



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/48/10
TD/B/LDC/AC.1/18
23 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

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

Tenue au Siège du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies,
à New York, du 30 juillet au 3 août 2001

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction.....	i) - iv)
I. Conclusions et recommandations concertées	1 - 24
II. Évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit (point 3 de l'ordre du jour)	25 - 67
III. Décisions prises par la réunion d'experts gouvernementaux et déclarations finales.....	68 - 74
IV. Questions d'organisation.....	75 - 78
<u>Annexes</u>	
I. Participation	
II. Liste des documents	

INTRODUCTION

- i) La cinquième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 30 juillet au 3 août 2001, conformément au paragraphe 11 de la résolution 54/199 de l'Assemblée générale.
- ii) Conformément à la résolution 54/199 de l'Assemblée générale, le mandat de la Réunion était d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, et notamment la proposition que la quatrième Réunion avait faite en 1999 de convoquer en 2003 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.
- iii) Pour l'examen du point 3 de son ordre du jour, la Réunion était saisie d'un rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé «Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: évolution récente et mesures proposées» (TD/B/LDC/AC.1/17).
- iv) Outre ce document de base (TD/B/LDC/AC.1/17), la Réunion était saisie d'un certain nombre de documents d'information, disponibles dans la langue d'origine (voir annexe II).

I. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONCERTÉES

A. Coût des transports, résultats à l'exportation et développement durable

1. Malgré quelques améliorations dans les systèmes de transport en transit, l'absence d'accès à la mer, aggravée par l'éloignement des marchés mondiaux, le niveau élevé des coûts de transit et des risques importants, continue à imposer de graves contraintes au développement socioéconomique global des pays en développement sans littoral. Ces derniers n'ont pas été en mesure de bénéficier pleinement des nouvelles possibilités de commerce et d'investissement offertes par le processus de libéralisation et de mondialisation. Ils ont besoin d'une plus grande assistance pour pouvoir s'intégrer efficacement et avantageusement dans l'économie mondiale.
2. La plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement qui connaissent de graves problèmes économiques, notamment l'insuffisance des infrastructures de transport en transit.
3. Les participants à la réunion ont insisté sur l'importance des transports pour le processus de développement, en général, et pour la promotion des échanges nationaux, régionaux et internationaux, en particulier, qui contribuent dans une grande mesure à la réalisation de l'objectif d'élimination de la pauvreté. Une infrastructure insuffisante et un ensemble de politiques inadaptées sont à l'origine de l'inefficacité des services de transport et des coûts de transport élevés qui en découlent, ce qui constitue un grave obstacle à l'expansion du commerce, à la compétitivité et, partant, au développement durable dans de nombreux pays en développement enclavés et de transit. La mise en place d'un réseau de transport cohérent aux niveaux national, régional et international, associé à des services de transport efficaces, est essentielle pour stimuler l'activité économique, désenclaver des zones de production à l'intérieur des pays et les relier aux marchés nationaux, régionaux et internationaux.
4. Les gouvernements devraient accorder un degré élevé de priorité au secteur des transports en formulant et renforçant leurs politiques de façon à attirer des investissements dans l'infrastructure et les services connexes. À cet égard, la participation du secteur privé est indispensable pour améliorer la qualité des services de transport et de transit, notamment dans le cadre de partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

B. Développement des infrastructures

5. Un cadre réglementaire efficace et l'instauration d'un environnement propice sont une condition essentielle du développement des infrastructures. L'aménagement de l'infrastructure, notamment la modernisation des moyens matériels existants, exige un niveau de financement qui dépasse les ressources des pays en développement enclavés et de transit. La diminution de l'aide publique au développement (APD) et un financement privé insuffisant ont eu des effets négatifs sur les systèmes de transit, non seulement dans les pays en développement enclavés, mais également dans les pays de transit car la plupart d'entre eux font partie soit des pays en développement soit des pays les moins avancés, et ont aussi besoin d'un financement extérieur. Il est donc nécessaire d'accroître l'APD et l'investissement privé.

6. La coopération et l'intégration régionales faisant intervenir les pays en développement enclavés et les pays en développement de transit sont un atout car elles permettent de rassembler des ressources limitées et de réaliser les économies d'échelle nécessaires. Il existe plusieurs initiatives de coopération régionale, comme le projet de facilitation du commerce et des transports en Europe du Sud-Est et l'initiative de couloir de développement et de développement spatial, qui commence à faire ses preuves en Afrique australe. Cette dernière initiative replace les transports en général, et les transports de transit en particulier, dans un contexte socioéconomique plus vaste où les transports sont envisagés de façon globale. Elle reconnaît l'interdépendance des transports et d'autres secteurs. Le tourisme, l'agriculture ou l'exploitation minière, par exemple, ne peuvent s'épanouir sans un système de transport adéquat: à l'inverse, un système de transit existe pour répondre aux besoins d'autres secteurs économiques et sa viabilité dépend de la demande émanant de ces autres secteurs. Il faut donc attirer des investissements, de façon plus coordonnée pour toute une gamme d'activités et de programmes, y compris l'infrastructure des transports et les projets connexes.

7. Les décisions concernant les projets de développement des transports devraient être prises en concertation, selon qu'il convient, avec les parties prenantes concernées. Afin de garantir une affectation efficace des investissements au développement des infrastructures, il est essentiel que les autorités locales et nationales aient réellement le contrôle des programmes et projets en question.

8. À cet égard, les participants à la réunion ont préconisé:

- i) Un renversement de la tendance actuelle à la baisse de l'APD et du financement privé consacrés au développement des transports dans les pays en développement enclavés et les pays en développement de transit;
- ii) La fourniture par les pays donateurs, le PNUD et des institutions multilatérales financières et de développement d'une assistance financière et technique aux pays en développement enclavés et aux pays en développement de transit, sous la forme de dons ou de prêts à des conditions de faveur pour la construction, l'entretien et l'amélioration des installations de transport, d'entreposage et d'autres services liés au transit;
- iii) L'accélération des réformes dans le secteur des transports et des services connexes, notamment l'appui à la libéralisation du secteur des transports, et une plus forte participation du secteur privé à la fourniture de services de transport;
- iv) Une participation accrue des parties prenantes concernées à la planification et la sélection des projets d'infrastructure;
- v) Un financement spécial pour les éléments des couloirs de transit faisant défaut;
- vi) La mise en place d'initiatives régionales à l'appui de projets multinationaux et d'une intégration régionale plus poussée;

- vii) L'amélioration de la gestion des services d'infrastructure par des méthodes plus rigoureuses et la mise en place de marchés compétitifs;
- viii) Une conception globale des transports, tenant compte des aspects physiques, directifs, institutionnels et liés aux procédures.

