



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

Distr.
GENERALE

TD/B/40(1)/2
TD/B/LDC/AC.1/4
3 juin 1993

FRANCAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

Quarantième session
Première partie
Genève, 20 septembre 1993

**RAPPORT DE LA REUNION D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX DE PAYS EN DEVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET DE PAYS EN DEVELOPPEMENT DE TRANSIT,
AINSI QUE DE REPRESENTANTS DE PAYS DONATEURS ET D'ORGANISMES
DE FINANCEMENT ET DE DEVELOPPEMENT**

tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies,
à New York, du 17 au 19 mai 1993

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction	1 - 8
I. Examen des problèmes des pays en développement sans littoral et de transit (point 3 de l'ordre du jour)	
Mesures concrètes proposées pour s'attaquer aux problèmes des pays en développement sans littoral compte tenu des problèmes des pays en développement de transit (point 4 de l'ordre du jour)	9 - 64
II. Questions d'organisation	65 - 68

TABLE DES MATIERES (suite)

Annexes

- I. Conclusions et recommandations concertées : domaines prioritaires et modalités de l'action à entreprendre pour améliorer les systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit
- II. Tableaux statistiques
- III. Conventions internationales
- IV. Accords sous-régionaux et bilatéraux
- V. Participation aux travaux
- VI. Liste des documents

INTRODUCTION

1. Au paragraphe 12 de sa résolution 46/212, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de "convoquer en 1993 une réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'institutions de financement et de développement pour examiner et proposer des mesures concrètes répondant aux problèmes des pays en développement sans littoral, et de présenter ces propositions au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale lors de sa quarante-huitième session afin qu'ils y donnent suite". La Réunion s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 17 au 19 mai 1993.

2. Dans sa déclaration liminaire, le Secrétaire général adjoint de la CNUCED a dit que la convocation de la Réunion d'experts était le point culminant d'un long processus à l'issue duquel un consensus s'était dégagé. L'un des aspects de ce consensus consistait à dire que la meilleure manière de répondre aux problèmes particuliers auxquels se heurtaient les pays en développement sans littoral était de conclure des accords de coopération avec les pays de transit. Un autre aspect consistait à reconnaître que, livrés à eux-mêmes, les pays en développement sans littoral et les pays de transit ne disposaient que de moyens très limités pour améliorer leurs systèmes de transport en transit et que les pays et organismes donateurs avaient un rôle important à jouer en appuyant des programmes visant à mettre en place et à entretenir des infrastructures et des services de transit. Il a relevé que la Réunion, qui était la première de cette nature, offrait donc une occasion unique de traduire ce consensus dans la réalité et d'en faire la base stable de la conclusion d'accords concrets de coopération entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins côtiers dans divers domaines liés au transit, ainsi que de mobiliser un appui accru de la part des donateurs.

3. Si des progrès avaient été réalisés depuis quelques dizaines d'années dans le domaine de l'amélioration des systèmes de transit grâce à l'adoption de mesures aux niveaux national, sous-régional et international, divers facteurs intérieurs et extérieurs défavorables continuaient à faire obstacle aux efforts entrepris. Les frais de transport international que supportaient les pays sans littoral demeuraient donc beaucoup plus élevés que ceux d'autres pays en développement et des pays industriels. Cette situation tenait notamment aux facteurs suivants : une infrastructure de transit faible, en particulier dans les 16 pays sans littoral relevant de la catégorie des pays les moins avancés, et qui s'était détériorée dans plusieurs pays à la suite de crises économiques et de conflits civils; la préoccupation légitime des pays de transit de mettre en place des politiques de transport et de taux de fret ayant pour objectif d'appuyer leur propre stratégie nationale de développement; des primes d'assurance élevées et des procédures et des formalités douanières pesantes; des installations portuaires inadéquates et la congestion des ports; et des réseaux de communication insuffisants.

4. Les problèmes des pays en développement sans littoral n'étaient pas toujours faciles à résoudre en raison de certaines préoccupations légitimes des pays de transit, et cette situation appelait sans conteste la conclusion d'accords et d'arrangements bilatéraux et sous-régionaux visant à sauvegarder les intérêts de toutes les parties, ainsi que l'adhésion aux conventions multilatérales. Toutefois, ces conventions ne faisaient pas l'objet

d'une large adhésion, soit faute d'en connaître les avantages, soit en raison du manque d'empressement à adopter une approche globale pour le règlement des problèmes régionaux et bilatéraux; d'autre part, les accords bilatéraux et sous-régionaux étaient généralement conçus en termes trop larges et n'étaient que faiblement appliqués.

5. La Réunion devrait viser à dégager un consensus sur les mesures à prendre aux niveaux national, sous-régional et multilatéral. Les mesures à l'échelon national devraient être tout particulièrement axées sur l'instauration de régimes plus libéraux visant à assurer que les politiques nationales de transit favorisent la fourniture de services économiquement rentables aux exportateurs et aux importateurs. Cela valait tant pour les pays sans littoral que pour les pays de transit. La meilleure manière de réaliser cet objectif consisterait pour les gouvernements à s'efforcer résolument d'encourager une attitude plus conforme aux principes de l'économie de marché de la part des organisations publiques et privées fournissant des services de transit.

6. Au niveau sous-régional, les pays sans littoral comme les pays de transit devraient s'efforcer de revoir en priorité les accords de transit qui avaient été formulés en des termes trop larges et avaient besoin d'être modifiés en fonction de l'évolution récente de la situation en matière de transit. Le Secrétaire général adjoint a souligné que ce qui revêtait toutefois une importance critique était la nécessité de mettre en place des mécanismes institutionnels de suivi plus efficaces pour s'assurer que les arrangements et accords conclus étaient véritablement appliqués. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient également s'efforcer résolument d'adhérer aux conventions internationales ayant trait au transit. Cela ne manquerait pas de relancer la coopération internationale en matière de transit.

7. Il a invité les pays et les organismes donateurs à accroître leur appui aux programmes ayant pour objectif d'améliorer l'infrastructure et les services de transit. Il existait désormais un certain nombre d'institutions sous-régionales qui s'occupaient d'élaborer des programmes visant à améliorer ces installations et services, qui constituaient autant de filières appropriées pour acheminer l'appui des donateurs. L'appui considérable dont avait bénéficié la SATCC (Commission des transports et des communications de l'Afrique australe) était l'un des exemples récents les plus éloquentes de la réaction positive des donateurs aux besoins des pays sans littoral et des pays de transit dans la sous-région. Il faudrait continuer d'encourager des initiatives de cette nature dans d'autres régions et sous-régions.

8. La Présidente a relevé que, si les Etats développés sans littoral ne se heurtaient pas aux mêmes problèmes que les pays en développement, l'absence d'accès à la mer était un problème fondamental commun à tous les Etats sans littoral, car la mesure dans laquelle ils pouvaient acheminer les marchandises en transit à destination et en provenance des ports maritimes dépendait de l'efficacité des accords de coopération conclus entre les Etats sans littoral et leurs voisins de transit. Les pays développés sans littoral avaient réalisé à cet égard des progrès considérables, mais les pays en développement sans littoral continuaient de se heurter à de graves difficultés en ce qui concernait l'instauration et l'application effective d'accords de cette nature.

Chapitre I

EXAMEN DES PROBLEMES DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT

(Point 3 de l'ordre du jour)

MESURES CONCRETES PROPOSEES POUR S'ATTAQUER AUX PROBLEMES DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL COMPTE TENU DES PROBLEMES DES PAYS EN DEVELOPPEMENT DE TRANSIT

(Point 4 de l'ordre du jour)

9. Pour l'examen de ces points de l'ordre du jour, la Réunion était saisie d'un rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé "Systèmes de transit pour les pays en développement sans littoral : situation actuelle et action proposée" (TD/B/LDC/AC.1/2).

10. Le représentant de l'Afghanistan a déclaré que les principales questions devant être examinées par la Réunion étaient l'éloignement des pays en développement sans littoral des marchés mondiaux et les frais de transit élevés. Le problème du transit n'était plus une simple question de droit d'accès à la mer, qui avait été importante à la fin des années 50 et au début des années 60 mais avait maintenant été résolue; il s'agissait désormais de faire en sorte que ce droit puisse être effectivement exercé. Pour qu'il en soit ainsi, il fallait prendre des mesures dans les pays de transit, mais il importait que celles-ci ne portent pas atteinte aux intérêts légitimes de ces pays.

11. Le problème du transit était un important aspect de l'économie mondiale en cette fin de XXe siècle. C'était un problème d'une grande ampleur et d'une grande complexité. La situation variait d'un pays en développement sans littoral à l'autre s'agissant des difficultés particulières auxquelles chaque pays se heurtait (notamment les différences quant au nombre de pays devant être traversés pour avoir accès à la mer, les différences en ce qui concernait l'état de l'infrastructure, certains pays disposant d'une infrastructure insuffisante et d'autres ayant à satisfaire des besoins de reconstruction après une guerre). Il s'agissait également d'un problème qui évoluait constamment, comme l'illustre le cas de l'Afghanistan. L'Afghanistan était maintenant un pays de transit pour les nouveaux Etats indépendants d'Asie centrale. En outre, il appartenait maintenant à la catégorie des pays les moins avancés, était ravagé par la guerre et participait activement à la coopération régionale en matière de transit dans le cadre de l'Organisation de coopération économique. Le problème du transit devait donc faire l'objet d'une attention soutenue.

12. Les mesures à prendre pour améliorer les systèmes de transit s'inscrivaient dans le cadre de la lutte contre le sous-développement, car les dépenses de transit limitaient les perspectives de développement en ce sens qu'elles gonflaient le coût des importations et épuisaient les réserves de devises. Les principaux domaines dans lesquels des mesures s'imposaient étaient les suivants : routes, chemins de fer, entreposage, communications, énergie et personnel. Le représentant a noté que les problèmes

qui se posaient dans ces domaines étaient communs aux pays sans littoral et aux pays de transit. La coordination et la préparation contre les catastrophes s'imposaient également. Il a souligné en particulier la nécessité de mettre en place des liaisons ferroviaires. Ces mesures s'imposaient à l'échelle aussi bien régionale que nationale et pouvaient porter notamment sur l'amélioration des accords de coopération, de l'infrastructure et des systèmes d'administration et de gestion. Un problème clé concernait les mesures à prendre pour encourager les pays de transit à améliorer leurs systèmes de transit, car la pauvreté et le sous-développement n'étaient pas des problèmes qui s'arrêtaient à la frontière des pays sans littoral.

13. Le représentant a engagé les donateurs à examiner la question du type d'assistance financière, technique et organisationnelle nécessaire pour améliorer les systèmes de transit. En l'absence d'une telle démarche, la communauté internationale condamnerait les pays sans littoral à la pauvreté et au sous-développement, et elle devait donc assumer ses responsabilités dans ce domaine.

14. Il fallait déterminer dans quelle mesure il était possible de faire des progrès, à l'échelle mondiale, en ce qui concernait la question du transit et dans quelle mesure les problèmes étaient communs à une région ou ne se posaient qu'à certains pays. Pour résoudre le problème, il fallait adopter une approche par pays. Le représentant a donc proposé que des études intégrées par pays soient entreprises sur les problèmes de transit et que le PNUD et la CNUCED examinent sérieusement cette proposition.

