problèmes au niveau du transport et au niveau de l'équipage. L'équipage est confronté au problème des langues étrangères, doit effectuer des formalités de transit différentes, résister à des conditions de travail difficiles, y compris de longues attentes au passage des frontières. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient faire tout leur possible pour améliorer l'environnement, en ce qui concerne en particulier la sécurité de l'itinéraire et les installations de base, comme les moyens d'hébergement et de restauration à la frontière où le trafic est souvent paralysé pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours. Certains couloirs de transit sont souvent bloqués par des barrages routiers, qui ne se débloquent que moyennant finances, ce qui fait monter sensiblement les coûts de transport globaux¹⁰.

55. Il y a encore beaucoup à faire pour faciliter le passage du trafic de transit à travers les postes frontières. Il faudrait s'efforcer de veiller à coordonner les activités de toutes les personnes chargées du contrôle à la frontière – au niveau des services des douanes et d'immigration, des services sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires – afin d'éviter des retards inutiles. Il faudrait aussi s'efforcer de prévoir des installations de base – installations téléphoniques, photocopieuses et services médicaux de première urgence. Il conviendrait de prévoir le même horaire d'ouverture des deux côtés de la frontière, y compris lorsque le trafic est très dense, 24 heures sur 24. Les pays en développement sans littoral et de transit sont invités à créer des postes frontières uniques.

2. Cadre réglementaire

56. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont pris toute une série de mesures pour moderniser leur législation de façon à offrir un cadre propice à des opérations de transit efficaces et à attirer des gestionnaires du secteur privé et des capitaux privés. Ces réformes prennent appui sur les initiatives lancées à l'échelon sous-régional et régional en application des instruments destinés à faciliter les transports et le transit analysés au chapitre II. La communauté internationale a apporté une aide importante pour la réforme du cadre réglementaire (élaboration de lois) mais une assistance financière et technique accrue est nécessaire pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à mettre en œuvre les accords et arrangements bilatéraux et régionaux.

¹⁰ Evlok (consultant de la CNUCED). Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in West and Central Africa, 1999.

3. Arrangements institutionnels

57. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit sont conscients de la nécessité d'adopter de nouveaux arrangements institutionnels face à la transformation de la structure des services de transit. À l'échelon national, trois structures institutionnelles distinctes et complémentaires sont apparues pour tenir compte du rôle prépondérant du secteur privé, principal fournisseur de services de transports et de services commerciaux connexes.

Premièrement, le secteur public qui a cessé d'assurer des services commerciaux, et laissé la place libre au secteur privé, se charge de préserver la libre concurrence entre les fournisseurs de services, de protéger les consommateurs contre l'abus de positions monopolistiques et de veiller au respect des normes de qualité et de sécurité afin de protéger les consommateurs.

Deuxièmement, le secteur privé de son côté s'organise en créant des associations et organismes professionnels, sachant qu'une représentation efficace et la participation aux décisions ne vont pas sans structures ni organisation. **Troisièmement**, devant cette évolution, de nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont pris des initiatives en vue d'encourager le dialogue et les consultations entre le secteur public et le secteur privé. Nombre de ces arrangements sont encore empiriques, mais dans un certain nombre de pays (Ouganda, Ghana et République-Unie de Tanzanie) cette forme de partenariat entre le secteur public et le secteur privé est aujourd'hui institutionnalisée et des consultations ont lieu périodiquement. On a assisté en fait, dans un certain nombre de pays à l'organisation de nombreux séminaires regroupant des représentants des services gouvernementaux et du secteur privé portant sur la diffusion des renseignements, la recherche d'idées nouvelles, et le bilan de la mise en œuvre des politiques. Quelques pays (à l'intérieur de la SADC) sont convenus de créer des commissions mixtes du secteur public et privé au sein des ministères compétents, qui procéderont au bilan de la mise en œuvre de la politique à des dates convenues.

58. À l'échelon régional, trois éléments ont été décisifs pour donner de l'impulsion aux accords et arrangements intergouvernementaux: a) l'engagement politique et financier des gouvernements signataires de donner suite aux engagements pris; b) la présence de fonctionnaires dotés des capacités techniques nécessaires pour élaborer des instruments appropriés, en suivre la mise en œuvre et faire le point des progrès réalisés; c) lorsque lesdits instruments regroupent de nombreux pays et recouvrent des engagements multiples, la création d'un secrétariat permanent chargé de coordonner leur mise en œuvre.