C. Facilitation du commerce et du transit en vue de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité des opérations de transit

9. Les procédures de transit doivent être coordonnées avec la circulation physique afin d'assurer le passage rapide des marchandises à travers les pays de transit. Qu'il s'agisse de formalités complexes, de la multiplication des documents exigés ou des différences de procédure et de documentation d'un pays à l'autre, tous ces éléments constituent d'importantes sources de coûts et de dysfonctionnements supplémentaires et évitables dans le transport en transit. Les mesures de facilitation qui visent à simplifier, rationaliser et harmoniser les procédures sont des moyens d'améliorer la qualité du transit et d'éliminer bon nombre de coûts évitables dans les systèmes de transit, en particulier les coûts indirects tels que les dépenses administratives engagées pour organiser les opérations de transit, les retards de livraison et les stocks.

10. Les conventions internationales et les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les gouvernements sont les principaux moyens permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et la documentation. De nombreux pays en développement enclavés et de transit ont pris des mesures en vue de renforcer leurs arrangements de coopération dans le domaine du transport en transit. La communauté internationale a joué un rôle important de soutien au développement du droit normatif et à la réforme des systèmes, mais une assistance financière et technique plus importante doit être accordée aux pays en développement enclavés et de transit pour qu'ils puissent appliquer efficacement leurs accords et arrangements de coopération.

11. L'accès vers ou depuis la mer devrait être conforme aux accords et conventions bilatéraux, régionaux et internationaux.

12. De nombreux pays en développement enclavés et de transit ont aussi compris que l'évolution structurelle du commerce de transit exige des arrangements institutionnels plus efficaces aux échelons national et régional. Cette évolution se manifeste notamment par une participation accrue du secteur privé. Les partenariats entre secteur public et secteur privé se multiplient certes, mais ce processus est encore en gestation et nécessite un appui de la communauté internationale avant de pouvoir se généraliser.

13. Le caractère évolutif du commerce de transit exige un renforcement des connaissances et des qualifications des personnes qui s'occupent de l'élaboration des politiques, des fonctions de réglementation et des opérations quotidiennes, et ce, par la formation, notamment l'éducation permanente des professionnels actuels. La coopération régionale dans le domaine du transport en transit, passant par l'adoption de règles et de normes techniques communes, impose aux gouvernements et au secteur privé de prendre des mesures et initiatives nouvelles en vue d'appliquer les divers engagements.

14. En conclusion, les participants à la Réunion ont jugé souhaitable:
- i) De renforcer et d'accélérer la mise en œuvre de la coopération dans le domaine du transport en transit par des accords et arrangements bilatéraux ou régionaux conformes aux conventions internationales;
 - ii) D'éliminer les obstacles autres que physiques qui compromettent la compétitivité du commerce à destination et en provenance des pays enclavés et de transit;
 - iii) D'abaisser les droits de douane, élevés conformément aux accords bilatéraux, régionaux et multilatéraux;
 - iv) De créer des associations commerciales et professionnelles aux échelons national et régional ou de renforcer celles qui existent;
 - v) De promouvoir et de mettre en œuvre effectivement les initiatives régionales relatives à la facilitation du commerce et aux systèmes de transport de transit qui contribuent à l'intégration régionale conformément aux accords et conventions bilatéraux, régionaux et internationaux;
 - vi) De renforcer les capacités des gouvernements et des organismes apparentés afin qu'ils puissent poursuivre efficacement la simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures et documents de transit, notamment l'amélioration des systèmes de transit douanier par une planification stratégique, des politiques de contrôle et des réformes de la réglementation;
 - vii) D'encourager les consultations et le dialogue, conformément aux accords bilatéraux et régionaux, entre les entreprises de transport en transit des secteurs public et privé aux échelons national et régional, le but étant de résoudre les problèmes de transit et autres problèmes opérationnels connexes;
 - viii) D'accorder une aide sous forme de dons et un financement à des conditions de faveur pour renforcer les capacités humaines au niveau de l'élaboration des politiques, de la réglementation et des opérations.

D. Mesures de suivi

15. Si c'est aux pays en développement enclavés et de transit qu'il revient au premier chef d'appliquer des mesures pour renforcer les actions concertées qu'ils mènent en collaboration, la communauté internationale et notamment les institutions financières et de développement devraient fournir un appui accru afin de permettre à ces pays de faire face efficacement à leurs problèmes et besoins en matière de transport en transit.

16. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont conclu des accords bilatéraux et régionaux et s'efforcent de les appliquer. La communauté internationale devrait fournir un appui technique et une aide financière afin d'accélérer l'application de ces accords et arrangements.

17. Les réformes en matière réglementaire et institutionnelle entreprises pour moderniser et améliorer le fonctionnement des systèmes de transport en transit aux échelons national et régional devraient être poursuivies par les pays en développement enclavés et de transit intéressés. La communauté internationale devrait appuyer ces actions.
18. Il conviendrait d'encourager le renforcement des capacités humaines tant du secteur public que du secteur privé. Les partenaires de développement devraient encourager l'investissement étranger direct en vue de contribuer au perfectionnement des compétences techniques et en matière de gestion du secteur privé des pays en développement sans littoral et de transit. L'aide publique au développement devrait soutenir le renforcement des capacités du secteur public afin de promouvoir le développement économique.
19. Il conviendrait que la CNUCED, conformément à son mandat, aide à l'application des recommandations ci-dessus ainsi que du cadre mondial de coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs.
20. Les programmes de coopération technique de la CNUCED, dont le Système douanier automatisé (SYDONIA) et le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), qui ont largement contribué à améliorer le transport en transit dans les pays en développement enclavés et leurs voisins de transit, devraient continuer d'accorder la priorité voulue à ce groupe de pays, et en particulier aux régions qui n'ont pas encore profité de ces programmes. La CNUCED devrait également, à la demande des États intéressés, procéder à de nouvelles études de cas sur les questions liées à l'organisation des transports dans les pays en développement enclavés et de transit et en rendre compte à la prochaine réunion.
21. La communauté internationale et notamment les pays donateurs et les institutions financières et de développement devraient soutenir davantage les projets et programmes concernant les infrastructures et le transport en transit aux niveaux national, bilatéral et sous-régional, qu'il s'agisse de fournir un appui financier et technique approprié concernant les postes frontière polyvalents, d'améliorer les modalités financières actuelles ou d'introduire de nouvelles facilités telles que le cofinancement, les prêts de banque à banque et les garanties.
22. Les participants ont recommandé d'organiser en 2003 une réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs ainsi que des représentants des institutions financières et de développement internationales sur la coopération en matière de transport en transit; cette réunion devrait accorder la priorité à la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit. Le secrétariat de la CNUCED, en collaboration avec la Banque mondiale, les banques régionales de développement et d'autres organismes internationaux et régionaux, est prié d'assurer les préparatifs de cette réunion quant au fond et sur le plan de l'organisation. Les travaux préparatoires nécessaires devraient être entrepris aux niveaux sous-régional et régional avec la participation des principales parties prenantes, y compris le secteur privé. À ce propos, les participants ont salué la proposition généreuse du Gouvernement kazakh d'accueillir la réunion envisagée.
23. Le Gouvernement japonais a été vivement remercié d'avoir généreusement financé l'organisation de la Réunion d'experts gouvernementaux. Cette contribution avait permis la