15. Le représentant de l'Ouganda a remercié le secrétariat de la CNUCED de l'appui que celui-ci n'avait cessé de fournir depuis la troisième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement aux pays en développement sans littoral dans le domaine des opérations de transit. Il a en outre invité la CNUCED à poursuivre ce soutien maintenant que les besoins à satisfaire dans ce domaine s'étaient accrus, compte tenu non seulement de l'augmentation du nombre des pays sans littoral, mais également des nombreuses difficultés qui restaient à résoudre. Il a noté le rôle important que les donateurs avaient joué à l'appui de certains programmes, ce dont les pays en développement sans littoral leur étaient reconnaissants; ces pays étaient eux aussi appelés à jouer un rôle plus important, parce qu'ils tireraient parti d'un système international fonctionnant de façon efficace et rentable. A ce propos, le représentant a estimé qu'à la fin de la Réunion il faudrait élaborer un programme d'action que les donateurs pourraient être appelés à appuyer.

16. Etant donné la teneur de la résolution 46/212, qui avait été appuyée sans réserve par les pays de transit, les pays donateurs et les institutions internationales et financières, la Réunion devrait faire porter ses travaux sur les problèmes des pays en développement sans littoral, sans oublier toutefois les problèmes auxquels avaient à faire face les pays de transit.

17. Abordant les principaux problèmes rencontrés par les pays sans littoral, le représentant a noté que si l'élaboration d'un système de transit efficace n'était peut-être pas une question prioritaire pour les gouvernements des Etats de transit côtiers, elle était néanmoins cruciale pour les pays

en développement sans littoral. Faciliter l'accès à la mer des pays en développement sans littoral revêtait une importance critique. A cet égard, un obstacle d'envergure était l'insuffisance des moyens dont disposaient aussi bien les pays sans littoral que les pays de transit pour entretenir, le cas échéant, les infrastructures d'accès à la mer, notamment les routes, les voies ferrées et les ports.

18. S'agissant de l'Afrique, les problèmes de transit étaient particulièrement graves et préoccupants. Même dans les pays plus ou moins bien nantis sur le plan des infrastructures, des problèmes subsistaient. Les formalités à accomplir étaient souvent lentes, frustrantes et coûteuses. Les procédures administratives, en particulier, étaient lourdes et coûteuses. Le représentant a souligné la nécessité d'élaborer d'un commun accord des formalités de transit et de les coordonner avec celles qui régissaient les mouvements physiques de marchandises. Ces formalités devraient porter sur l'ensemble des dispositions à prendre pour faciliter et rentabiliser le transit en provenance et à destination des pays en développement sans littoral.

19. Evoquant la complexité des formalités, la multiplicité des documents requis et la diversité des procédures d'un pays à l'autre, qui étaient souvent sources d'inefficacité dans les couloirs de transit, le représentant a souligné que les pays en développement sans littoral ne pouvaient résoudre à eux seuls leurs problèmes de transit. Vu les besoins en matière de transit par route, par chemin de fer ou par voies navigables intérieures, ces pays devaient nécessairement collaborer étroitement et coopérer avec les pays de transit dans le domaine des services de transport et s'entendre sur des règles qui facilitent un transit rapide et efficace. La question de la coopération revêtait à cet égard une importance critique. Le représentant estimait qu'une telle coopération offrait des avantages réciproques. Pour les Etats côtiers, les services de transit pouvaient être profitables s'ils fonctionnaient de façon efficace et s'ils étaient rentables. Les recettes tirées du transport routier international, du transport ferroviaire et des services portuaires figuraient parmi les avantages manifestes, dans la mesure où elles pouvaient être une source appréciable de devises.

20. Les préoccupations légitimes des Etats côtiers concernant la sécurité douanière et le risque de voir les marchandises tout simplement disparaître dans l'arrière-pays devaient être contrebalancées par les préoccupations tout aussi légitimes et importantes des pays en développement sans littoral, qui tenaient à s'assurer que la sécurité de leurs marchandises, une fois en transit, n'était, sous aucun prétexte, compromise. Le représentant a préconisé, à cet égard, la mise en place d'un mécanisme efficace de surveillance permettant de veiller à l'application des règles et a estimé que le moment était venu de mettre en place des mécanismes institutionnels permettant de surveiller et de faire appliquer les accords de coopération conclus entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit.

21. Il a également noté que des problèmes de transit n'existaient pas en Europe parce que, au fil des ans, cette région avait été en mesure de mettre en place une infrastructure et des mécanismes de coopération efficaces. Les pays sans littoral et de transit devraient tirer des enseignements de l'expérience européenne.

22. Le représentant de la Bolivie a dit que l'enclavement de son pays était la résultante de péripéties politiques remontant dans le passé. Sans vouloir s'appesantir sur l'histoire, il a déclaré qu'il fallait chercher à déterminer les problèmes inhérents à ce phénomène, dont le vocable espagnol "enclaustramiento" rendait bien compte. Il a énuméré sept gros handicaps que les pays en développement sans littoral devaient à une telle situation géographique. Premièrement, il y avait les tracasseries administratives liées à l'application des réglementations en matière de transit et les coûts administratifs occasionnés par la réunion d'informations concernant la réglementation applicable dans tel ou tel pays de transit. Deuxièmement, les pays sans littoral ne tiraient aucun revenu d'activités portuaires, de pêche ou de tourisme côtier. Troisièmement, les entreprises nationales des pays de transit bénéficiaient de meilleurs services techniques et de transport dans les pays de transit que celles des pays sans littoral. Quatrièmement, les pays sans littoral étaient à la merci des aléas de la politique dans les pays de transit, s'exposant ainsi davantage aux risques de bouleversement des réglementations applicables. Cinquièmement, les exportateurs des pays sans littoral se trouvaient dans une position concurrentielle désavantageuse vis-à-vis de leurs homologues des pays de transit et les pays sans littoral exerçaient un attrait moindre sur l'investissement étranger, même dans les cas où ils étaient dotés de zones franches. Sixièmement, ces pays se trouvaient dans l'obligation d'affecter des devises au paiement de services portuaires. Septièmement, l'enclavement n'était pas sans constituer un handicap psychologique.

23. Le représentant a souligné qu'il était d'autant plus nécessaire de résoudre les problèmes des pays sans littoral qu'il fallait donner des chances égales à tous les partenaires nationaux dans l'économie internationale. Les pays en développement sans littoral étaient désavantagés par rapport aux pays de transit du point de vue de la concurrence, et l'équité et la transparence des règles en matière de transit étaient loin d'être réalisées.

24. Les discussions de la Réunion devaient être axées sur quatre domaines. Premièrement, la formulation de recommandations sur la mise en place d'un système d'information. A cet égard, on pourrait notamment envisager d'entreprendre des études de cas du genre évoqué par le représentant de l'Afghanistan. Mais l'entreprise ne devait pas s'arrêter là; on devait s'efforcer de quantifier les divers coûts inhérents à l'enclavement, qui étaient la source des inégalités sur le marché, et réfléchir à la manière dont les flux d'informations entre les pays et l'informatisation de celles-ci pourraient contribuer à renforcer l'efficacité des réseaux de transit. Deuxièmement, il fallait envisager d'affiner les accords de coopération de manière à réduire les coûts. Troisièmement, il fallait revoir la structure des systèmes commerciaux en vue d'établir un régime préférentiel pour les exportations des pays sans littoral étant donné le handicap de ces pays. Quatrièmement, il fallait redéfinir les modalités de l'investissement de manière à permettre aux pays sans littoral d'attirer les investissements.

25. Le représentant du Niger a déclaré que le problème fondamental résidait dans les coûts de transit élevés, qui constituaient un obstacle pour le commerce international et empêchaient l'exploitation des richesses naturelles. A l'indépendance en 1960, le Niger ne comptait que 100 kilomètres de routes

revêtues. Ce pays s'efforçait d'améliorer le système de transit dans le cadre de l'instance régionale qu'était la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR), dont une commission spéciale était chargée des problèmes des pays en développement sans littoral, mais l'amélioration des réseaux de transport internationaux se faisait à un rythme trop lent et on avait l'impression, dans certains cas, que, loin de s'améliorer, la situation ne cessait d'empirer.

26. De sérieuses études avaient été consacrées aux problèmes de transit; il fallait maintenant rechercher des solutions concrètes. A cette fin, on ne pouvait pas s'inspirer de l'expérience des pays développés puisque la plupart des pays coloniaux étaient côtiers. Le représentant a exprimé l'espoir que, à l'issue de la Réunion, les donateurs réfléchiraient à des solutions concrètes aux problèmes de transit au lieu de se borner à proposer de nouvelles études. A son avis, des mesures devaient être prises dans les principaux domaines suivants : i) lourdeur des procédures douanières; ii) faiblesse des capacités administratives et formation; iii) rassemblement de statistiques suffisantes dans le cadre de la gestion; et iv) formation de spécialistes des transports.

27. La représentante du Mali a décrit les principaux problèmes qui entravaient le développement de son pays : médiocrité des ressources, faiblesse des infrastructures, pauvreté technologique, absence de pluies, décalage chronique entre les plans et l'action, faiblesse des revenus et chômage massif chez les jeunes. Il fallait résoudre ces problèmes dans un cadre macro-économique où s'inscrirait le transit, étant donné les coûts de transit élevés et les montants en devises considérables consacrés aux services de transport. Toute mesure tendant à améliorer les réseaux de transit devrait viser à accroître la compétitivité des services dans chaque maillon de la chaîne. Par ailleurs, la diversification des réseaux de transport permettrait aux pays sans littoral d'opérer des choix; il fallait également améliorer les systèmes d'information.

28. Lors d'une conférence tenue au Mali en 1992, divers aspects des problèmes de transit connus par ce pays avaient été examinés, notamment la faiblesse du réseau routier national, la plupart des routes étant sans revêtement, la médiocrité de la capacité des chemins de fer qui assuraient le transport de 60 % de la production du pays, l'ignorance de l'hydrographie du pays, l'absence d'équipement et la détérioration de l'infrastructure des voies d'eau intérieures.

29. Le Mali était tributaire des installations maritimes des pays voisins et réglait sa politique en matière de transport international sur des conventions internationales (telles que la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes de 1974 concernant l'attribution des cargaisons nationales aux compagnies maritimes) et sur des accords bilatéraux. Il s'était doté d'organismes de gestion de l'entreposage de ses marchandises dans les ports de Lomé, d'Abidjan et de Dakar.

30. La politique malienne en matière de transports s'inscrivait dans le cadre des grandes orientations nationales. Elle avait pour principaux objectifs de diversifier les débouchés sur le monde extérieur et de promouvoir le désenclavement des zones rurales. Un plan d'action pour la période 1994-1996

visait à améliorer les couloirs de transit, à désenclaver le pays en établissant des liaisons intrarégionales et à associer davantage le secteur privé à la construction d'infrastructures. La représentante a exprimé l'espoir que les donateurs répondraient aux besoins financiers de ce programme et que les pays de transit s'associeraient aux efforts visant à améliorer les réseaux de transit. Il fallait s'intéresser au problème spécifique des pays en développement sans littoral et, en particulier, des pays en développement sans littoral les moins avancés.

31. Le représentant du Népal, après avoir rendu hommage à la CNUCED pour le rôle de premier plan qu'elle avait joué dans l'examen des problèmes des pays les moins avancés et pour la qualité des documents présentés, a déclaré qu'en dépit de leur diversité tous les pays sans littoral présentaient un trait commun, à savoir l'absence de débouché sur la mer et les incidences de cette situation géographique sur leur développement. Cela étant, il s'agissait pour les participants à la Réunion de formuler des propositions concrètes valables pour tous ces pays. La divergence d'intérêts entre pays sans littoral et pays de transit faisait problème, mais il fallait s'efforcer d'instaurer entre eux une coopération mutuellement avantageuse. Les donateurs avaient un rôle important à jouer à cet égard.

32. Le représentant a souligné qu'il fallait offrir aux pays sans littoral des débouchés commerciaux et un traitement préférentiel en matière d'investissement pour leur permettre de surmonter leurs handicaps géographiques. A son avis, il fallait voir dans la Réunion le premier pas sur la voie de la coopération entre les trois principales parties intéressées.