59. Un certain nombre d'accords intergouvernementaux, comme le Protocole relatif aux transports, aux communications et à la météorologie adoptés par les États de SADC, prévoient la participation du secteur privé au dispositif intergouvernemental. En vertu de l'article 3.5 du Protocole, les États membres s'engagent à encourager la création de commissions chargées de planifier l'aménagement de couloirs transfrontières multimodaux, composées de représentants du secteur public et du secteur privé dans le ou les États membres traversés par ces couloirs. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont encore beaucoup à faire pour renforcer le cadre institutionnel. La communauté internationale devrait leur offrir un soutien financier et technique à cette fin.

4. Renforcement des capacités

60. La transformation du rôle du secteur public et du secteur privé évoquée ci-dessus suppose l'amélioration des capacités de ceux qui œuvrent à l'élaboration des politiques, comme de ceux

qui travaillent sur le terrain, auxquels il est nécessaire d'offrir une formation, y compris pour ceux qui sont déjà en poste, une formation continue. Il est capital d'améliorer l'enseignement primaire et secondaire (quantité et qualité des services) dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit afin de renforcer la capacité de ces pays de tirer parti des investissements et de mettre en œuvre les réformes. La pénurie de main-d'œuvre qualifiée est un obstacle majeur lorsqu'on cherche à attirer les investissements étrangers directs et à en tirer parti. Le secteur privé peut et doit, y compris par le biais de l'investissement étranger, contribuer à relever le niveau des cadres dans les pays en développement sans littoral et de transit. Il peut favoriser une gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement, avec les conséquences que l'on sait sur la diffusion de la technologie. Mais pour qu'il puisse donner toute sa mesure, il faut un climat - cadre de la politique générale, mentalités et pratiques - qui l'incite à s'engager à long terme.

61. La coopération régionale concernant le transport en transit qui suppose l'adoption de règles et normes techniques communes, signifie que les pouvoirs publics et les exploitants de transports en transit du secteur privé doivent adopter plusieurs dispositions nouvelles afin de mettre en œuvre les divers engagements pris; d'où la nécessité d'améliorer les connaissances et les compétences de ceux qui participent à l'élaboration des politiques et à la mise en œuvre des nouveaux systèmes. La formation peut se faire en parti dans le cadre d'ateliers nationaux ou régionaux, mais la spécialisation exige une formation professionnelle. Les pays sans littoral et les pays de transit sont invités à mettre leurs ressources en commun pour créer des instituts de formation régionaux, comme l'Institut de gestion pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe d'Arusha, République de Tanzanie, et le Bandari College de Mombasa, au Kenya.

5. Développement de l'infrastructure

62. Comme on l'a vu au chapitre II, les flux de capitaux privés sont surtout allés à un tout petit nombre de pays en développement. Ce phénomène s'explique essentiellement par l'étroitesse des marchés nationaux, handicap qui pourrait être surmonté en lançant des projets régionaux. La coopération régionale peut être un moyen de résoudre le problème de l'étroitesse des marchés. Il n'y a pas à s'étonner que beaucoup de concessions ferroviaires accordées en Afrique (Chemins de fer Burkina Faso - Côte d'Ivoire, et Malawi - Mozambique) ne se limitent pas à un seul pays.

63. Autre mode de coopération à l'échelon régional: le système des couloirs de transport. Ce système est un moyen de sortir du cercle vicieux dans lequel se trouvent les pays à faible revenu, qui fait que les investissements d'infrastructure ne sont pas viables tant que l'activité économique ne les justifie pas, la demande de transport étant une demande induite, mais qu'il ne peut y avoir d'expansion de l'activité économique sans services de transports adéquats. En outre, le développement de la l'activité est freiné par des coûts élevés tant que le trafic n'a pas atteint le niveau où des économies d'échelle sont possibles et où la concurrence joue mieux son rôle.

64. La stratégie des couloirs de transport répond au problème en cherchant à concentrer des projets d'investissement industriel viables dans des couloirs qui relient les zones de production de l'arrière-pays aux ports en même temps que sont réalisés des investissements d'infrastructure. Le développement simultané d'une activité directement productive et d'une infrastructure garantit un flux de recettes qui rend l'investissement d'infrastructure attrayant pour des entreprises privées. Dans le même temps, les investisseurs d'infrastructure attirent l'activité

économique et contribuent à favoriser un processus d'agglomération. L'action gouvernementale a pour but d'attirer des «investisseurs d'ancrage» qui garantissent la viabilité fondamentale des infrastructures, puis d'attirer dans un deuxième temps d'autres investissements. Une attention particulière est accordée aux petites et moyennes entreprises au cours de ce processus dit de «densification».