participation d'experts nationaux provenant de pays en développement sans littoral ainsi que de spécialistes, ce qui avait largement contribué à la qualité des travaux et aux résultats de la Réunion.

24. Les participants ont pris note avec satisfaction des apports techniques et de l'appui de la CNUCED et de la Banque mondiale.

II. ÉVOLUTION DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT

(Point 3 de l'ordre du jour)

Déclarations liminaires

25. Ouvrant la Réunion au nom du Secrétaire général de la CNUCED, l'**Administrateur chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires** a souhaité la bienvenue aux experts gouvernementaux et aux représentants présents à la Réunion.

26. Le **Président de la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux** (l'Ambassadeur Yukio Sato du Japon), dans sa déclaration liminaire, a dit que son pays accordait un intérêt particulier aux pays en développement sans littoral ou insulaires. C'était ainsi que le Premier Ministre japonais avait offert une réception aux représentants de ces pays au cours du Sommet du Millénaire. Le Président a noté que le mandat de la Réunion, tel qu'il figurait dans la résolution de l'Assemblée générale, était d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et de convoquer en 2003 une réunion ministérielle sur les questions liées au transport en transit. Il s'est déclaré personnellement résolu à assurer le succès de la réunion et a exprimé l'espoir que les membres des délégations l'appuient dans cet objectif.

27. L'**Administrateur chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires** a remercié le Gouvernement japonais de son appui financier, qui avait permis à des experts venus de plusieurs pays en développement sans littoral et de transit d'assister à la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux.

28. Les pays en développement sans littoral, dont la plupart figuraient parmi les plus démunis, enregistraient les taux de croissance les plus faibles et étaient tributaires d'un nombre limité de produits de base. Ils n'avaient pas pu profiter des nouvelles perspectives commerciales offertes par la libéralisation et la mondialisation. Pour que les pays sans littoral puissent s'intégrer à l'économie mondiale, il fallait mettre en place des infrastructures adaptées de transport en transit et une coopération intergouvernementale efficace.

29. La CNUCED, qui faisait office de centre de liaison du système des Nations Unies pour les pays en développement sans littoral, avait développé ses activités pour suivre et faciliter l'application du Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les

pays en développement sans littoral et de transit. Depuis la création de l'unité administrative chargée des pays en développement sans littoral et des petits États en développement insulaires, le Bureau du Coordonnateur spécial contribuait activement à la formation d'un consensus international en menant des activités de promotion en faveur des accords bilatéraux et régionaux et de l'adhésion aux conventions internationales. L'Administrateur a déclaré que certains programmes de la CNUCED comme le Système douanier automatisé (SYDONIA) et le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) visaient à améliorer l'efficacité des transports. Le secrétariat de la CNUCED était prêt à aider les pays en développement sans littoral et de transit à appliquer les résultats de la réunion, y compris les initiatives visant à établir des systèmes de transport en transit efficaces dans ces pays.

30. Le **Chef de l'unité administrative chargée des pays en développement sans littoral et petits États en développement insulaires** a fait part de son optimisme quant à l'avenir de la coopération en matière de transport en transit, compte tenu des mutations récentes et sensibles sur le plan des perceptions, des politiques, des méthodes et des initiatives, entre autres. Le développement du commerce régional avait fait du transit un enjeu important pour bon nombre de pays côtiers. L'amélioration des systèmes de transit ne relevait plus uniquement des pouvoirs publics mais intéressait désormais un large éventail d'intervenants, publics et privés, nationaux, régionaux et internationaux. La concurrence entre tous les modes de transport était en train d'améliorer la rentabilité des services de transport et de renforcer les systèmes de transit. De nouvelles modalités transformeraient les arrangements économiques existants en outils opérationnels du changement et du développement.

31. Bon nombre des processus en question étaient encore en gestation et nécessitaient un soutien de la communauté internationale. Les investissements du secteur privé dans l'infrastructure étaient rentables non seulement pour les investisseurs mais aussi pour l'économie dans son ensemble. Mais le fait que les investisseurs percevaient un risque élevé dans bon nombre de pays sans littoral et de pays parmi les moins avancés n'encourageait guère l'investissement privé, d'où la nécessité de combiner les interventions privées et publiques et d'accroître l'aide officielle au développement. L'intervenant a appelé les participants à contribuer à l'instauration d'un consensus sur la mise en place de mécanismes financiers novateurs et sur l'amélioration des compétences des responsables de l'élaboration des politiques et de la conduite des affaires courantes en matière de gestion des investissements.

32. Le **représentant de la Banque mondiale** a déclaré que la libéralisation du commerce progressait certes régulièrement mais que le coût du transport demeurait un facteur critique pour la compétitivité des pays les moins avancés. Trop souvent, les systèmes de transit des pays en développement enclavés manquaient d'infrastructures, faute de capacités institutionnelles convenables et d'un financement public suffisant.