33. Le représentant de l'Arménie a noté qu'en dépit des efforts considérables faits par les pays sans littoral et les pays de transit, l'application de mesures visant à améliorer les systèmes de transit restait difficile et que c'était dans ce contexte que la résolution 46/212 de l'Assemblée générale avait été adoptée. Cette résolution était d'autant plus opportune que de nouveaux pays sans littoral, en particulier sept républiques nouvellement indépendantes issues de l'éclatement de l'URSS, étaient apparus. Ces nouvelles républiques sans littoral se heurtaient à des problèmes nouveaux. Elles recherchaient en effet de nouveaux marchés du fait que leur commerce s'était auparavant trouvé totalement intégré à celui de l'URSS et, que dans le même temps, les anciens réseaux de transport et de communication avaient cessé d'exister.

34. En ce qui concernait les problèmes propres à son pays, le représentant a déclaré que, du temps de l'URSS, la totalité du commerce arménien était acheminée en Union soviétique via la Géorgie et l'Azerbaïdjan. Or, à l'heure actuelle, l'Azerbaïdjan bloquait le trafic de transit et bien que l'Arménie ait conclu des accords avec la Géorgie, les problèmes intérieurs que connaissait ce pays avaient perturbé le trafic de transit. L'ancienne URSS n'avait aucune relation économique avec les deux autres pays de transit voisins de l'Arménie - la Turquie et la République islamique d'Iran - de sorte qu'il avait fallu instaurer des relations économiques en partant de zéro. La Turquie venait de fermer sa frontière aux marchandises arméniennes à cause du différend opposant l'Arménie et l'Azerbaïdjan à propos du Haut-Karabakh et il n'existait pas de liaison routière avec la République islamique d'Iran.

Cette situation avait des conséquences économiques particulièrement graves, car on ne produisait pas d'énergie localement et la seule autre formule possible, le transport aérien, avait une capacité limitée et était coûteuse.

35. Le représentant a déclaré que la question du transport déterminerait l'avenir du peuple et de l'Etat d'Arménie et que son pays avait besoin de l'assistance et de l'expérience d'autres Etats.

36. Le représentant de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR) a déclaré que 5 des 25 Etats membres de l'organisation qu'il représentait étaient des pays sans littoral et que la CONMINMAR prenait diverses mesures pour essayer de régler les problèmes de transit qu'entraînaient la précarité de l'infrastructure, la mauvaise coordination intermodale, l'insuffisance des communications, la pesanteur des formalités documentaires et le manque de connaissances techniques. Parmi les mesures concrètes qui avaient été prises, on pouvait citer l'aménagement d'aires d'entreposage dans les ports et la baisse des frais portuaires.

37. Le représentant a déclaré que l'appui des donateurs serait bienvenu pour améliorer les systèmes de transit mis en place dans les Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre par le projet PNUD/CNUCED RAF/88/14, qui comportait deux éléments : i) commerce de transit (y compris la facilitation du transit, l'élaboration de conventions concernant le transport routier, la simplification des formalités douanières, la coordination maritime, la gestion de l'information et la création de ports secs) et ii) l'appui au secteur des transports (y compris des systèmes de gestion efficace pour les réseaux routiers, ferroviaires et de navigation intérieure). Une évaluation récente du projet s'était révélée positive et la Banque mondiale, la CEE, la Banque africaine de développement et la France étaient toutes intéressées par les possibilités qu'il offrait de moderniser le matériel et les pratiques. Le représentant a demandé à la communauté internationale de continuer d'appuyer ce projet, faute de quoi l'oeuvre utile déjà accomplie serait réduite à néant.

38. Le représentant du Burundi a déclaré que les pays en développement sans littoral constituaient un groupe de pays qui avaient tous au moins un point commun : ils n'avaient pas accès à la mer et leur commerce international était tributaire de l'existence de systèmes de transit dans au moins un autre pays.

39. Concernant les problèmes auxquels se heurtait le Burundi dans le domaine du transit et les mesures qui avaient été prises pour essayer d'y remédier, les principaux couloirs par lesquels était acheminé le commerce international du Burundi étaient le couloir nord, le couloir sud et le couloir central, et chacun d'eux était caractérisé par des problèmes différents. Dans le couloir nord, les principaux problèmes tenaient aux formalités et réglementations douanières. Avant la signature en 1985 de l'Accord de transit concernant le couloir nord, on comptait 13 documents douaniers, dont 63 exemplaires étaient utilisés entre Mombasa et Bujumbura. La situation avait été simplifiée grâce à l'adoption de la Déclaration de transit douanier par route, mais il restait encore à améliorer la qualité des transports et à éliminer les dépenses qui pourraient être évitées, comme l'avaient fait certains pays.

La Déclaration devait être utilisée conjointement avec d'autres documents. D'autres problèmes se posaient du fait que les autorités douanières demandaient le dépôt d'une caution nationale en garantie contre tout changement de destination des marchandises, tandis que les transitaires préféreraient une caution internationale, et en raison de la nécessité de prévoir une escorte policière pour certaines marchandises. Dans le couloir central, les problèmes tenant aux réglementations et formalités administratives étaient moins graves, mais les obstacles physiques avaient pour effet de restreindre les opérations de transit : notamment insuffisance des wagons et mauvais état de l'infrastructure routière, en particulier durant la saison des pluies. La circulation de l'information posait également un problème, la mise en oeuvre du projet SYDONIA concernant les opérations douanières et l'informatisation de ces opérations devant toutefois permettre d'accélérer les formalités de dédouanement et de réduire les frais d'entreposage.

40. Résumant les principaux problèmes qui affaiblissaient l'économie des pays en développement sans littoral et faisaient obstacle à leur commerce international, le représentant a évoqué cinq domaines nécessitant une action prioritaire : premièrement, l'absence d'une bourse maritime en matière de transit entre les chargeurs dans les pays sans littoral et leurs partenaires dans les pays de transit; deuxièmement, le problème de la responsabilité de la chaîne de transport et, partant, la question des frais de transport porte à porte; troisièmement, l'insuffisance des informations sur les conditions des marchandises en transit et sur les frais de transport porte à porte et les délais de communication de ces informations; quatrièmement, l'absence de participation des pays sans littoral à l'établissement des tarifs dans les ports maritimes; et cinquièmement, l'absence de participation des pays sans littoral aux opérations des compagnies de transports maritimes des pays côtiers et au transport d'une partie des marchandises acheminées par les pays sans littoral.

41. Le représentant a exprimé sa reconnaissance aux pays et organismes donateurs pour leur générosité envers son pays et a déclaré que celui-ci comptait sur les donateurs pour accroître le volume de l'aide consacrée au processus de désenclavement.

42. Le représentant du Malawi a déclaré qu'il était incontestable que l'existence d'un réseau efficient et peu coûteux de transport et de communications revêtait une importance cruciale pour tout pays sans littoral se trouvant géographiquement éloigné des principaux marchés. Il a ensuite décrit les énormes difficultés auxquelles se heurtait le Malawi en ce qui concernait son infrastructure de transport extérieur. Pendant de nombreuses années, ce transport était assuré de façon satisfaisante grâce aux lignes ferroviaires qui desservaient les ports maritimes de Beira et Nacala au Mozambique. Toutefois, durant les années 80, sous l'effet conjugué des activités terroristes et de l'absence d'entretien de l'infrastructure du Mozambique, le réseau ferroviaire et les ports connexes de ce pays avaient cessé d'être exploités. En conséquence, il avait fallu recourir au transport routier en empruntant des circuits détournés et extrêmement coûteux à destination des ports éloignés d'Afrique du Sud.

43. Le représentant a indiqué à la Réunion que, par suite du volume croissant des importations et des exportations, un accord général de coopération entre le Gouvernement de la République du Malawi et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie avait été signé en 1991, accord qui, entre autres clauses, portait création d'une commission commune de coopération. Il s'agissait du quatrième accord à avoir été signé jusqu'à présent par le Malawi avec ses voisins, les autres ayant été conclus avec le Mozambique, le Zimbabwe et la Zambie. En outre, une route nord, dénommée le "couloir nord", était en cours de construction vers la République-Unie de Tanzanie, et on prévoyait de mettre en place des installations de stockage dans le port de Dar es-Salaam. De même, d'autres importations et exportations acheminées à travers le Zimbabwe et la Zambie n'avaient rencontré aucun obstacle. Il espérait que la fin de la guerre civile au Mozambique permettrait de rouvrir au Malawi les ports du Mozambique.

44. Le représentant a demandé aux pays donateurs et aux organismes de financement et de développement de fournir une assistance à son pays pour améliorer ses réseaux de transport intérieur et de transport lacustre, et pour faciliter l'accès aux marchés de ses exportations. Par suite du volume accru du trafic, il était également nécessaire de construire une autre ligne ferroviaire comportant davantage de wagons et qui soit parallèle à la ligne ferroviaire existante, et il fallait aussi prévoir plus de wagons. Le Malawi avait également besoin d'une assistance pour reconstruire ses routes et ses ponts tout au long de ses voies lacustres.

45. Le représentant du Burkina Faso a déclaré que son pays était entouré de six autres pays et que la distance moyenne entre la capitale Ouagadougou et la mer était d'environ 1 000 kilomètres. En raison de cette situation géographique, le Burkina Faso avait pour objectif permanent de s'intégrer avec les autres pays de la région. Le transit constituait un élément essentiel de cette intégration. Le pays cherchait ainsi à réduire les conséquences négatives de son absence de littoral.

46. Faisant le point de la situation du Burkina Faso en matière de transit, le représentant a dit que l'infrastructure était satisfaisante étant donné que des routes goudronnées permettaient d'accéder aux capitales des six pays voisins, y compris Abidjan, qu'une ligne de chemin de fer assurait la liaison avec cette dernière ville et qu'il était possible d'utiliser les ports d'Abidjan, de Dakar, de Lomé, de Cotonou et même de Lagos, dont certains mettaient à la disposition du Burkina Faso des installations d'entreposage adéquates. Toutefois, l'existence d'une infrastructure suffisante ne signifiait pas forcément que l'on en tirait parti. La situation était particulièrement difficile dans des conditions de crise économique générale.

47. Le Burkina Faso faisait de gros efforts pour réduire les frais de transit en améliorant la gestion logistique des marchandises en transit. Un terminal à conteneurs était en construction et le matériel roulant ferroviaire était modernisé. Cependant, le principal problème qui restait à résoudre concernait les pratiques en matière de transit. Des accords avaient été conclus, mais les responsables de leur mise en oeuvre n'étaient pas toujours coopératifs. Le trafic de transit était également ralenti par les formalités douanières ainsi que par des points de contrôle et des documents excessifs. Un accord

avait été conclu en septembre avec le Mali et la Côte d'Ivoire afin de simplifier la documentation, et on s'efforçait d'utiliser un document unique pour l'importation d'hydrocarbures en provenance de Lomé. Il restait toutefois beaucoup à faire et les contributions des donateurs jouaient un rôle important à cet égard.

48. Dans le prolongement de sa déclaration précédente, le représentant de l'Afghanistan a fait les propositions suivantes : i) la CNUCED et le PNUD devraient entreprendre des études intégrées par pays qui porteraient sur les questions de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, afin d'améliorer la reconstruction ou l'achèvement des installations de transit et de réorganiser les services de transit; ii) les experts des pays en développement sans littoral et de transit devraient contribuer à l'élaboration de ces études; iii) le champ de ces études devrait comprendre les principaux points mentionnés dans la résolution 46/212 de l'Assemblée générale en date du 20 décembre 1991 et dans le rapport du secrétariat de la CNUCED TD/B/LDC/AC.1/2 en date du 26 mars 1993; iv) les études devraient également contenir une évaluation préliminaire des dépenses entraînées par l'amélioration, la reconstruction, l'achèvement et la réorganisation des installations et services de transit.