65. La stratégie des couloirs de transport a fait ses preuves avec le couloir de Maputo. Dans la région de la SADC, il existe d'autres couloirs de développement, comme celui de Baira entre le Mozambique et le Zimbabwe et celui de Mtwara, en République-Unie de Tanzanie, qui doit relier la Zambie, le Malawi, le nord du Mozambique et le sud de la République-Unie de Tanzanie (pour plus de précisions, voir encadré).

Couloirs de transports régionaux et initiatives pour l'aménagement du territoire en Afrique australe

1. Historique

Le programme concernant les initiatives pour l'aménagement du territoire, lancé il y a cinq ans par le Gouvernement mozambicain et le Gouvernement sud-africain, a pu voir le jour à la suite des bouleversements politiques dont la région a été le théâtre dans la première moitié des années 90.

Avec l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement démocratique en Afrique du Sud et l'amélioration des perspectives de «paix» dans la région, les pays membres de la région d'Afrique australe ont enfin pu s'unir pour relever les défis socioéconomiques qui se posent dans la région, et en particulier élaborer des programmes et stratégies régionaux de développement visant à promouvoir une croissance économique durable à long terme et la création d'emplois.

La modernisation et l'amélioration des couloirs de transport régionaux (qui existent depuis de nombreuses décennies) sont donc devenues prioritaires. Le succès de l'initiative pour l'aménagement du territoire que constitue le couloir de transport de Maputo a mené les pays de la SADC à adhérer à l'idée des couloirs de développement économique multisectoriel (et non plus des couloirs de transport exclusivement), et de la stratégie de planification et de mobilisation des investisseurs qui sous-tend ce genre d'initiatives. Les principes, objectifs et stratégies fondamentaux des initiatives pour l'aménagement du territoire se retrouvent dans la conception et la mise en œuvre de tous les couloirs de développement (que ces derniers fassent officiellement parti du programme d'initiatives pour l'aménagement du territoire, ou non).

2. Stratégies de développement générales

Premièrement, remettre en état l'infrastructure routière, ferroviaire et portuaire, de télécommunication et celle située dans le périmètre des ports qui sont indispensables à la rentabilité et à l'efficacité de chacun des couloirs en tant que voie de transport et couloir de développement économique.

Deuxièmement, mobiliser les investisseurs et les exploitants du secteur privé pour qu'ils travaillent en partenariat avec le secteur public à la modernisation, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure.

Troisièmement, recenser les possibilités de développement économiques qui pourraient être exploitées de manière durable (au niveau économique, financier et environnemental) de façon à accélérer le développement le long du couloir de développement et dans les régions avoisinantes.

Quatrièmement, recenser les possibilités de développement qui se prêtent à l'action du secteur privé et concevoir des stratégies précises afin de trouver des investisseurs privés et de les mobiliser.

Cinquièmement, promouvoir toutes les industries extractives existant dans la région ou susceptibles d'y être implantées, en faisant en sorte que la population locale bénéficie de leur implantation.

Sixièmement, recenser les possibilités d'enrichissement de minerais extraits dans le pays de façon à favoriser l'exportation de produits à valeur ajoutée, et en encourager l'exploitation.

Septièmement, recenser autant que possible les possibilités de créer des partenariats viables et durables entre les investisseurs privés, le secteur privé de chaque pays et les collectivités locales.

Huitièmement, développer les liaisons entre les principales villes et les provinces qui se trouvent sur le trajet des couloirs de développement.

Neuvièmement, encourager l'instauration d'un environnement propice à l'investissement qui profitera aux entreprises locales, régionales et internationales du secteur privé.

Source: Changing Transport for Growth and Integration in Southern Africa.