33. Le représentant a fait part de trois enseignements tirés d'études et de projets financés par la Banque au cours de la décennie écoulée. Premièrement, les problèmes et difficultés d'ordre réglementaire et procédural étaient souvent bien plus critiques que les carences de l'infrastructure. Deuxièmement, dans la plupart des cas, une perspective ou un cadre stratégiques à l'échelle régionale étaient nécessaires pour faire en sorte que les couloirs soient utiles et efficaces. L'Initiative régionale pour l'Asie du Sud et les Protocoles sur le transport en Afrique australe étaient de bons exemples à suivre. Troisièmement, les partenariats public/privé jouaient

dans tous les cas un rôle capital dans le processus de développement de l'infrastructure physique et d'amélioration des réglementations, procédures et politiques. Producteurs et consommateurs étaient les bénéficiaires de l'amélioration du système de transport, tandis que les exploitants et utilisateurs en étaient les facilitateurs commerciaux. Les couloirs de transport favorisaient l'intégration régionale et facilitaient un plus large accès des pays en développement à des marchés mondiaux concurrentiels. La Banque continuerait de soutenir le développement et l'approfondissement des initiatives d'intégration régionale et de concentrer ses interventions sur les activités nécessaires pour créer des marchés intégrés.

34. Le **Président du Groupe des pays en développement sans littoral** (République démocratique populaire lao) a déclaré que si le processus de mondialisation créait tout à la fois des possibilités et des défis, les pays en développement enclavés n'étaient pas encore en mesure de recueillir tous les fruits du système commercial international, à cause des coûts élevés du transport. De plus, ils devaient faire face à un risque croissant de marginalisation. Ce processus était aggravé par les dépenses supplémentaires liées au développement insuffisant des infrastructures, à l'inefficacité des opérations de transit, aux retards excessifs dans les ports et les postes frontière, à l'entretien d'itinéraires de remplacement, à la nécessité de conserver des stocks importants et aux frais d'entreposage.

35. Face à ces problèmes, les pays en développement enclavés avaient besoin d'une coopération et d'une assistance importantes de la part de la communauté internationale, afin de maîtriser les cadres juridiques complexes du système commercial multilatéral, leurs incidences sur les résultats du commerce extérieur et la compétitivité, ainsi que la participation effective aux négociations de l'OMC. La réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport en transit qui était proposée aiderait grandement tant les pays enclavés que les pays de transit à obtenir un appui plus important de la part de la communauté internationale.

36. L'intervenant a dit combien les pays enclavés apprécient l'action menée par la CNUCED en vue de promouvoir des interventions spécifiques axées sur leurs besoins et problèmes particuliers. Des progrès restaient néanmoins possibles dans le domaine de la collecte systématique de données concernant le commerce extérieur et le niveau élevé des frais de transport connexes dans les pays enclavés. Ces statistiques étaient nécessaires pour pouvoir analyser convenablement les problèmes et leur trouver des solutions. Il s'est aussi félicité du soutien constant du Bureau du Coordonnateur spécial et a déclaré attendre avec intérêt le rapport de la CNUCED sur le fonctionnement de l'unité administrative chargée des pays en développement sans littoral et des petits États en développement insulaires qui serait présenté à la prochaine session de l'Assemblée générale. Le Groupe examinerait attentivement l'état des ressources et le programme de travail de cette unité.

37. Le **représentant du Mexique** a déclaré que son pays approuvait la proposition de réunion ministérielle sur les questions de transport de transit en 2003. Le Mexique collaborait avec les pays d'Amérique centrale dans le cadre du plan «Puebla-Panama» visant à renforcer l'infrastructure physique depuis le Mexique jusqu'au Panama en passant par l'Amérique centrale. Le Mexique avait offert de partager ses expériences avec d'autres pays en développement selon les modalités de la CTPD, dans les domaines recensés dans une étude de la CNUCED portant sur l'infrastructure physique ainsi que les aspects financiers, institutionnels et réglementaires.

38. La **représentante de l'Inde** a déclaré que le secrétariat de la CNUCED établissait des documents de synthèse utiles mais elle se demandait pourquoi la CNUCED n'avait pas adressé des questionnaires aux gouvernements et aux institutions compétentes, comme cela s'était fait dans le passé, pour leur demander des renseignements relatifs aux progrès de la coopération en matière de transport en transit entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit. Les pays devaient absolument coopérer pour faire face efficacement aux problèmes du transport en transit. L'Inde entretenait des liens étroits et historiques avec le Bhoutan et le Népal et accordait un rang de priorité élevé aux questions de commerce et de transit dans ses échanges bilatéraux tout en s'efforçant de fournir à ces pays des possibilités de transport multimodal en transit.

39. L'Accord bilatéral de 1995 entre le Bhoutan et l'Inde, valable jusqu'en 2005, accordait au Bhoutan la franchise de droits de douane pour les exportations et importations de pays tiers ainsi que 12 points d'entrée/sortie par route, rail, fleuve et voie aérienne.

40. Un traité de transit valable sept ans, signé entre l'Inde et le Népal en janvier 1999, avait nettement amélioré et simplifié les formalités de transit des marchandises népalaises à travers le territoire indien. Pour le commerce du Népal avec des pays tiers, ce traité prévoyait 15 itinéraires de transit à destination et en provenance des ports de Calcutta/Haldia et des facilités avaient également été offertes au Népal aux ports de Bombay et Kandla. Ainsi qu'il était noté dans le rapport du secrétariat de la CNUCED, les coûts de transport en transit pour le Népal étaient de l'ordre de 4,9 % seulement, soit un tiers du taux moyen applicable aux pays sans littoral et environ la moitié de celui des pays en développement. Ce résultat était le fruit d'une solide coopération bilatérale entre les deux pays et l'Inde en tirait une grande satisfaction.

41. La représentante de l'Inde a engagé la communauté internationale à consacrer des ressources financières supplémentaires et une assistance technique au renforcement des capacités dans le domaine de l'infrastructure physique ainsi que pour mettre en place des services améliorés et des procédures harmonisées entre les pays en développement enclavés et de transit. Concernant la réunion ministérielle envisagée en 2003, il faudrait entreprendre des travaux préparatoires en consultation avec les pays en développement enclavés et de transit, et aplanir les difficultés de manière globale et intégrée, afin d'en faire un événement constructif.