49. Le représentant de la République-Unie de Tanzanie a souligné qu'il ne faisait aucun doute que les difficultés des pays en développement sans littoral étaient en partie dues aux problèmes rencontrés par les pays de transit. Certains de ces problèmes, qui étaient liés à une situation économique générale défavorable, échappaient également au contrôle des pays de transit.

50. La République-Unie de Tanzanie faisait de son mieux pour faciliter le transit et s'était engagée à accroître ses efforts, mais avait besoin d'une assistance, en particulier dans le domaine de la formation de personnel d'encadrement pour faciliter le développement d'installations d'entreposage et d'installations portuaires, compte tenu de l'accroissement considérable du volume de marchandises en transit.

51. Le représentant de la CESAP a informé la Réunion qu'un Organe spécial pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral avait été créé dans le cadre de la révision de l'appareil intergouvernemental de la Commission. Il a souligné que l'Organe spécial visait à faciliter le développement économique de ces groupes de pays défavorisés et à les intégrer dans le processus de croissance dynamique de la région. Il existait aussi une convergence d'autres facteurs favorables, à savoir le renforcement de la libéralisation et l'adoption de stratégies de développement économique orientées vers l'extérieur par les pays de transit, qui étaient eux-mêmes, dans la région de l'Asie et du Pacifique, des pays en développement. Les pays de la SAARC et de l'OCE avaient pris l'initiative de créer une zone tarifaire préférentielle qui permettrait également aux pays membres sans littoral d'accéder plus facilement aux marchés. Ces initiatives sous-régionales constitueraient des éléments de base pour renforcer la coopération économique régionale.

52. Le représentant a en outre informé la Réunion de certaines initiatives prises par la CESAP pour promouvoir le commerce de ces pays ainsi que pour développer leurs liaisons de transport et de communication. Un séminaire récent destiné aux pays les moins avancés sans littoral avait permis de cerner les problèmes et de définir les mesures que les gouvernements devraient prendre au niveau national, par opposition à celles qui nécessiteraient la coopération des pays de transit et à celles que devraient adopter la communauté internationale ou des organismes multilatéraux tels que la CESAP, la CNUCED, etc.

53. Dans le cadre de ses efforts pour promouvoir la coopération régionale et sous-régionale en vue du développement des infrastructures de transport terrestre, la CESAP avait élaboré un projet spécial pour le développement des infrastructures de transport terrestre en Asie ayant pour objectif de faciliter et de promouvoir les mouvements de marchandises et de personnes à l'intérieur de la région et entre les régions grâce à l'identification et au développement d'itinéraires terrestres. Il s'agissait d'un projet intégré englobant les projets de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et de la facilitation du transport terrestre. Il avait pour but de développer, en plus de l'itinéraire sud (Europe-Asie du Sud-Est via la République islamique d'Iran, le Pakistan, l'Inde, etc.), l'itinéraire nord (Europe-Fédération de Russie-Kazakhstan-Chine, etc., jusqu'en péninsule coréenne). Si le réseau ferroviaire et le réseau routier étaient développés de façon intégrée, ces deux itinéraires permettraient aux pays en développement d'Asie, y compris les pays sans littoral, de disposer de liaisons avec l'Europe et d'avoir accès à un port maritime dans la région. Le Népal et la Mongolie étaient déjà parties aux projets de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, tandis que l'Afghanistan et la République démocratique populaire lao, qui n'avaient pas de réseau ferroviaire, participaient au projet de la Route d'Asie. Les six républiques asiatiques sans littoral avaient également été invitées à s'associer au projet de développement des infrastructures de transport terrestre en Asie.

54. La CESAP organisait par ailleurs des études pour identifier et développer des itinéraires permettant de relier les républiques asiatiques aux pays membres voisins de la région. Son secrétariat avait également entrepris des travaux pour publier une carte des liaisons de transport terrestre de la région.

55. Dans le domaine de la facilitation du commerce, la CESAP avait organisé, en collaboration avec la CNUCED, des séminaires au niveau national dans des pays sans littoral comme le Bhoutan, le Népal et la Mongolie, afin de rationaliser les formalités et de simplifier la documentation conformément à la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux. Elle fournissait aussi des services consultatifs aux pays sans littoral sur les accords de transport en transit. Il faudrait sans doute accorder une attention prioritaire à la question des accords de commerce de transit, en particulier pour les six républiques asiatiques.

56. Pour conclure, le représentant a réaffirmé que les préoccupations et les besoins particuliers du nombre croissant de pays sans littoral de la région recevraient une attention prioritaire dans la promotion de la coopération économique aux niveaux sous-régional et régional.

57. Le représentant du Rwanda a exprimé la gratitude de son pays à ses voisins qui permettaient le transit - le Kenya, la République-Unie de Tanzanie et l'Ouganda -, et dit que deux organisations sous-régionales jouaient un rôle particulièrement important dans la promotion de la coopération en matière de transit et du commerce intrarégional du pays - la Communauté économique des pays des Grands Lacs et l'Autorité du bassin de la Kagera. Les relations économiques internationales, notamment l'insuffisance des transferts de capitaux et de technologie, faisaient que ni les pays sans littoral ni les pays de transit ne parvenaient à promouvoir suffisamment la prospérité économique, mais dans le cas du Rwanda, la guerre était un facteur supplémentaire à prendre en considération.

58. Le représentant a noté que des efforts avaient été déployés pour améliorer le réseau routier, mais que le problème principal était d'accroître les transferts nets de ressources vers les pays en développement. La communauté des donateurs devrait reconnaître que la prospérité ne saurait régner tant qu'il subsisterait des poches de pauvreté dans le monde, et que la solidarité internationale était un devoir.

59. Le représentant de la Chine a exprimé sa gratitude à la communauté internationale pour les efforts qu'elle avait déployés pour améliorer les systèmes de transit et a déclaré que la Chine fournissait des facilités de transit aux pays voisins sur la base des principes de l'égalité et des avantages mutuels. En 1991, par exemple, un accord de transport en transit avait été conclu avec la Mongolie, et l'entretien des routes et des chemins de fer de transit était assuré systématiquement.

60. Le représentant a ajouté que les problèmes de transit seraient résolus dès lors que la coopération entre pays en développement de transit et pays sans littoral serait fondée sur les principes de l'égalité et des avantages mutuels, et que la communauté des donateurs devrait également fournir des contributions selon que de besoin.

Décision de la Réunion

61. A sa séance plénière de clôture, le 19 mai 1993, la Réunion a adopté ses conclusions et recommandations concertées (TD/B/LDC/AC.1/3). (Pour le texte des conclusions et recommandations concertées, voir l'annexe I).

Déclarations de clôture

62. Le représentant du Danemark, parlant au nom de la Communauté européenne et de ses Etats membres, a dit que les conclusions et recommandations concertées de la Réunion constituaient un résultat satisfaisant, que les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit et les donateurs pourraient faire fructifier.

63. Le représentant de la CNUCED a noté que les conclusions et recommandations de la Réunion constituaient un important succès pour la coopération en matière de transit entre pays sans littoral et pays de transit et pour le partenariat entre ces pays et les donateurs. L'accord conclu sur des domaines prioritaires pour la coopération en matière de transit et sur les modalités d'action aux niveaux national, sous-régional et international permettait de poursuivre valablement l'amélioration des systèmes de transit. Il a souligné que l'accord sur les mécanismes de suivi garantirait une surveillance effective de la mise en oeuvre des conclusions concertées, lesquelles seraient examinées par le Conseil du commerce et du développement et par l'Assemblée générale.

64. Le Vice-Président/Rapporteur, qui présidait la séance plénière de clôture, a dit que les conclusions et recommandations concertées constituaient une étape importante dans l'élaboration de mesures pour faire face aux problèmes des pays sans littoral, car elles tenaient compte des préoccupations des pays de transit. Il a souligné que les pays en développement sans littoral ne recherchaient pas un statut particulier, mais qu'ils connaissaient des problèmes et des conditions spécifiques, face auxquels ils demandaient aux donateurs d'agir. Il a également souligné que beaucoup dépendait de ce que les pays en développement sans littoral et de transit pouvaient accomplir eux-mêmes.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

65. La séance a été ouverte par le Secrétaire général adjoint de la CNUCED le 17 mai 1993.

B. Election du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

66. A sa première séance, le 17 mai 1993, la Réunion a élu le Bureau suivant :

Présidente : Mme Claudia FRITSCHÉ (Liechtenstein)

Vice-Président et Rapporteur : M. James Boliba BABA (Ouganda)

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

67. A sa séance plénière d'ouverture, la Réunion a adopté l'ordre du jour provisoire tel que modifié, qui se lisait comme suit :

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen des problèmes des pays en développement sans littoral et de transit
4. Mesures concrètes proposées pour s'attaquer aux problèmes des pays en développement sans littoral compte tenu des problèmes des pays en développement de transit
5. Questions diverses
6. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Adoption du rapport de la Réunion

(Point 6 de l'ordre du jour)

68. A sa séance plénière de clôture, le 19 mai 1993, la Réunion a adopté son projet de rapport (TD/B/LDC/AC.1/L.1 et Add.1 et 2) et a autorisé le Rapporteur à le compléter en fonction des travaux de la séance plénière de clôture.

Annexe I

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONCERTÉES : DOMAINES PRIORITAIRES
ET MODALITÉS DE L'ACTION À ENTREPRENDRE POUR AMÉLIORER
LES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET DE TRANSIT

1. Dans sa résolution 46/212, l'Assemblée générale réaffirme que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous les moyens de transport, conformément au droit international. Elle réaffirme également que les pays en développement de transit ont le droit, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays en développement sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs propres intérêts légitimes. Elle demande en outre aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de prendre des mesures, dans l'esprit de la coopération Sud-Sud, y compris la coopération bilatérale, afin de renforcer encore leurs efforts de coopération et de collaboration pour résoudre les problèmes de transit.

2. Afin de relever ces défis, les pays en développement sans littoral et de transit et les pays donateurs, ainsi que les institutions financières et de développement, devraient prendre des mesures concrètes dans divers domaines prioritaires aux niveaux national, sous-régional et international.

I. Domaines prioritaires de coopération en matière de transit

a. Cadre réglementaire

3. Le trafic de transit est favorisé par des accords et des conventions, des arrangements bilatéraux et régionaux appropriés et des efforts de coopération et de collaboration qui arrêtent les principes et les conditions appelés à régir le développement des infrastructures de transit, les modalités de leur utilisation, de leur gestion et de leur entretien et les procédures de transit quotidien. Quant au cadre réglementaire, il doit définir des règles appropriées applicables au transit dans telles ou telles situations et instaurer un mécanisme chargé de veiller à l'application de ces règles.

4. Diverses conventions multilatérales traitent du transit, certaines d'entre elles définissant les principes propres à guider toute entreprise d'élaboration et d'application d'accords de transit bilatéraux et sous-régionaux, d'autres, de caractère technique, pouvant contribuer à mettre au point des cadres pour les opérations de transit. Les pays en développement et les pays sans littoral ne se sont guère empressés d'adhérer à ces conventions. Ces accords sont un outil précieux permettant d'améliorer les systèmes de transit et leur application généralisée renforcerait la coopération internationale.