66. La facilitation du passage en douane du trafic de transit est un autre domaine important dans lequel il y a lieu de promouvoir la coopération régionale. Les pays de la SADC, sont arrivés à un accord sur la création de «postes frontières uniques» qui seront financés et/ou gérés par le secteur privé. Cette formule a l'avantage de réduire la durée du passage en douane pour les camionneurs et les passagers. Le contrôle douanier est plus efficace du fait de la collaboration des fonctionnaires des deux pays et du partage des informations et des infrastructures

B. Mesures à l'échelon international

67. Au cours des années 90, les flux globaux d'APD destinés à des projets d'infrastructure dans les pays en développement ont diminué de moitié, en raison le plus souvent de l'augmentation considérable des flux privés. Dans un petit nombre de pays en développement importants, les flux de capitaux privés, surtout ceux destinés au secteur des télécommunications et de l'énergie, ont plus que compensé la diminution de l'APD; en revanche, c'est le contraire qui s'est passé pour la majorité des pays en développement sans littoral et de transit. Le déficit en ce qui concerne ces pays reste donc considérable, et ce d'autant plus si l'on tient compte des projections concernant l'accroissement démographique et de l'urbanisation galopante, et une augmentation substantielle des investissements est nécessaire ne serait-ce que pour maintenir le statu quo. Selon des estimations de la Banque mondiale, rien que pour l'Afrique des investissements annuels d'infrastructure de 18 milliards de dollars É.-U. sont nécessaires. Il faut donc mettre fin à la baisse du financement extérieur, en particulier de l'APD, et à renverser la tendance. Les pays donateurs et les institutions financières et de développement sont invités à cet égard à accorder la priorité à des projets et programmes intégrant des initiatives concernant l'aménagement de couloirs de transport et l'aménagement du territoire à l'échelon sous-régional.

68. Comme des systèmes de financement exclusivement privés risquent de ne pas être réalisables dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit, la communauté internationale est invitée à adopter de nouvelles formes de financement, parmi lesquelles les suivantes:

- Fonds régionaux de capital-risque – dans lesquels les dons d'organismes multilatéraux servent à financer les coûts de développement et de gestion dans certains pays ou pour certains projets et permettent d'attirer des investissements dans des projets d'infrastructure plus risqués en réduisant les risques liés au développement;

- Prise de participation dans des institutions financières locales – une institution étrangère achète des parts d'une banque déterminée qui consent des prêts pour des petits projets d'infrastructure;
- Cofinancement – prêts parallèles d'institution financière multilatérale et de la banque locale pour un projet d'infrastructure;
- Prêts de banque à banque – la banque étrangère accorde un prêt à long terme à une banque locale qui consent à son tour des prêts à terme pour de petits projets d'infrastructure.

69. Les organismes multilatéraux et bilatéraux devraient continuer de garantir les risques politiques traditionnels et non traditionnels et de rester principales sources de financement à des conditions de faveur et de prêts libéraux, soit directement soit par l'intermédiaire de banques locales. Ces prêts multilatéraux, associés à des crédits privés, permettront de maintenir les tarifs des services publics à un niveau abordable pour le public et pour les entreprises locales. Les garanties des investissements sont un moyen de plus en plus utile d'inciter les investisseurs privés à se lancer dans des domaines qui présentent passablement de risques. En 2000, l'Agence multilatérale de garantie des investissements (AMGI) a accordé des garanties pour un montant de 1 605 000 dollars É.-U., contre 132 millions en 1990. Un dollar de garantie fournie par l'AMGI couvre en moyenne cinq dollars d'investissement privé. Près d'un tiers du portefeuille de l'Agence concerne des projets d'infrastructure et près de 12 % du total intéresse des pays parmi les moins avancés. Il ressort d'une enquête récente effectuée auprès des investisseurs que, selon 73 % des personnes interrogées, la garantie de l'AMGI avait été décisive pour l'adoption du projet d'investissement.

70. La communauté internationale devrait continuer d'appuyer des réformes nationales et régionales de la politique, de la législation, de la réglementation et des institutions, visant à créer une administration des transports autonome et responsable, à renforcer les associations du secteur privé et à trouver les moyens d'instaurer un véritable dialogue entre le secteur public et le secteur privé.

71. La communauté internationale peut jouer un rôle important pour améliorer les résultats du secteur public et du secteur privé. Les partenaires de développement devraient encourager l'investissement étranger direct en vue du perfectionnement des cadres du secteur privé des pays en développement sans littoral et de transit. L'APD destinée à financer le renforcement des capacités du secteur public serait un bon moyen d'améliorer la gestion des affaires publiques et de stimuler le développement économique tout en préservant la paix et la stabilité, indispensables au succès des affaires.