42. Le **représentant de la Mongolie** a estimé que des progrès avaient été accomplis depuis la dernière réunion. Entre autres éléments positifs, il a mentionné le fait que le groupe des pays en développement enclavés s'était étoffé sur le plan institutionnel. Il a souligné que la priorité voulue devait être accordée à ces pays lors du renforcement de l'unité administrative chargée des pays en développement sans littoral et des petits États en développement insulaires. Il a insisté sur la nécessité d'une coopération plus étroite entre les pays en développement enclavés et de transit. L'accent devait être mis non pas tant sur les questions qui divisaient mais sur les réalisations attendues susceptibles de procurer des avantages mutuels. La CNUCED devait effectuer davantage de travaux de recherche et d'analyse sur les expériences tant positives que négatives des pays en développement enclavés dans les domaines de la déréglementation, de la libéralisation, de la privatisation et de la concurrence en tant que nouveaux instruments propres à réduire les coûts et à améliorer l'efficacité. Le représentant a remercié la CNUCED d'aider les pays de l'Asie du Nord-Est (Mongolie, Chine et Russie) à se réunir pour élaborer un

accord-cadre sur le trafic de transit, et il a approuvé la décision d'organiser une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit au Kazakhstan, en 2003.

43. Le **représentant du Brésil** a déclaré que des propositions concrètes s'avéraient nécessaires en vue de créer des instruments financiers novateurs aux niveaux national, régional et international, y compris un appui financier de la part des institutions financières opérant dans la région. Le communiqué de Brasilia, publié en septembre 2000 à la réunion des Présidents des pays d'Amérique du Sud, insistait sur l'importance d'une perspective régionale permettant d'établir des plans de développement de l'infrastructure. L'optique régionale produirait des effets de synergie dans la mise en place d'infrastructures matérielles. Le communiqué adoptait également la notion de plates-formes de développement régional, propice à l'aménagement des infrastructures nécessaires au développement économique et social durable et à une perspective intégrée dans les domaines de l'énergie, des transports et des communications.

44. Le **représentant du Japon** a déclaré qu'avec les progrès sans précédent des technologies de l'information, la mondialisation offrait de formidables possibilités d'accroître et d'intensifier le commerce international, à un coût bien moindre. Toutefois, sans une infrastructure de transport suffisante et un environnement qui facilite un transport en transit régulier, le développement des technologies de l'information à lui seul n'apporterait pas aux pays enclavés en développement les résultats escomptés.

45. Deux types de problème devaient être réglés, à savoir le développement d'une infrastructure dont les pays avaient grandement besoin et la création d'un environnement favorable à un meilleur fonctionnement du transport en transit. Dans le premier cas, l'engagement et la prise en main des problèmes par les pays en développement enclavés et de transit eux-mêmes étaient d'une importance capitale. Le Japon avait étayé les efforts d'édification nationale des pays enclavés en leur octroyant les dons et les prêts à des conditions de faveur nécessaires pour construire des routes et des ponts ainsi que pour moderniser les ports et aéroports. S'agissant du second type de problème, qui relevait de l'infrastructure non matérielle, c'est-à-dire des systèmes gestionnaires, procéduraux, réglementaires et institutionnels nécessaires en matière de transit pour tirer efficacement parti des moyens matériels, les pays en développement enclavés et de transit devaient instaurer des partenariats encore plus étroits les uns avec les autres. Les sous-régions et les régions avaient beaucoup à apprendre les unes des autres et le Japon pouvait contribuer à ce processus d'apprentissage. Le Japon appuyait l'idée d'une réunion ministérielle en 2003.

46. Le **représentant de l'Indonésie** a déclaré que le renforcement de la concurrence à l'échelle mondiale avait accru la marginalisation de bon nombre de pays sans littoral, nonobstant les avantages que les technologies de l'information et de la communication étaient censées apporter et les efforts déployés pour en limiter les effets préjudiciables. L'endettement extérieur avait aggravé le problème. De nouvelles mesures s'imposaient. Il s'agissait notamment d'accorder des subventions et des prêts à des conditions de faveur et de développer la coopération régionale et sous-régionale, comme c'était le cas dans le cadre de l'ANASE, afin de faciliter la circulation des biens et des personnes.

47. Le **représentant du Kazakhstan** a déclaré que de nombreuses activités étaient menées à bien dans sa région pour remédier aux problèmes de transit. Il s'agissait notamment de la

création d'une base de données sur le trafic, de la conclusion d'un mémorandum d'accord sur le transport routier dans la région, etc. Il était demandé au PNUD de soutenir les travaux en cours. Des efforts supplémentaires de coordination entre pays en développement enclavés s'imposaient. Le représentant a également dit que son Gouvernement était prêt à accueillir la réunion ministérielle envisagée en 2003.

48. Le **représentant du Pakistan** a déclaré que l'accès aux marchés mondiaux était une condition *sine qua non* de la croissance économique et du développement. Aucun pays au monde, qu'il soit enclavé ou non, ne devait donc être privé de l'accès au marché mondial. Le groupe d'experts avait également répertorié à ses quatre réunions précédentes les principaux problèmes auxquels les pays en question devaient faire face et recherchait à présent des solutions à ces problèmes. Les mesures prises par les organes compétents du système des Nations Unies et les partenaires de développement progressaient lentement et les difficultés rencontrées par ces pays demeuraient considérables. Les ressources qui permettraient de construire l'infrastructure nécessaire pouvaient être accordées sous forme d'APD améliorée, d'investissements supplémentaires, d'un allègement du fardeau de la dette et, surtout, par un accès sans entrave de leurs produits et services aux marchés.

49. Le Pakistan offrait des facilités de transit à ses voisins enclavés et avait signé et ratifié l'Accord sur le commerce de transit entre le Pakistan et l'Afghanistan en 1965, l'Accord relatif au commerce de transit de l'OCE en 1995, l'Accord-cadre sur le transport en transit en 1998 et l'Accord quadrilatéral sur le commerce de transit avec la Chine, la République kirghize et le Kazakhstan. Il avait également entrepris des politiques et des projets efficaces visant à développer ses infrastructures routières et ferroviaires ainsi qu'à améliorer ses installations portuaires. Le représentant du Pakistan a exprimé l'espoir que la réunion aide à réaliser ces objectifs.

50. Le **représentant de la République démocratique populaire lao** a indiqué que son pays avait conclu plusieurs accords avec ses voisins afin de résoudre ses problèmes de transit. Il s'agissait notamment d'accords bilatéraux avec la Chine, le Viet Nam, le Myanmar et la Thaïlande, ainsi que d'un protocole prévu avec le Cambodge. Les autres initiatives comprenaient des études de faisabilité et des projets relatifs à un réseau réunissant les différents couloirs et les pays de la région. Malheureusement, si les projets étaient nombreux, les moyens financiers n'étaient pas suffisants pour les exécuter.