5. Par ailleurs, un certain nombre d'accords régionaux et sous-régionaux sont consacrés au transit par chemin de fer, par route et par voies navigables intérieures, à la documentation et aux procédures douanières, au système de garantie en matière d'entreposage douanier, à la responsabilité concernant les marchandises, aux installations d'entreposage des marchandises en transit, aux régimes d'entretien des routes, aux redevances payables par les usagers de la route et aux procédures de dédouanement et d'acheminement. Certains problèmes ont souvent été liés à une mauvaise formulation des accords et à la faiblesse des mécanismes chargés d'en contrôler l'application et de régler les différends.

b. Facilités et services de transit

6. L'insuffisance et la détérioration de l'entretien des infrastructures de transit routier sont partout un problème. Dans les pays en développement, le manque général de ressources entrave le développement de ces infrastructures. Cela a beaucoup contribué aux coûts élevés des services routiers, dont les mouvements internationaux de marchandises sont encore largement tributaires. Dans certaines régions, des accords ont été conclus pour améliorer l'entretien des infrastructures routières grâce à la réglementation des limites de charge par essieu des véhicules et à la perception de droits d'usage sur les routes internationales, mais leur application n'est pas encore généralisée, ce qui a des conséquences négatives sur l'infrastructure routière des pays concernés.

7. Malgré l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans certaines régions à la suite de grands programmes de remise en état, dont certains sont financés par la communauté des donateurs, il y a encore de graves problèmes d'équipement et le rôle des chemins de fer dans les transports a encore diminué au profit des routes à cause de la qualité médiocre des services. Le principal obstacle est l'inefficacité relative de la gestion, encore que des efforts soient faits pour adopter une politique de gestion des chemins de fer plus dynamique et plus commerciale, mais ces efforts n'ont pas encore pleinement abouti. Des accords et des arrangements ferroviaires entre pays sans littoral et pays de transit ont aussi contribué à améliorer la coordination des opérations ferroviaires dans certains pays sans littoral et certains pays de transit, mais des améliorations sont encore nécessaires dans ce domaine.

8. L'entreposage des marchandises en transit pose un certain nombre de problèmes difficiles. Avant que les marchandises en transit puissent être acheminées hors du port, les opérations de dédouanement et autres formalités doivent d'abord être accomplies, et elles prennent plus de temps dans les pays sans littoral à cause du surcroît de documentation et de formalités.

9. Les formalités de douane sont l'une des principales causes des retards et des coûts de transit élevés tant dans les ports qu'aux points de passage frontaliers. Il faut mentionner à ce sujet l'arrivée tardive des documents aux ports maritimes de transit, la complexité des formalités de dédouanement aux frontières, la longue durée de l'entreposage, avec les frais élevés, les pertes et les vols qu'elle entraîne, le montant élevé des cautionnements

douaniers et les faibles capacités des agences de dédouanement et des commissionnaires de transport. Par conséquent, la facilitation du commerce est encore plus importante pour les pays sans littoral, pour lesquels les procédures et les formalités administratives sont souvent doublement compliquées.

10. Dans les pays sans littoral et les pays de transit, l'insuffisance des communications entre les centres commerciaux, les ports et les marchés d'outre-mer continue d'être un handicap majeur qui retarde le mouvement des marchandises en transit. Il en résulte parfois d'énormes retards dans l'acheminement des marchandises à destination et en provenance des ports à cause de l'irrégularité des renseignements dont on dispose sur les dates et les heures d'arrivée et de départ des marchandises. Les coûts provoqués par ces retards sont considérables.

11. Les conditions particulièrement défavorables dans lesquelles s'effectue le trafic de transit à destination et en provenance des pays en développement sans littoral exposent les marchandises à des risques de perte et d'avarie, de sorte que les primes d'assurance sont plus élevées. Dans certains cas, les marchandises sont soumises à des inspections prolongées, sont parfois laissées en attente dans des locaux encombrés, non protégés et inadéquats, et doivent être chargées à nouveau pour que le transport intérieur puisse continuer - facteurs qui souvent augmentent les risques.

12. La tendance à une conteneurisation accrue offre la possibilité d'augmenter la sécurité du transport en transit, de réduire les risques de fraudes douanières et d'assurer un transport des marchandises de porte à porte accompli sous la responsabilité d'un exploitant multimodal unique. Cependant, de nombreux pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas encore en mesure de profiter pleinement des innovations ainsi apportées dans la technique et l'organisation des transports internationaux.

13. Dans les pays sans littoral comme dans les pays de transit, il y a une grave pénurie de ressources humaines formées et capables de répondre aux exigences d'une gestion efficace des opérations de transit à tous les niveaux. Cette situation a eu des effets néfastes sur la qualité des services de transit et a contribué à en augmenter le coût.

14. Les politiques des pays de transit en matière de transport sont formulées dans le cadre d'une stratégie nationale globale dans ce domaine et les investissements dans l'infrastructure des transports peuvent être considérés comme étant d'une importance marginale en raison de la concurrence de tous les secteurs de l'économie pour l'obtention de maigres ressources. Le caractère inadéquat des équipements de transit dans les pays de transit peut donc avoir des conséquences négatives sur le coût des services dans ce domaine.

II. Action proposée pour améliorer les systèmes de transit

a. Conventions internationales

15. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient faire des efforts concertés pour devenir parties aux conventions internationales relatives au transit et les appliquer, selon que de besoin.

- i) Une méthode appropriée consisterait à demander l'assistance technique des organismes multilatéraux compétents afin de déterminer les incidences d'une adhésion à ces conventions ainsi que les procédures techniques nécessaires tant avant qu'après la ratification.
- ii) Comme certaines de ces conventions, telles que la Convention de 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral, comprennent des dispositions concernant les droits et les obligations tant des Etats sans littoral que des Etats de transit, il serait tout indiqué de tenir des consultations conjointes pour que les participants, agissant ensemble, puissent envisager d'y devenir parties, les ratifier et les appliquer.

b. Action sous-régionale

16. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient déployer des efforts concertés pour appliquer les accords et arrangements bilatéraux et sous-régionaux.

- i) Ils devraient redoubler d'efforts pour harmoniser et rationaliser davantage encore la documentation et les formalités douanières relatives au transit, conformément aux modèles internationaux de documents élaborés par le Conseil de coopération douanière et la CNUCED. De façon générale, il est également nécessaire de simplifier et d'harmoniser considérablement d'autres documents de transit existant pour les opérations portuaires et transfrontières. Il est recommandé que des arrangements institutionnels, tels que la création de comités pour la facilitation du commerce/transit - chargés de surveiller et de faciliter l'application des documents et formalités convenus - soient pris là où il n'en existe pas encore et soient renforcés là où il en existe déjà.
- ii) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient convenir de normaliser les réglementations régissant la responsabilité des transporteurs en adoptant des accords inter-Etats pour chaque mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial et multimodal) fondés sur les principes directeurs de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), compte tenu des conditions régionales.

- iii) L'harmonisation des dispositions concernant l'entretien de routes le long des couloirs de transit exige également une pleine coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit. Il importe à cet égard d'harmoniser les redevances demandées aux usagers en partant du principe que tous, y compris les propriétaires de véhicules immatriculés dans le pays qui participent aux opérations de transit, doivent financer la construction et l'entretien des routes empruntées, de consacrer les recettes ainsi obtenues à l'entretien du réseau routier, et de coordonner l'application des normes concernant la charge maximale par essieu et les ponts-bascules.
- iv) La libéralisation du commerce des services de transit routier n'aura des effets bénéfiques que si les pays sans littoral et les pays de transit conviennent d'harmoniser et de coordonner leurs politiques. Il importe notamment d'harmoniser les règlements et les règles régissant les activités des transitaires de chaque partie sur le territoire de l'autre (ces activités sont actuellement soumises à l'octroi de permis et de licences et à un régime de partage du trafic) et de rationaliser les subventions accordées aux transporteurs nationaux participant au transit routier international, conformément aux politiques régionales et sous-régionales visant à libéraliser le commerce et les services.
- v) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient prendre d'autres initiatives pour faciliter les opérations de transit, s'agissant notamment de la promotion d'entreprises bilatérales conjointes dans le domaine des transports, de l'amélioration des services de communication et des systèmes intégrés de gestion et du mouvement des véhicules de transport routier ou de matériels roulants ferroviaires à travers les frontières des pays sans littoral et des pays de transit.
- vi) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient mettre en place des mécanismes institutionnels pour surveiller et assurer l'application des accords de coopération conclus entre eux. On ne saurait cependant recommander de modèle particulier, les conditions variant dans chaque cas. L'important est qu'il y ait un mécanisme permettant un dialogue permanent, et que les intéressés ne se contentent pas de se réunir uniquement en cas de crise imminente. Quand les accords font intervenir plusieurs pays et divers modes de transport, la création de petits secrétariats et d'un mécanisme intergouvernemental de consultation permanente constitue certainement une bonne solution. Sur le plan pratique, des dispositions devraient être prises pour permettre des consultations permanentes entre les responsables gouvernementaux des pays sans littoral et des pays de transit et les usagers de moyens de transit en vue de résoudre rapidement les problèmes courants.

- vii) Les transporteurs routiers, les conseils de chargeurs et les transitaires des pays sans littoral et des pays de transit devraient créer des associations privées propres à des sous-régions ou à des couloirs déterminés. Les associations existant déjà devraient être renforcées, avec le concours des chambres de commerce.

17. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient redoubler d'efforts pour promouvoir la coopération et les accords commerciaux à l'échelle régionale et sous-régionale, et la CNUCED, le CCI ainsi que les commissions régionales sont instamment priés de soutenir ces efforts.

c. Action au niveau national

18. L'action à l'échelle sous-régionale est certes indispensable pour améliorer les systèmes de transit, mais elle aura davantage de chance de succès si elle est étayée par des mesures prises à l'échelon national. Certaines mesures ne concernent que les pays sans littoral ou les pays de transit, tandis que d'autres intéressent les deux groupes de pays.

- i) Les pays sans littoral devraient étudier dans quelle mesure leur réglementation contribue à l'efficacité des opérations de transit : prescriptions en matière de change pour réglementer le volume du trafic de transit, en particulier des importations; contrôle des prix pour soutenir les transporteurs routiers nationaux; restrictions concernant l'utilisation de certains modes de transport et mesures visant à encourager la diversification des itinéraires, etc. L'intervention de l'Etat devrait être réduite quand elle entraîne des coûts qui pourraient être évités.
- ii) Afin de réduire au maximum les retards liés à l'accomplissement des formalités douanières dans les ports maritimes, les pays sans littoral devraient encourager activement l'établissement de ports secs quand le volume de trafic est suffisant, et créer notamment des organismes de promotion travaillant en collaboration étroite avec le secteur privé et, dans toute la mesure possible, avec les Etats de transit. Ils devraient aussi s'efforcer de définir des procédures et d'adopter une législation adéquate pour le transit de bout en bout.
- iii) Pour leur part, les pays de transit devraient encourager les autorités portuaires à attirer activement le trafic de transit. Ces efforts devraient être assortis de mesures propres à accroître l'efficacité logistique des importateurs et des exportateurs des pays sans littoral : établissement d'installations d'entreposage et de manutention pour les marchandises en transit, amélioration des procédures, campagnes en faveur des services de transport intérieurs, etc. La gestion des ports devrait être plus conforme aux principes de l'économie de marché et les autorités portuaires devraient disposer d'une plus grande marge de manoeuvre pour opérer les changements voulus.