72. Sachant que les technologies de l'information, les télécommunications et la conteneurisation conditionnent de plus en plus l'efficacité des opérations de commerce et de transport international, les donateurs devraient s'intéresser tout particulièrement à des projets concernant ces secteurs situés le long des couloirs de transit.

73. La CNUCED devrait continuer d'accorder une assistance technique pour soutenir les efforts déployés par les pays en développement sans littoral et de transit pour améliorer les systèmes de transit de façon à apporter sa contribution dans les divers secteurs ci-dessus. Son action consisterait à:

- a) Rassembler, analyser et diffuser des renseignements sur les questions touchant au transit et tirer des leçons de l'expérience acquise dans la conception et l'amélioration des systèmes de transit dans différentes régions et sous-régions;
- b) Réaliser des études concernant le transit de nature à aider les responsables des décisions en vue de déceler les goulets d'étranglement important qu'il serait possible d'éliminer rapidement et pour un coût minimum;
- c) Organiser des programmes de formation adaptés aux besoins des responsables de la politique en matière de transit, des gestionnaires et des exploitants de services;
- d) Surveiller la mise en œuvre des mesures adoptées par la communauté internationale pour répondre aux besoins et problèmes de transit des pays en développement sans littoral;
- e) Élaborer les mesures à prendre à l'échelon national, sous-régional et international pour améliorer les systèmes de transit face à la transformation du contexte économique et politique.

APPENDICE

Tableau A. Part du commerce intrarégional des pays en développement sans littoral dans les exportations et des importations totales à destination ou en provenance de pays de la région ou du continent auxquels ils appartiennent, 1998 et 1999

(En pourcentage)

Pays	Exportations		Importations	
	1998	1999	1998	1999
Afghanistan	36,0	54,9	56,1	55,8
Arménie	33,8	24,5	26,1	25,5
Azerbaïdjan	48,8	22,7	40,0	32,6
Bolivie	44,4	37,7	35,1	46,4
Burkina Faso	8,4	13,8	27,7	30,6
Burundi	2,8	2,0	17,6	19,7
Éthiopie	9,2	14,5	2,7	2,4
Ex-République yougoslave de Macédoine	8,8	8,6	11,5	12,7
Kazakhstan	17,2	27,0	14,6	24,7
Kirghizistan	33,0	34,0	44,1	41,4
Malawi	9,3	5,4	21,6	21,7
Mali	8,4	8,1	23,9	24,2
Mongolie	40,9	53,9	27,1	35,9
Népal	36,5	31,4	79,4	73,7
Niger	31,9	32,8	28,3	33,2
Ouganda	2,3	2,2	38,5	41,5
Ouzbékistan	40,9	45,9	38,4	40,4
Paraguay	63,6	65,9	52,4	54,6
République centrafricaine	2,3	2,0	17,2	17,9
République démocratique populaire lao	5,8	21,5	84,9	86,9
Rwanda	2,2	4,1	24,2	24,9
Tadjikistan	30,0	32,2	48,3	60,8
Tchad	5,1	6,0	31,8	34,3
Turkménistan	59,2	23,7	47,7	46,1
Zambie	13,2	14,4	17,2	12,5
Zimbabwe	21,7	18,2	5,6	5,7

Source: FMI, Division de statistique, CD-ROM, avril 2001.

Note: On ne dispose pas de données pour le Bhoutan, le Botswana, le Lesotho et le Swaziland.

Tableau B. Structure des exportations des pays en développement sans littoral – valeur moyenne 1997-98

Pays	Trois principaux produits	En pourcentage des exportations totales
Afghanistan	057 Fruits, frais ou secs	18,4
	268 Laine et poils fins ou grossiers (non compris les rubans de laine peignée, enroulés en boules)	10,8
	247 Bois bruts ou simplement équarris	7,9
Arménie	667 Perles fines, pierres, gemmes et similaires, brutes ou travaillées	21,4
	288 Déchets et débris de métaux communs non ferreux, n.d.a.	11,8
	112 Boissons alcooliques	8,8
Azerbaïdjan	334 Produits raffinés du pétrole	30,0
	263 Coton	14,4
	333 Pétrole brut	11,1
Bhoutan	523 Autres produits chimiques inorganiques	21,3
	634 Plaquages, contre-plaqués, bois dits «améliorés» ou «reconstitués»	19,6
	057 Fruits, frais ou secs	17,2
Bolivie	287 Minerais de métaux communs, même enrichis, n.d.a.	15,6
	081 Nourriture destinée aux animaux	8,6
	971 Or, non monétaire, n.d.a.	8,6
Botswana	Pas de données disponibles	
Burkina Faso	263 Coton	72,0
	971 Or, non monétaire, n.d.a.	6,7
	611 Cuirs et peaux, préparés	6,4
Burundi	071 Café et succédanés du café	82,1
	074 Thé et maté	12,0
	263 Coton	1,9
Éthiopie	071 Café et succédanés du café	67,7
	611 Cuirs et peaux, préparés	7,1
	222 Graines et fruits oléagineux servant à l'extraction d'huiles végétales fixes	4,9