51. Le **représentant du Pérou** a fait savoir que, pour son pays, pays de transit pour le commerce de la Bolivie, il importait de créer des instruments financiers aux échelons national, régional et international; les institutions financières internationales pouvaient, dans le cadre de programmes spéciaux et novateurs d'appui au développement, apporter leur concours à l'amélioration et à l'entretien de l'infrastructure matérielle requise. Dans la région andine, la Corporación Andina de Fomento assumait le rôle qui lui avait été confié. De l'avis du Pérou, il incombait à la communauté internationale et, en particulier, aux institutions financières, d'épauler les pays défavorisés sur le plan géographique, tels que les pays en développement enclavés, dans leurs efforts d'intégration. Il importait au plus haut point d'adopter une déclaration politique aux réunions futures; l'ONU pourrait servir d'instance pour mettre en place des mécanismes d'appui visant à intégrer les pays en développement enclavés et à leur offrir des compensations.

52. Le **représentant de la Bolivie** a dit que la priorité dans la région était de réaliser l'intégration dans le cadre du Mercosur et du groupe des pays andins. Ces dernières années, les efforts de modernisation de l'économie avaient porté sur la privatisation des chemins de fer, des gazoducs et des routes. Cependant, de multiples problèmes persistaient. Les couloirs semblaient par exemple avoir encouragé le développement des importations au lieu des exportations. De simples connaissances techniques ne paraissaient pas suffisantes pour régler les problèmes de transit. Il serait toujours nécessaire de développer la coopération, de sorte que la Bolivie appuyait le projet de réunion ministérielle.

53. Le **représentant de la Chine** a déclaré que, ayant toujours été sensible aux problèmes des pays en développement sans littoral, la Chine collaborait avec ses voisins enclavés afin d'améliorer les systèmes de transit pour leurs marchandises, notamment dans le cadre d'accords bilatéraux avec la République démocratique populaire lao, le Kazakhstan, la Mongolie et la Fédération de Russie. Il fallait saluer la CNUCED pour l'aide qu'elle avait fournie à la négociation d'un projet d'accord-cadre sur le trafic de transit entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie. Le Gouvernement chinois n'avait pas d'objection à la convocation d'une réunion ministérielle en 2003. Dans ce contexte, il y avait lieu d'améliorer la coordination, vu le nombre de réunions ministérielles organisées.

54. Le **représentant du Nigéria** a fait savoir que son pays était conscient des énormes responsabilités qui lui incombaient envers ses voisins enclavés, à savoir le Tchad et le Niger. Le Nigéria avait adhéré à plusieurs conventions et protocoles internationaux et sous-régionaux sur la facilitation du transport de marchandises en transit: la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral, la Convention de l'OMI sur la facilitation des transports maritimes internationaux, la Convention internationale pour la simplification des régimes douaniers et le Protocole sur le transit routier inter-États. Le Nigéria avait également appliqué plusieurs résolutions adoptées lors du colloque organisé peu de temps auparavant par l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et l'Union européenne. Enfin, plusieurs projets nouveaux étaient en préparation ou en cours d'exécution, concernant des centres de groupage, des liaisons ferroviaires, des routes, etc.

55. Le **représentant du Burkina Faso** a jugé très utiles les documents d'information établis par la CNUCED, tout en regrettant l'absence de documents relatifs à l'Afrique de l'Ouest. Le Burkina Faso pâtissait considérablement de son enclavement. L'Union monétaire ouest-africaine (UMOA) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) s'employaient ensemble à améliorer leurs réseaux de transport. La délégation du Burkina Faso s'est déclarée favorable à la réunion ministérielle envisagée.

56. Le **représentant du Viet Nam** a estimé que les documents d'information étaient de bonne qualité et avaient été utiles aux travaux de la Réunion. Le Viet Nam améliorait le couloir est-ouest dans la région. Toutefois, des contraintes budgétaires et autres l'empêchaient de faire davantage.

57. Le **représentant de l'Iran** a fait observer que l'Iran était proche de sept pays sans littoral. Les infrastructures matérielles ne s'étaient guère améliorées. Peut-être fallait-il apporter des solutions parcellaires. Il importait d'instaurer une coordination entre donateurs, institutions de financement et organismes de développement. On pourrait envisager la construction d'une route

reliant l'Europe à Shanghai. Il importait par ailleurs de renforcer les réseaux de télécommunications afin de faciliter l'accès à l'information.

58. Le **représentant de la République arabe d'Égypte** a estimé que la réunion d'experts de pays en développement sans littoral et de leurs partenaires était particulièrement importante pour les pays en développement signataires d'accords commerciaux internationaux. Des infrastructures de transport efficaces permettaient d'accéder aux marchés et services internationaux à des prix raisonnables. Bien que l'Égypte bénéficie d'un accès à la mer, avec la Méditerranée, le canal de Suez et la mer Rouge, il ne lui en fallait pas moins renforcer ses liens terrestres et autres avec ses voisins, ce qui impliquait des projets onéreux. Par exemple, l'Égypte souhaitait participer à la construction d'une liaison ferroviaire avec l'Europe jusqu'à Gibraltar et l'Espagne, en passant par ses voisins occidentaux, la Tunisie, la Libye et le Maroc. Cette voie de chemin de fer pourrait se poursuivre vers le sud au Soudan. Tout appui technique et financier concernant ces projets serait le bienvenu.

59. Le représentant a fait état en particulier de projets tels que la ligne ferroviaire allant vers l'Est pour relier l'Afrique à l'Asie, en cours de construction, dont le coût total serait supérieur à 300 millions de dollars et qui franchirait le canal de Suez, ainsi que la route internationale traversant l'Égypte d'est en ouest le long de la côte méditerranéenne. Ces projets fourniraient aux voyageurs et aux marchandises un important couloir à travers l'Égypte et aideraient les pays limitrophes à réduire au minimum les frais de transport. De plus, de nombreux projets maritimes avaient été entrepris pour encourager les mouvements de transport en transit vers les nouveaux ports situés au nord-ouest du golfe de Suez. Le principal objectif de ces nouveaux ports était de faciliter et de développer au maximum le commerce de transit à travers la zone méditerranéenne.

60. Le **représentant de la Côte d'Ivoire** s'est réjoui que son pays ait été invité à participer à la réunion. Il a mentionné un important projet qui pourrait relier par la route (180 km) le port de San Pedro en Côte d'Ivoire et la riche région du sud-ouest du Mali.