- iv) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient inciter les transitaires à utiliser les voies ferrées internationales, en améliorant la qualité des services et en restructurant l'administration des chemins de fer, sans exclure pour autant la possibilité d'investir dans de nouveaux réseaux ferroviaires là où cela apparaît rentable.
- v) Les pays sans littoral comme les pays de transit devraient redoubler d'efforts dans le domaine de la formation pour répondre aux besoins en matière de transit, en axant tout particulièrement leur action sur les aspects suivants : organisation et gestion des services de transit par la route et le rail; création et gestion de terminaux, de centres intérieurs de conteneurs et de ports secs; direction et exécution des opérations dans des domaines connexes (assurance, transport aérien et documentation douanière). Ces mesures devraient être complétées par des programmes de formation au niveau sous-régional. Les activités d'assistance technique exécutées par la CNUCED constituent un bon exemple à cet égard.
- vi) Dans certains pays sans littoral et certains pays de transit, il est urgent de prendre des mesures pour améliorer la profession de transitaire. Il faudrait promouvoir les petites et moyennes entreprises de transport en transit, grâce à des programmes de formation et de développement institutionnel.
- vii) Les pays sans littoral comme les pays de transit devraient coopérer avec les organismes d'assurance et les établissements bancaires nationaux et sous-régionaux pour faciliter l'assurance des marchandises entrepôt à entrepôt. Les pays sans littoral ne devraient pas imposer de restrictions au choix de l'assurance, et laisser l'assuré opter pour la meilleure couverture au taux de prime le plus raisonnable.

19. Nombre de règles régissant le commerce de transit ont été conçues dans le cadre de mesures visant à protéger les intérêts légitimes des pays intéressés. Il faudrait tenir compte à l'avenir, lors de leur examen et de leur évaluation ou de l'étude de nouvelles mesures, de la nécessité de parvenir à un équilibre entre les intérêts légitimes des pays en développement sans littoral et ceux des pays en développement de transit.

d. Action au niveau international

20. Les pays et organismes donateurs appuient divers programmes visant à promouvoir l'amélioration des systèmes de transit dans différentes régions et sous-régions. Etant donné les crises économiques persistantes auxquelles se trouvent confrontés les pays sans littoral comme les pays de transit et leur incapacité de maintenir des systèmes de transit efficaces, il importe que les donateurs revoient, s'il y a lieu, les modalités de leur assistance pour l'amélioration des systèmes de transit, afin de répondre aux besoins de ces pays :

- i) Les pays donateurs et les organismes de financement et de développement devraient donner la priorité aux projets et aux programmes visant à améliorer les systèmes de transit qui sont axés sur des sous-régions et des couloirs déterminés et qui répondent de manière adéquate aux besoins des pays sans littoral et des pays de transit.
- ii) Les pays donateurs et les organismes multilatéraux de financement et de développement devraient fournir aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit une assistance financière et technique appropriée, sous forme de dons ou de prêts à des conditions de faveur, pour la construction, l'entretien et l'amélioration d'infrastructures et d'installations de transport, d'entreposage et de transit, ainsi que pour l'établissement d'itinéraires de rechange et l'amélioration des communications.
- iii) Les critères pour l'élaboration de projets d'assistance technique et financière devraient tenir compte de la situation particulièrement difficile des pays considérés, sans que cela compromette la viabilité de ces projets.
- iv) La CNUCED et les institutions financières compétentes continueront à fournir une assistance technique pour soutenir les efforts déployés par les pays sans littoral et les pays de transit en vue d'améliorer les systèmes de transit, apportant ainsi leur contribution dans les divers domaines susmentionnés. Pour certaines activités, toutefois, on pourrait envisager de renforcer le rôle de la CNUCED, en collaboration avec d'autres organismes compétents, en particulier les commissions régionales. Ces activités sont les suivantes :
 - Rassemblement, évaluation et diffusion de renseignements sur les problèmes de transit, en mettant à profit l'expérience de différentes régions et sous-régions en ce qui concerne la mise au point et l'amélioration des systèmes de transit;
 - Pour aider les responsables à résoudre les problèmes de transit et, notamment, à définir les principaux obstacles qui pourraient être supprimés rapidement au moindre coût, réalisation d'études portant sur des sujets tels que l'analyse des frais de transit et leurs incidences, le rôle des systèmes d'information dans l'amélioration des opérations de transit, les moyens d'élargir l'accès aux marchés d'exportation de la production des pays en développement sans littoral, les mesures d'encouragement des investissements étrangers et des exemples d'arrangements de coopération fructueux;
 - Organisation de programmes de formation adaptés aux besoins des responsables du transit, des gestionnaires et des exploitants;

- Surveillance de l'application des mesures décidées par la communauté internationale pour répondre aux besoins et résoudre les problèmes des pays en développement sans littoral en matière de transit;
 - Définition des mesures qui pourraient être adoptées à l'échelle nationale, sous-régionale et internationale pour améliorer les systèmes de transit, compte tenu de l'évolution des conditions économiques et politiques.
- v) Enfin, il est nécessaire d'évaluer les systèmes de transit des Etats sans littoral nouvellement indépendants d'Asie centrale et de Transcaucasie, et d'élaborer un programme pour améliorer les conditions actuelles de transit. Ces pays cherchent à s'implanter sur les marchés mondiaux, ce qui exige l'établissement d'un système de transit multirational complexe et notamment de liens entre les Etats d'Asie centrale, les Etats voisins et les pays de transit d'Asie du Sud. Il faudra leur apporter une assistance technique et financière internationale sous diverses formes, et dresser un inventaire général des besoins en matière d'infrastructure de transit et de rénovation pour étayer les efforts et les programmes nationaux et sous-régionaux. On pourrait s'inspirer, à cet égard, des activités menées par la CESAP dans le cadre de l'Organisation de coopération économique.

III. Suivi des conclusions tripartites

21. La Réunion recommande de procéder comme suit pour surveiller l'application des recommandations concertées :

- i) Une réunion similaire 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, se tiendrait tous les deux ans, au même moment (ou à peu près) que les sessions du Conseil du commerce et du développement ou de l'Assemblée générale;
- ii) Des colloques régionaux ayant pour but de suivre l'application des conclusions concertées seraient organisés régulièrement, au même moment (ou à peu près) que les réunions des commissions régionales.

Annexe II

TABLEAUX STATISTIQUES

Liste des tableaux

- Tableau 1 - Quelques données géographiques et démographiques concernant les pays en développement sans littoral
- Tableau 2 - Indicateurs en matière de transports
- Tableau 3 - Fret en pourcentage de la valeur c.a.f. des importations pour certains groupes de pays
- Tableau 4 - Paiements effectués à des transporteurs étrangers pour des services de transports en proportion des exportations totales de biens et de services
- Tableau 5 - Valeur et pouvoir d'achat des exportations des pays en développement sans littoral
- Tableau 6 - Valeur et volume des importations des pays en développement sans littoral

Tableau 1
Quelques données géographiques et démographiques concernant les pays en développement sans littoral

	Superficie (en milliers de km2)	Distance jusqu'à la mer a/ (km)	Population					Main-d'oeuvre (en pourcentage)	
			Densité démographique (par km2) 1991	Total (millions d'habi- tants) 1991	Espérance de vie moyenne à la naissance (années) 1990-1995 b/	Mortalité infantile (pour 1 000 naissances vivantes) 1990-1995 b/	Population urbaine (en pour- centage) 1990	Dans l'agri- culture 1990	Dans l'industrie 1989
Afghanistan	652.1	2 000 - 10 600	27	17.7	44	162	18	55	11
Bhoutan	47.0	800	34	1.6	49	129	5	91	2
Bolivie	1 098.6	250 - 2 736	7	7.3	61	85	51	42	15
Botswana	581.7	1 100 - 1 400	2	1.3	61	60	28	63	9
Burkina Faso	274.2	900 - 1 210	34	9.2	48	118	9	84	4
Burundi	27.3	1 455 - 1 850	203	5.7	48	106	6	91	2
République centrafricaine	623.0	1 400 - 1 815	5	3.1	47	105	47	63	6
Tchad	1 284.0	1 715 - 2 015	4	5.7	48	122	30	75	4
République démocratique populaire lao	236.9	670	18	4.3	51	97	19	72	6
Lesotho	30.4	740 - 800	59	1.8	61	79	20	80	3
Malawi	118.5	560 - 700	74	8.8	44	142	12	75	6
Malawi	1 240.2	1 170 - 1 289	8	9.5	46	159	19	81	2
Mali	1 566.5	..	1	2.2	64	60	52	30	16
Mongolie	140.8	890	143	20.1	54	99	10	92	1
Népal	1 267.0	1 100 - 2 690	6	8.0	47	124	20	87	1
Niger	406.8	1 043 - 1 935	11	4.4	67	47	48	46	15
Paraguay	26.3	1 750	276	7.3	46	110	8	91	2
Rwanda	17.4	200 - 500	44	0.8	58	73	33	65	7
Swaziland	235.9	1 450	77	18.1	42	104	10	81	3
Ouganda	752.6	2 000 - 2 750	11	8.4	44	84	50	69	7
Zambie	390.6	592 - 2 000	26	10.3	56	59	28	68	8
Zimbabwe									
Ensemble des pays en développement sans littoral	11 018.1	..	14	155.6	49	112	21	76	5
Ensemble des pays en développement	66 336.2	..	43	2 885.9	59	87	39	54	12 c/

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED à partir de données provenant du Bureau de statistique du Secrétariat de l'ONU, de la CEPALC, de la CEA, de la FAO, de la CNUCED, du PNUD et de la Banque mondiale.

a/ Distance entre les principales villes et les principaux ports. Les chiffres correspondent aux itinéraires utilisés les plus courts et les plus longs.

b/ Projections.

Tableau 2
Indicateurs en matière de transports a/

Pays	Réseau routier			Chemin de fer			Aviation civile		
	Total	Routes revêtues	Densité	Réseau	Densité	Trafic marchandises	Trafic passagers	Trafic marchandises	Trafic passagers
	km	%	km/1000 km ²	km	km/1000 km ²	En millions de tonnes par km	En millions de passagers par km	Total (milliers de tonnes)	Total (milliers)
Afghanistan	19 010	15.1	29.2	..	..	..	..	9.9	174
Bolivie	41 642	4.2	37.9	3 701	3.4	510	353	8.0	1 273
Botswana	8 890	26.0	15.3	714	1.2	1 370	..	7.0	118
Burkina Faso	11 150	11.7	40.7	504	1.8	..	..	7.6	112
Burundi	5 430	15.7	195.1	..	..	..	..	7.5	85
République centrafricaine	24 310	2.0	39.0	..	..	..	..	5.6	58
Tchad	27 000	1.4	21.0	..	..	..	..	13.3	84
République démocratique populaire lao	12 983	17.3	54.8	..	..	..	..	..	..
Lesotho	4 650	11.4	153.2	..	..	..	..	0.6	165
Malawi	12 890	18.0	108.8	782	6.6	113	117	5.7	58
Mali	14 040	14.8	11.3	642	0.5	202	186	4.6	233
Mongolie	46 700	19.3	29.8	1 748	1.1	5 956	579	10.2	176
Népal	7 362	40.5	52.3	52	0.4	..	..	17.5	..
Niger	19 560	20.4	15.4	..	..	..	..	5.5	800
Paraguay	14 783	13.5	36.4	441	1.1	14	2	..	97
Rwanda	12 930	5.6	490.9	..	..	..	..	8.5	..
Swaziland	3 447	20.0	202.8	316	18.6	5 487	1 157	..	74
Ouganda	27 000	6.7	114.5	1 100	4.7	82	315	10.0	40
Zambie	37 359	17.3	49.6	1 924	2.6	..	..	14.0	122
Zimbabwe	78 400	16.5	201.0	3 415	8.8	5 287	..	65.0	590
								64.0	233

Source : IRU, World Transport Data, 1990;
FRI, World Road Statistics 1985-1989, édition 1990;
OACI, Digest of Statistics, Airport Traffic 1990;
CESAP, Statistical Yearbook for Asia and the Pacific (1990), et sources nationales;
ONU, Annuaire statistique (37ème livraison-1992).

a/ Données pour 1989 ou pour la dernière année disponible.