Pays	Trois principaux produits	En pourcentage des exportations totales
Ex-République yougoslave de Macédoine	843 Vêtements de dessus pour femmes, en matières textiles	9,6
	674 Grandes plaques, en fer ou en acier	7,7
	844 Vêtements de dessous en matières textiles	6,6
Kazakhstan	333 Pétrole brut	30,5
	682 Cuivre	10,4
	674 Grandes plaques, en fer ou en acier	6,3
Kirghizistan	351 Énergie électrique	14,5
	061 Sucres et miel	11,2
	263 Coton	6,8
Lesotho	Pas de données disponibles	
Malawi	121 Tabacs bruts ou non fabriqués; déchets de tabac	64,4
	074 Thé et maté	8,3
	061 Sucres et miel	4,6
Mali	263 Coton	86,9
	611 Cuirs et peaux, préparés	1,3
	667 Perles fines, pierres, gemmes et similaires, brutes ou travaillées	1,1
Mongolie	287 Minerais de métaux communs, même enrichis, n.d.a.	24,7
	334 Produits raffinés du pétrole	11,1
	268 Laines et poils fins ou grossiers (non compris les rubans de laine peignée, enroulés en boules)	8,8
Népal	659 Couvre-parquets, etc.	42,0
	842 Vêtements de dessus pour hommes, autres que de bonneterie	16,5
	931 Transactions spéciales et articles classés par catégorie	8,8
Niger	333 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	47,5
	524 Matières radioactives et produits associés	33,2
	541 Produits médicaux et pharmaceutiques	6,6

Pays	Trois principaux produits	En pourcentage des exportations totales
Ouganda	071 Café et succédanés du café	73,2
	034 Poissons frais, réfrigérés ou congelés	8,9
	263 Coton	2,9
Ouzbékistan	263 Coton	51,3
	971 Or, non monétaire	5,0
	341 Gaz naturel et gaz manufacturé	4,7
Paraguay	222 Graines et fruits oléagineux (non compris les farines de graines et de fruits oléagineux)	43,5
	081 Nourriture destinée aux animaux	9,4
	263 Coton	6,5
République centrafricaine	667 Perles fines, pierres, gemmes et similaires, brutes ou travaillées	34,5
	277 Abrasifs naturels, n.d.a.	25,6
	263 Coton	19,4
République démocratique populaire lao	248 Bois, simplement travaillés	18,1
	845 Vêtements de dessus et autres articles de bonneterie	12,4
	071 Café et succédanés du café	10,7
Rwanda	071 Café et succédanés de café	37,6
	971 Or, non monétaire, n.d.a.	34,4
	074 Thé et maté	8,9
Swaziland	Pas de données disponibles	
Tadjikistan	263 Coton	40,7
	684 Aluminium	17,2
	057 Fruits, frais ou secs	9,4
Tchad	263 Coton	87,2
	292 Matières brutes d'origine végétale, n.d.a.	8,2
	792 Appareils de navigation et matériel connexe; leurs parties et pièces détachées, n.d.a.	1,9
Turkménistan	263 Coton	25,9
	334 Produits raffinés du pétrole	19,9
	341 Gaz naturel et gaz manufacturé	18,6

Pays	Trois principaux produits	En pourcentage des exportations totales
Zambie	682 Cuivre	70,8
	689 Autres métaux communs non ferreux	7,7
	651 Fils textiles	3,6
Zimbabwe	121 Tabacs bruts ou non fabriqués; déchets de tabac	26,7
	671 Fonte, fer spongieux, poudres et grenailles de fer et d'acier	8,3
	263 Coton	6,6

Source: Calcul du secrétariat de la CNUCED sur la base de données de la Division de statistique de l'ONU et du Manuel de statistiques de la CNUCED, 2000.