61. Le **représentant du Burundi** a fait observer que son pays avait trois moyens d'accès à la mer: le couloir nord jusqu'à Mombasa, coûtant 235 dollars des États-Unis par tonne métrique, le couloir central jusqu'à Dar es-Salaam, d'un coût de 85 dollars la tonne, et le couloir sud jusqu'à Mpulungu, sur le lac Tanganyika en Zambie, pour un coût par tonne de 135 dollars. Il a invité les donateurs à aider à construire la voie ferrée des Grands Lacs reliant Kasama à Mpulungu en Zambie, Bujumbura à Cyangugu au Rwanda jusqu'à Kasese et Kampala, en Ouganda, pour atteindre ensuite Mombasa, au Kenya; d'autres projets concernaient la remise en état du port de Mpulungu, le prolongement de l'oléoduc Mombasa-Eldoret au Kenya jusqu'à Kampala, Kigali et Bujumbura; et l'acquisition de nouveaux wagons de chemin de fer pour la ligne Dar es-Salaam-Kigoma en Tanzanie. Le représentant a souscrit à la demande d'interdiction des sanctions économiques contre les pays enclavés.

62. Le **représentant du Népal** a fait observer que les pays enclavés avaient à faire face à des problèmes colossaux de développement et de transport en transit. La Déclaration du Millénaire avait fort bien reconnu ces problèmes ainsi que la nécessité d'accorder une attention particulière aux pays enclavés. Les donateurs bilatéraux et multilatéraux devaient accroître l'aide financière et technique fournie à ce groupe de pays afin de répondre à leurs besoins particuliers. La cinquième Réunion des pays sans littoral devait se concentrer sur les problèmes critiques

auxquels se heurtaient ces pays défavorisés. Le Népal souscrivait à l'idée générale présentée dans l'examen de l'évolution des systèmes de transit dans la sous-région de l'Inde, du Népal et du Bouthan et était favorable à la convocation de la réunion ministérielle sur les pays en développement sans littoral en 2003.

63. Le **représentant du Bénin** a dit que son pays accordait des facilités aux pays sans littoral utilisant le port de Cotonou, qu'il s'agisse de postes d'accostage, de l'exonération de certaines redevances portuaires ou de l'introduction d'un système de laissez-passer. Le Bénin apprécierait que la communauté internationale et des donateurs apportent leur appui à l'extension du port de Cotonou et à la modernisation des grandes routes desservant les pays de transit.

64. Le **représentant de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)** a dit que sa région disposait d'une infrastructure de transport suffisante pour faire face à ses besoins essentiels. Toutefois, le coût du transport restait relativement élevé à cause de l'éloignement des zones de production et du mauvais état des différents modes de transport, auxquels venaient s'ajouter les retards aux frontières, le coût élevé de l'assurance et le manque de coordination dans les procédures administratives. Les États membres de la SADC avaient pris des dispositions constructives pour résoudre ou éliminer les dysfonctionnements et réduire le coût du transport en appliquant plusieurs mesures de réforme, dont la privatisation, l'harmonisation des normes et procédures et la simplification des formalités et de la documentation. Les obstacles aux systèmes de transport en transit avaient ainsi été décelés et les partenaires étaient invités à opérer les investissements nécessaires afin d'améliorer ces systèmes.

65. Le **représentant de l'Organisation de coopération économique** a fait valoir que sa région offrait de vastes possibilités de tirer parti des complémentarités dans le domaine du commerce, notamment en harmonisant les stratégies de développement régional, en réduisant les obstacles aux échanges commerciaux et en mettant en place des dispositions réglementaires communes visant à intégrer la région aux marchés mondiaux. La coordination des réseaux de transport et de télécommunications existants avec les couloirs mondiaux mettrait fin à l'isolement des sept membres enclavés de l'organisation: Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize, Tadjikistan et Turkménistan. La construction des infrastructures requises dépassait la capacité de la région et exigeait de ce fait un appui urgent de la part de la communauté internationale.

66. Le **représentant du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA)** a annoncé que les 20 États membres du COMESA avaient un important programme d'intégration, dont une zone de libre-échange lancée le 31 octobre 2000, une union douanière avec un tarif extérieur commun pour 2004 et une union monétaire en 2025. Le COMESA avait besoin de l'aide de la communauté internationale pour promouvoir les projets ci-après: chemin de fer des Grands Lacs en Zambie, en République démocratique du Congo, au Burundi, au Rwanda, en Tanzanie et en Ouganda; et Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) couvrant le Burundi, le Rwanda, l'Ouganda, le Kenya, la Tanzanie, la République démocratique du Congo, le Soudan, l'Éthiopie, l'Érythrée et Djibouti.

67. Le **représentant de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC)** a dit que le coût du transit par voie terrestre, exprimé en pourcentage du coût du transport maritime, des marchandises provenant de l'Europe du Nord-Ouest et passant par

certaines ports de transit de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale, variait selon des estimations de 71 % à 171 %. C'était là l'un des principaux obstacles à l'intégration économique régionale, qui entravait sérieusement la compétitivité commerciale des pays enclavés. Ce problème avait de profondes répercussions sur les objectifs à moyen et à long terme de l'OMAOC consistant à mettre en place des systèmes de transport multimodal efficaces, à encourager les investissements du secteur privé pour offrir des services de cabotage et, d'une manière générale, à doter la sous-région de services de transport maritime rentables. Tous les pays enclavés et de transit d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale étaient membres de l'Organisation et l'essentiel de leur commerce de transit comportait une partie maritime. L'OMAOC avait organisé en février 2001 un colloque de trois jours qui avait permis d'examiner l'action menée et en cours pour régler les problèmes liés au transport en transit et d'adopter un programme d'action pour les tâches restant à accomplir.

III. DÉCISIONS PRISES PAR LA RÉUNION D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX ET DÉCLARATIONS FINALES

68. À sa séance plénière de clôture, le 3 août 2001, la Réunion a adopté ses conclusions et recommandations concertées (TD/B/LDC/AC.1/L.7), telles qu'elles sont reproduites ci-dessus au chapitre I.

Déclarations finales

69. Le **Président du Groupe des pays en développement sans littoral (République démocratique populaire Lao)** a félicité les participants et les organisateurs pour le bon déroulement de la réunion et a exprimé sa gratitude aux délégations pour leur soutien et leur souplesse dans la négociation des conclusions et recommandations concertées. Il a en particulier souligné l'importance des recommandations concernant la réunion ministérielle des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs, prévue pour 2003. Il a remercié le peuple et le Gouvernement kazakhs d'avoir généreusement offert d'accueillir cette réunion. Il a en outre exprimé l'espoir que toutes les parties prenantes joueraient un rôle actif dans le processus préparatoire et au cours de la réunion proprement dite en 2003.