Tableau 3

Fret en pourcentage de la valeur c.a.f. des importations
pour certains groupes de pays

	1980	1989	1990
1. Monde, total	6.64	5.29	5.22
2. Pays développés à économie de marché	5.49	4.42	4.40
3. Pays en développement, total :	10.44	9.05	8.60
dont :			
en Afrique	13.42	11.22	11.00
en Amérique	8.85	8.54	8.17
en Asie	10.41	8.35	8.19
4. Pays en développement sans littoral :			
Afrique de l'Ouest <u>1/</u>	22.4	22.3	22.2
Afrique de l'Est <u>2/</u>	17.3	16.8	16.5
Amérique latine <u>3/</u>	16.1	14.5	14.1

Source : FMI, International Financial Statistics Yearbook.

1/ Burkina Faso, Mali, République centrafricaine, Tchad.

2/ Burundi, Ouganda, Rwanda, Zambie.

3/ Bolivie, Paraguay.

Tableau 4

Paielements effectués à des transporteurs étrangers pour des services
 de transports en proportion des exportations totales de biens
 et de services

	Paielements effectués au titre de services de transports (en millions de dollars) 1990	Exportations de biens et de services : total (en millions de dollars) 1990	Rapport paiements/ exportations (en pourcentage) 1990
Afghanistan	92.1 <u>a/</u>	280.6 <u>a/</u>	32.8 <u>a/</u>
Bolivie	149.4	995.5	15.0
Burkina Faso	109.8	369.2	29.7
Burundi	37.2	97.3	38.2
République centrafricaine	61.4 <u>b/</u>	197.7 <u>b/</u>	31.1 <u>b/</u>
Tchad	96.2 <u>a/</u>	199.0 <u>a/</u>	48.3 <u>a/</u>
République démocratique populaire lao	..	81.0 <u>c/</u>	..
Lesotho	25	555.1	4.5
Malawi	167.3 <u>c/</u>	334.8 <u>c/</u>	50.0 <u>c/</u>
Mali	185.3	440.0	42.1
Népal	51.3	447.4	11.5
Niger	42.6 <u>a/</u>	368.7 <u>a/</u>	11.6 <u>a/</u>
Paraguay	6 186.8	1 939.3	9.6
Rwanda	48.6	149.2	32.6
Swaziland	16.9	815.3	2.1
Ouganda	169.4 <u>d/</u>	409.6 <u>d/</u>	41.4 <u>d/</u>
Zambie	201.0 <u>a/</u>	1 427.0 <u>a/</u>	14.1 <u>a/</u>
Zimbabwe	123.7 <u>c/</u>	1 872.7 <u>c/</u>	6.6 <u>c/</u>
Ensemble des pays en développement	55 712.0	955 747.0	5.8

Source : CNUCED, Manuel de statistiques du commerce international
 et du développement.

- a/ 1989.
- b/ 1987.
- c/ 1988.
- d/ 1986.

Tableau 5

Valeur et pouvoir d'achat des exportations des pays en développement sans littoral

Pays	Exportations en 1991			Taux annuel moyen de croissance (%)											
	Total		Par habitant	De la valeur des exportations				Du pouvoir d'achat des exportations				Du pouvoir d'achat des exportations par habitant			
	En millions de dollars	En % du PIB		1988-1989		1989-1990		1990-1991		1970-1980		1988-1989		1990-1991	
			Dollars		1980	1989	1990	1991	1980	1989	1990	1991	1980	1989	1990	1991
Afghanistan	210	2.9	12	21.2	-45.0	-1.3	-10.6	7.9	-47.0	-7.8	-10.8	6.1	-49.1	-12.6	-16.5
Bhoutan	858	20.1	117	19.9	36.8	9.5	-4.7	6.4	34.7	2.5	-4.9	3.8	31.4	0.0	-7.1
Bolivie	1 310	41.0	1 027	34.4	22.4	-11.1	1.9	18.5	18.1	-17.5	2.5	14.2	14.8	-19.8	-0.5
Botswana	75	2.3	8	18.4	-47.2	-2.7	2.7	5.2	-49.0	-9.4	3.1	2.8	-50.4	-11.8	0.3
Burkina Faso	76	6.8	13	17.2	-41.4	-3.8	1.3	3.4	-43.4	-10.7	1.9	1.7	-45.0	-13.3	-1.0
Burundi	133	10.0	43	13.4	103.0	-3.0	2.3	1.0	97.7	-8.6	1.3	-1.2	92.4	-11.0	-1.3
République centrafricaine	137	12.2	24	14.0	-2.8	-2.2	2.2	1.4	-6.1	-9.1	2.0	-0.6	-8.0	-11.1	-0.5
Tchad	80	9.2	18	19.1	-1.2	0.0	0.0	5.1	-4.7	-7.1	0.6	3.3	-7.7	-10.0	-2.5
République démocratique populaire lao	40	7.4	22	26.0	0.0	0.0	0.0	11.1	-3.5	-7.1	0.6	8.6	-5.9	-9.4	-1.9
Lesotho	540	22.5	61	16.4	-6.0	56.6	29.2	3.2	-8.5	44.4	29.8	0.2	-11.5	39.8	25.5
Malawi	280	10.8	29	21.1	8.8	-2.2	5.7	7.2	5.0	-9.4	5.9	4.8	1.8	-12.2	2.6
Mali	250	6.7	12	9.8	-17.2	31.4	19.6	-3.1	-20.1	22.1	20.3	-5.6	-22.2	19.0	17.3
Mongolie	250	9.7	31	33.8	-13.8	-2.0	2.0	18.7	-17.7	-10.1	3.4	15.3	-20.3	-12.9	0.1
Népal	950	17.5	216	18.8	77.0	-17.5	-0.9	3.8	70.8	-24.1	0.3	0.8	66.0	-26.2	-2.5
Paraguay	112	5.2	15	21.1	-18.5	25.0	1.8	7.5	-21.2	17.2	2.2	4.1	-23.8	13.3	-1.2
Rwanda	430	62.4	558	16.0	-2.2	-0.7	-2.3	2.0	-5.0	-8.2	-1.2	-1.0	-7.4	-10.5	-3.7
Swaziland	195	3.8	11	4.6	-8.8	-39.2	28.3	-7.5	-10.1	-43.3	27.4	-10.2	-12.9	-45.0	23.5
Ouganda	920	21.4	109	3.5	14.3	-33.3	2.3	-8.3	11.0	-38.5	2.9	-11.0	7.0	-40.7	-0.8
Zambie	1 300	20.9	127	12.9	-20.3	-2.3	2.4	-0.7	-22.6	-9.7	3.5	-3.7	-25.2	-12.6	-0.3
Zimbabwe															
Ensemble des pays en développement sans littoral	8 146	14.1	54	12.9	5.6	-7.8	2.9	-0.2	2.4	-14.7	3.4	-2.6	-0.8	-17.4	0.0
Ensemble des pays en développement	781 400	27.3	271	25.9	12.6	13.3	5.9	10.1	9.0	4.7	7.4	7.5	6.4	2.3	5.0

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, principalement à partir de CNUCED, Manuel de statistiques du commerce international et du développement, Supplément 1991.

Note : Les taux annuels moyens de croissance ont été calculés au moyen d'une fonction à tendance exponentielle.

a/ Données 1990.

Tableau 6

Valeur et volume des importations des pays en développement sans littoral

Pays	Importations en 1991			Taux annuel moyen de croissance (%)											
	Total	En % du PIB	Par habitant Dollars	De la valeur des exportations			Du pouvoir d'achat des exportations			Du pouvoir d'achat des exportations par habitant			Du pouvoir d'achat des exportations par habitant		
				1970-1980			1970-1980			1970-1980			1970-1980		
				1988-1989	1989-1990	1990-1991	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1988-1989	1989-1990	1990-1991
Afghanistan	650	11.0	37	19.4	-11.3	10.8	-26.5	6.3	-14.6	3.5	-26.6	4.6	-17.9	-1.9	-31.3
Bhoutan	942	16.0	128	20.6	4.9	15.5	31.6	7.1	3.3	8.1	31.3	4.4	0.8	5.6	28.1
Bolivie	1 600	56.8	1 255	28.2	26.8	17.6	-10.1	13.1	22.3	9.2	-9.6	9.0	18.8	6.1	-12.2
Botswana	500	15.4	54	21.8	-34.2	52.2	2.0	8.2	-36.4	41.6	2.4	5.8	-38.1	37.8	-0.4
Burkina Faso	260	21.4	46	22.4	-8.7	25.5	10.2	8.0	-12.0	16.6	10.8	6.2	-14.5	13.2	7.6
Burundi	160	12.3	52	8.9	6.4	6.7	0.0	-3.0	3.6	0.5	-0.9	-5.1	0.8	-2.1	-3.6
République centrafricaine	540	48.1	95	7.5	3.8	21.8	1.9	-4.4	0.3	13.2	1.7	-6.3	-1.7	10.7	-0.8
Tchad	155	17.9	36	2.4	-7.4	3.3	0.0	-9.7	-10.7	-4.0	0.6	-11.2	-13.5	-7.0	-2.5
République démocratique populaire lao	450	97.5	251	30.8	2.3	20.5	-15.1	15.3	-1.3	11.9	-14.6	12.7	-3.7	9.1	-16.7
Lesotho	600	30.8	68	17.1	24.2	12.8	4.7	3.8	20.9	4.0	5.2	0.8	16.9	0.7	1.7
Malawi	610	24.4	64	23.2	-2.5	20.0	1.7	9.0	-6.0	11.1	1.9	6.6	-8.8	7.7	-1.3
Mali	770	22.0	38	18.6	-14.6	18.1	12.2	4.6	-17.6	9.7	12.9	1.9	-19.7	6.9	10.1
Mongolie	370	14.3	46	27.5	-1.3	-2.7	2.8	13.2	-5.8	-10.8	4.2	9.9	-8.7	-13.5	0.8
Népal	1 212	24.0	276	24.5	3.6	88.9	-7.7	8.8	0.0	73.9	-6.6	5.7	-2.9	69.0	-9.1
Niger	310	13.5	43	26.4	-9.8	-13.5	7.6	12.2	-12.7	-18.9	8.1	8.6	-15.6	-21.6	4.4
Paraguay	430	71.0	558	25.5	12.6	-13.9	-14.0	10.4	9.4	-20.5	-13.0	7.1	6.7	-22.5	-15.3
Rwanda	660	19.5	36	2.9	19.9	19.6	-15.4	-9.1	18.1	11.7	-16.0	-11.7	14.4	8.2	-18.5
Swaziland	1 200	29.5	142	5.6	4.1	42.4	-3.5	-6.4	1.0	31.2	-2.9	-9.2	-2.6	26.5	-6.4
Ouganda	1 000	17.3	97	10.9	-16.2	-3.7	-4.8	-2.5	-18.6	-11.0	-3.7	-5.4	-21.4	-13.8	-6.7
Zambie															
Zimbabwe															
Ensemble des pays en développement sans littoral	12 419	22.9	82	15.8	0.5	19.2	-3.5	2.4	-2.8	10.7	-3.2	-0.1	-5.8	7.2	-6.4
Ensemble des pays en développement	780 300	26.8	270	23.8	10.7	15.4	7.9	8.3	7.2	6.6	9.4	5.8	4.7	4.2	6.9

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, principalement à partir de CNUCED, Manuel de statistiques du commerce international et du développement, Supplément 1991.

Note : Les taux annuels moyens de croissance ont été calculés au moyen d'une fonction à tendance exponentielle.
a/ Données 1990.

Annexe III

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Etats membres de la CNUCED qui sont parties contractantes à un certain nombre de conventions internationales
majeures concernant les opérations de transit

	Convention de 1965 relative au transit a/	Article V de l'Accord général (GATT) b/	Convention de Kyoto c/	Convention TIR d/	Convention relative aux con- teneurs e/	Convention de 1982 sur le contrôle des marchan- disées aux frontières f/	Convention de La Haye g/	Convention de Varsovie h/	CIM i/	CMR j/	Convention de 1968 sur la circu- lation routière k/	Règles de Hambourg de 1978 l/
<u>Pays en dévelop- pement sans littoral (Afrique)</u>												
Botswana		X						X				X
Burkina Faso	X	X						X				X
Burundi	X	X	X									
République centrafricaine	X	X									X	
Tchad	X	X						X				
Lesotho	X	X	X			X						X
Malawi	X	X						X				X
Mali	X	X						X				
Niger	X	X						X			X	
Rwanda	X	X	X					X				
Swaziland	X							X				
Ouganda		X	X					X				X
Zambie	X	X	X					X				X
Zimbabwe		X	X					X			X	

	Convention de 1965 relative au transit a/	Article V de l'Accord général (GATT) b/	Convention de Kyoto c/	Convention TIR d/	Convention relative aux con- teneurs e/	Convention de 1982 sur le contrôle des marchan- dis aux frontières f/	Convention de La Haye g/	Convention de Varsovie h/	CIM i/	CMR j/	Convention de 1968 sur la circu- lation routière k/	Règles de Hambourg de 1978 l/
<u>Pays de transit</u> (Afrique)												
Algérie			X	X	X		X	X	X			
Angola							X	X				
Bénin		X						X				
Cameroun		X	X				X	X				
Congo		X						X				
Côte d'Ivoire		X	X				X	X			X	
Ghana		X					X	X				
Guinée							X	X			X	
Kenya		X	X				X	X			X	
Mauritanie		X						X				
Mozambique		X					X	X				
Nigéria	X	X	X					X			X	
Sénégal		X	X				X	X			X	
Afrique du Sud		X	X			X					X	
Soudan												
République-Unie de Tanzanie		X					X	X				X
Togo		X										
Zaïre		X					X	X			X	

	Convention de 1965 relative au transit a/	Article V de l'Accord général (GATT) b/	Convention de Kyoto c/	Convention TIR d/	Convention relative aux con- teneurs e/	Convention de 1982 sur le contrôle des marchan- disés aux frontières f/	Convention de La Haye g/	Convention de Varsovie h/	CIM i/	CMR j/	Convention de 1968 sur la circu- lation routière k/	Règles de Hambourg de 1978 l/
<u>Pays sans littoral</u>												
<u>(Asie)</u>												
Afghanistan				X				X				
<u>Bhoutan</u>												
République démocra- tique populaire lao	X							X				
Mongolie	X							X				
Népal	X							X				
<u>Pays de transit</u>												
<u>(Asie)</u>												
Chine			X		X			X				
Cambodge								X				
Inde		X	X					X				
Iran, République islamique d'				X			X	X			X	
Pakistan		X	X					X			X	
Fédération de Russie	X			X	X	X		X		X	X	
Thaïlande		X										
Viet Nam								X				

	Convention de 1965 relative au transit ^{a/}	Article V de l'Accord général (GATT) ^{b/}	Convention de Kyoto ^{c/}	Convention TIR ^{d/}	Convention de 1972 relative aux conteneurs ^{e/}	Convention de 1982 sur le contrôle des marchandises frontalières ^{f/}	Convention de La Haye ^{g/}	Convention de Varsovie ^{h/}	CIM ^{i/}	CMR ^{i/}	Convention de 1968 sur la circulation routière ^{k/}	Règles de Hambourg de 1978 ^{l/}
<u>Pays sans littoral</u> (Amérique latine)												
Bolivie		X										
Paraguay							X				X	
<u>Pays de transit</u> (Amérique latine)												
Argentine		X					X		X			
Brésil		X									X	
Chili	X	X		X								X
Pérou		X					X					

- ^{a/} Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral, 1965.
^{b/} Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.
^{c/} Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers.
^{d/} Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR).
^{e/} Convention douanière relative aux conteneurs, 1972.
^{f/} Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.
^{g/} Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.
^{h/} Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.
^{i/} Convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM).
^{j/} Convention relative au transport des marchandises par route (CMR).
^{k/} Convention sur la circulation routière, 1968.
^{l/} Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978.

Annexe IV

ACCORDS SOUS-REGIONAUX ET BILATERAUX

Accords sous-régionaux et bilatéraux entre des pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit concernant le transit et les installations ferroviaires, routières et portuaires

Pays en développement sans littoral	Accord sous-régional et/ou bilatéral de transit	Zone de libre-échange	Union douanière	Union monétaire	Copropriété des chemins de fer	Accords entre compagnies de chemins de fer	Accords bilatéraux concernant les ports	Ports de réserve
Botswana	SACU a/ MOU b/	SADC c/	SACU c/					
Burkina Faso	TRIE h/ Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Togo, Bénin	CEAO d/ CEDEAO e/		BCEAO k/		Côte d'Ivoire Togo, Bénin		Côte d'Ivoire
Burundi	NCTA i/ Rép.-Union de Tanzanie	ZEP f/				NCTA, Rép.-Union de Tanzanie		Rép.-Union de Tanzanie
République centrafricaine	Cameroun, Gabon, Congo, Guinée équatoriale	UDEAC	UDEAC	Cameroun, Congo				Congo, Cameroun
Tchad	Algérie, Cameroun, République centrafricaine	UDEAC g/	UDEAC	Cameroun, République centrafricaine, Congo				Congo
Lesotho	SACU, MOU	SADC, ZEP	SACU	RMU				
Malawi	Rép.-Union de Tanzanie, Mozambique, Zambie	SADC, ZEP		Mozambique		Rép.-Union de Tanzanie, Mozambique		Rép.-Union de Tanzanie, Mozambique
Mali	TRIE, Bénin, Côte d'Ivoire, Togo, Burkina Faso	CEDEAO, CEAO		BCEAO		Sénégal		Togo, Bénin, Mauritanie, Côte d'Ivoire, Sénégal
Niger	TRIE, Bénin, Burkina Faso, Nigéria, Ghana, Côte d'Ivoire	CEDEAO, CEAO		BCEAO		Bénin, Togo, Nigéria		Bénin, Nigéria

Pays en développement sans littoral	Accord sous-régional et/ou bilatéral de transit	Zone de libre-échange	Union douanière	Union monétaire	Copropriété des chemins de fer	Accords entre compagnies de chemins de fer	Accords bilatéraux concernant les ports	Ports de réserve
Rwanda	NCTA	ZEP					Rép.-Union de Tanzanie, NCTA	Rép.-Union de Tanzanie
Swaziland	SACU, MOU	SADC, ZEP	SACU	RMU		Mozambique		Mozambique
Ouganda	NCTA	ZEP				Kenya, Rép.-Union de Tanzanie	NCTA, Rép.-Union de Tanzanie	
Zambie	Rép.-Union de Tanzanie	SADC, ZEP			Rép.-Union de Tanzanie	Rép.-Union de Tanzanie, Zimbabwe, Zaïre, Afrique du Sud	Rép.-Union de Tanzanie	
Zimbabwe	Mozambique	SADC, ZEP				Zambie, Mozambique, Afrique du Sud	Mozambique	Mozambique
Afghanistan	Iran, République islamique d', Pakistan, Fédération de Russie							Pakistan
Bhoutan	Inde	Inde	Inde					
République dém. populaire lao	Thaïlande						Thaïlande, Viet Nam	Thaïlande
Mongolie	Fédération de Russie, Chine				Fédération de Russie			
Népal	Inde						Inde, Bangladesh	Inde
Bolivie	Argentine, Brésil, ALADI i/ Chili, Pérou	ALADI i/			Chili		Chili, Pérou	Chili, Pérou
Paraguay	Argentine	ALADI i/, Argentine, Brésil						Argentine

Pour les notes, voir page suivante

Notes

- a/ SACU Southern African Customs Union (Union douanière d'Afrique australe).
- b/ MOU Memorandum of Understanding between the Government of South Africa, Botswana, Lesotho and Swaziland (Protocole d'accord entre les gouvernements d'Afrique du Sud, du Botswana, du Lesotho et du Swaziland).
- c/ SADC South African Development Community (Communauté sud-africaine de développement).
- d/ CEAO Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest.
- e/ CEDEAO Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
- f/ ZEP Zone d'échanges préférentiels entre les Etats d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe.
- g/ UDEAC Union douanière et économique d'Afrique centrale.
- h/ TRIE Convention relative au transport routiers inter-Etats de marchandises.
- i/ ALADI Association latino-américaine d'intégration.
- j/ NCTA Northern Corridor Transit Agreement (Accord de transit pour le couloir septentrional).
- k/ BCEAO Banque centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
- l/ RMU Rand Monetary Union (Union monétaire rand).

Annexe V

PARTICIPATION AUX TRAVAUX

1. Les Etats membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la Réunion :

Afghanistan	Fédération de Russie	Ouzbékistan
Allemagne	France	Pakistan
Arménie	Grèce	Paraguay
Bénin	Inde	Pays-Bas
Bhoutan	Japon	République démocratique
Bolivie	Kazakhstan	populaire lao
Bostwana	Kenya	République-Unie de Tanzanie
Burkina Faso	Lesotho	Royaume-Uni de Grande-Bretagne
Burundi	Malawi	et d'Irlande du Nord
Chili	Mali	Rwanda
Chine	Mongolie	Sénégal
Congo	Népal	Tadjikistan
Côte d'Ivoire	Niger	Tchad
Danemark	Nigéria	Zambie
Etats-Unis d'Amérique	Ouganda	Zimbabwe

2. Les organes ci-après du Secrétariat de l'ONU étaient représentés à la Réunion :

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP);

Bureau de New York des commissions régionales.

3. L'institution spécialisée ci-après était représentée à la Réunion :

Organisation maritime internationale (OMI).

4. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la Réunion :

Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO);

Communauté européenne;

Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR);

Organisation de l'unité africaine (OUA).

Annexe VI

LISTE DES DOCUMENTS

Documents de base

- | | |
|-----------------|--|
| TD/B/LDC/AC.1/1 | Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux |
| TD/B/LDC/AC.1/2 | Systèmes de transit pour les pays en développement sans littoral : situation actuelle et action proposée |

Documents d'information

- | | |
|--------------------|--|
| UNCTAD/LDC/Misc.2 | Support for land-locked countries of South America. Contribution by the Economic and Social Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) |
| UNCTAD/LDC/Misc.3 | Activities on behalf of the land-locked developing countries. Contribution by the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) |
| UNCTAD/LDC/Misc.4 | Assistance to land-locked countries with regional implications. Contribution by the Asian Development Bank |
| UNCTAD/LDC/Misc.5 | Customs transit in international road haulage. Contribution by the International Road Transport Union |
| UNCTAD/LDC/Misc.6 | Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in West/Central Africa. Study prepared by Pierre Encontre |
| UNCTAD/LDC/Misc.7 | Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in East/Central Africa. Study prepared by Stephen Wainana |
| UNCTAD/LDC/Misc.8 | Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Southern Africa. Study prepared by Shemmy Simuyemba |
| UNCTAD/LDC/Misc.9 | Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Asia |
| UNCTAD/LDC/Misc.10 | International transport costs facing land-locked developing countries |

- | | |
|--------------------|--|
| UNCTAD/LDC/Misc.11 | Legal and institutional framework for transit operations:
current situation and proposals for improvement |
| UNCTAD/LDC/Misc.12 | Synopsis of UNCTAD's technical cooperation activities
in the area of transit traffic |
| UNCTAD/LDC/Misc.13 | The role of airfreight in African land-locked developind
countries. Study prepared by P.R.S Wilson |
| UNCTAD/LDC/Misc.14 | Improvements of current transit insurance arrangements
for land-locked developing countries. Study prepared
by Habib Makar |
| UNCTAD/LDC/Misc.15 | Transit systems for Bolivia and Paraguay |