70. Le **représentant du Bangladesh** a remercié le Gouvernement japonais du concours qu'il avait apporté à la réunion. Dans la partie pertinente du Programme d'action de Bruxelles pour le développement des pays les moins avancés pendant la décennie en cours, les contraintes géographiques et les problèmes spécifiques des pays sans littoral et des petits pays insulaires de ce groupe avaient également été pris en considération. Le représentant a invité les partenaires de développement à contribuer à l'amélioration de l'infrastructure matérielle nécessaire à des opérations de transit efficaces.

71. Le Bangladesh était prêt à soutenir pleinement ses voisins sans littoral et à coopérer avec eux. La mise en place d'un système de transport intégré dans la région était un des aspects de la politique consistant à renforcer davantage et à consolider les liens avec les pays voisins et entre les pays de l'Asie du Sud. Dans le cadre de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR), les transports et les communications étaient considérés comme un secteur de coopération à la fois prometteur et viable en vue de la promotion et de la croissance du commerce au niveau régional.

72. Le Bangladesh souscrivait fermement à la proposition visant à organiser en 2003 une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit.

73. Le **représentant du Cambodge** s'est déclaré heureux de se joindre au consensus et a souligné l'importance accordée par son Gouvernement à la réunion ministérielle de 2003.

74. Le **représentant des États-Unis d'Amérique** a déclaré que son pays comptait que la recommandation relative à la convocation d'une réunion ministérielle en 2003 soit mise en œuvre dans la limite des ressources budgétaires existantes.

IV. QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

75. La session a été ouverte le 30 juillet 2001 par le représentant du Secrétaire général de la CNUCED et Administrateur chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés et sans littoral et les petits États insulaires en développement.

B. Élection du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

76. À la 1^{re} séance, le 30 juillet 2001, les membres ci-après du Bureau ont été élus:

Président:

S. E. M. Yukio Satoh (Japon)

Vice-Présidents:

S. E. M. Alounkeo Kittikhoun (République démocratique populaire lao)

S. E. M. Mwelwa C. Musambachime (Zambie)

M. Enio Cordeiro (Brésil)

Rapporteur:

M. Munesu Munodawafa (Zimbabwe)

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

77. À la séance plénière d'ouverture, la Réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.

3. Évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, et examen, conformément à la résolution 54/199 de l'Assemblée générale, de la proposition, faite en 1999 à la quatrième Réunion, de convoquer en 2003 une réunion ministérielle sur les questions liées au transport en transit afin d'accorder l'attention voulue aux problèmes de ces pays.
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Adoption du rapport de la Réunion

(Point 5 de l'ordre du jour)

78. À sa séance plénière de clôture, le 3 août 2001, la Réunion a adopté le projet de rapport (TD/B/LDC/AC.1/L.6) et autorisé le Rapporteur à parachever le rapport sur la base des débats de la séance de clôture.

Annexe I

PARTICIPATION*

Les représentants suivants ont participé à la Réunion:

États membres

Allemagne	Italie
Autriche	Japon
Azerbaïdjan	Kazakhstan
Bangladesh	Lesotho
Bénin	Luxembourg
Bhoutan	Malawi
Bolivie	Mali
Brésil	Malte
Brunei Darussalam	Mauritanie
Bulgarie	Mexique
Burkina Faso	Mongolie
Burundi	Népal
Cambodge	Niger
Cameroun	Nigéria
Chili	Ouganda
Chine	Pakistan
Côte d'Ivoire	Paraguay
Danemark	Pérou
Égypte	Philippine
États-Unis d'Amérique	République centrafricaine
Éthiopie	République démocratique du Congo
Fédération de Russie	République démocratique populaire lao
Finlande	République dominicaine
France	République-Unie de Tanzanie
Gambie	Sierra Leone
Géorgie	Singapour
Ghana	Thaïlande
Haïti	Turquie
Inde	Viet Nam
Indonésie	Zambie
Iran (République islamique d')	Zimbabwe

* La liste des participants se trouve dans le document TD/B/LDC/AC.1/INF.5.

Organisation des Nations Unies

Commission économique pour l'Afrique (CEA)

Institutions spécialisées et organisations apparentées

Banque mondiale

Organisations intergouvernementales

Communauté européenne (CE)

Union des conseils des chargeurs africains (UCCA)

Organisations sous-régionales

Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional (ACTT)

Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC)

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA)

Organisation de coopération économique (OCE)

Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC)

Consultants

M. Martin Glassner, Association de droit international

M. Séverin M. A. Kaombwe, INFRA AFRICA

M. Jack Stone

Annexe II

LISTE DES DOCUMENTS

Documents de base

- TD/B/LDC/AC.1/16 Ordre du jour provisoire annoté
- TD/B/LDC/AC.1/17 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

Documents d'information

- UNCTAD/LDC/110 Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in South-East Asia (en anglais seulement) – Rapport établi par M. Philippe Cabanius et M. Kammoune Bouaphanh
- UNCTAD/LDC/112 Infrastructure Development in Land-locked and Transit Developing Countries: Foreign Aid, Private Investment and the Transport Cost Burden of Land-locked Developing Countries (en anglais seulement) – Rapport établi par M. Jack I. Stone, consultant de la CNUCED
- UNCTAD/LDC/113 Review of Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in Latin America (en anglais seulement) – Rapport établi par M. René Peña Castellón, consultant de la CNUCED
- UNCTAD/LDC/114 Review of Progress in the Development of Transit Transport System in the India, Nepal and Bhutan Subregion (en anglais seulement) – Rapport établi par Chakra Infrastructure Consultants Pvt Ltd, consultant de la CNUCED
- UNCTAD/LDC/115 Review of Progress in the Development of Transit Transport System in Eastern and Southern Africa (en anglais seulement)
- A/55/320 Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins
- UNCTAD/LDC/Misc.51 Report of the first Negotiating Meeting to consider the Draft Transit Traffic Framework Agreement between the People's Republic of China, Mongolia and Russia (en anglais seulement)

TD/B/48/10
TD/B/LDC/AC.1/18
page 24

UNCTAD/LDC/Misc.53

Report of the first Specific Consultative Meeting on Transit Transport Systems of the Lao People's Democratic Republic (en anglais seulement)

UNCTAD/LDC/Misc.61

Rapport de la deuxième réunion de négociation sur le projet d'accord-cadre sur le trafic de transit entre la République populaire de Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie.
