



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr.
LIMITÉE

TD/B/LDC/AC.1/L.2
20 juin 1995
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT
Deuxième Réunion d'experts gouvernementaux
de pays en développement sans littoral et
de transit ainsi que de représentants de
pays donateurs et d'organismes de financement
et de développement
New York, 19-22 juin 1995

Projet de rapport de la deuxième Réunion du Groupe d'experts
gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de
transit ainsi que de représentants de pays donateurs et
d'organismes de financement et de développement

Tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York,
du 19 au 22 juin 1995

Rapporteur : M. Mushi Jean Bosco BUTERA (Rwanda)

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1 - 2	2
I. EXAMEN DES PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT (point 3 de l'ordre du jour), et		
PROPOSITIONS D'ACTION (point 4 de l'ordre du jour) . .	3 - 26	3
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	27 - 30	10

Annexe

- I. PROPOSITION RELATIVE À L'ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE GLOBAL DE COOPÉRATION
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT EN TRANSIT ENTRE LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET DE TRANSIT ET LA COMMUNAUTÉ DES DONATEURS

INTRODUCTION

1. Au paragraphe 5 de sa résolution 48/169, l'Assemblée générale a, entre autres, invité les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins à renforcer encore leurs arrangements de coopération en vue de développer, avec l'assistance technique et financière de donateurs et d'institutions financières, les infrastructures, institutions et services de transit de manière à faciliter la circulation plus rapide des marchandises en transit. Soucieuse de continuer à encourager les efforts visant à perfectionner les systèmes de transport en transit, l'Assemblée a également prié le Secrétaire général de convoquer une deuxième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement en vue d'examiner les mesures qu'ils prennent à cette fin. Cette réunion, qui a eu lieu à New York du 19 au 22 juin 1995, a été précédée par un Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit, organisé du 14 au 16 juin 1995 également à New York, en application du paragraphe 12 de la même résolution. Les conclusions de ce colloque ont été présentées à la réunion intergouvernementale pour examen plus approfondi.

2. Dans son discours d'ouverture, le Président a déclaré que les conclusions du Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit, tenu du 14 au 16 juin 1995, représentaient un succès extraordinaire dans les efforts faits pour établir un cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs. Ce colloque avait également été l'occasion d'aborder les problèmes liés à la nécessité d'une intervention des donateurs à l'appui des programmes de développement du transport en transit. Ses délibérations représentaient un examen approfondi des questions de gestion et d'exploitation liées au transport en transit et ses conclusions traduisaient la volonté de mettre en place un cadre global, qui permette de créer un environnement viable à long terme pour assurer des opérations efficaces de transport en transit. La Réunion offrait aux pays sans littoral et en transit et leurs partenaires oeuvrant pour le développement une excellente occasion de procéder à un échange de vues et de passer en revue les problèmes du transport en transit et les propositions touchant les mesures à prendre pour y remédier, qui figuraient dans le rapport du Colloque.

Chapitre I

EXAMEN DES PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT (Point 3 de l'ordre du jour)

PROPOSITIONS D'ACTION (Point 4 de l'ordre du jour)

3. Pour l'examen de ces points de l'ordre du jour, la Réunion était saisie de trois principaux rapports intitulés "Amélioration des systèmes de transport en transit des pays en développement sans littoral et de transit : principales observations et recommandations" (UNCTAD/LLDC/SYMP/3) et "Résumé de la situation actuelle et des difficultés rencontrées à l'échelle sous-régionale et régionale dans le domaine du transport en transit" (UNCTAD/LLDC/SYMP/4) et "Propositions relatives à l'établissement d'un cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et en transit et la communauté des donateurs" (UNCTAD/LLDC/SYMP/5).

4. Présentant le rapport du Colloque, le Président a fait observer que ce rapport traitait des problèmes fondamentaux qui se posaient aux gouvernements en matière de transport en transit, des questions sectorielles intéressant tous les modes de transport dont les chemins de fer et les routes, les voies de navigation intérieures, les communications et le transport aérien. Il décrivait également le rôle joué par les mesures internationales de soutien dans le secteur du transport en transit.

5. Dans sa déclaration liminaire, le représentant de la CNUCED a présenté dans les grandes lignes les propositions relatives à l'établissement d'un cadre stratégique de coopération dans le domaine du transport en transit dont le Colloque était convenu et qui portaient notamment sur les problèmes fondamentaux qui se posaient aux gouvernements en matière de transport en transit et sur les questions sectorielles. S'agissant du premier point, les propositions concernaient la libéralisation des échanges dans le secteur des services en transit; le renforcement des arrangements de coopération bilatéraux et sous-régionaux; la nécessité de trouver des itinéraires de rechange; la mise en place de mécanismes institutionnels; la nécessité d'adhérer aux conventions internationales; la promotion du commerce régional et sous-régional; l'amélioration des moyens de formation; la prévention de la dégradation de l'environnement; et les infrastructures de transport en transit. Quant aux questions sectorielles, elles concernaient la nécessité d'encourager la gestion des opérations de transit pour tous les modes de transport selon des critères commerciaux, la promotion de la privatisation du trafic de transit et la participation du secteur privé à l'élaboration de politiques dans ce domaine.

6. Évoquant le rôle de la communauté des donateurs, les participants au Colloque sont convenus de la nécessité d'accroître considérablement l'assistance financière et technique dont bénéficiaient les pays en développement sans littoral et de transit. Les domaines devant recevoir en priorité une assistance financière étaient notamment les suivants : promotion de nouveaux investissements; tracé d'itinéraires de rechange; formulation de projets de

/...

construction de ports secs; fourniture de matériel de transport en transit; exécution de projets en matière de commerce et de production pour favoriser l'essor du commerce régional. Il était également demandé aux pays développés d'ouvrir leurs marchés aux produits d'exportation intéressant les pays en développement sans littoral.

7. La CNUCED et les commissions économiques régionales ainsi que les organismes d'assistance technique intéressés devraient étoffer encore leurs programmes d'assistance aux pays en développement sans littoral et de transit en ce qui concerne divers aspects du transport en transit. Pour ce qui est de la suite à donner aux recommandations du Colloque, ce dernier est convenu que la CNUCED devrait constituer des groupes consultatifs qui auraient compétence pour les couloirs de transit en coopération avec les pays en développement sans littoral et en transit, les pays donateurs, les commissions économiques régionales et les organismes sous-régionaux compétents.

8. La représentante de la Mongolie, parlant au nom du groupe des 29 pays en développement sans littoral, a félicité la CNUCED d'être le seul organisme des Nations Unies à entreprendre des activités en faveur des pays sans littoral. À mesure qu'avait augmenté le nombre d'États sans littoral, leurs problèmes s'étaient aussi multipliés. Les graves difficultés rencontrées par ces pays du fait de leur situation géographique dans leurs efforts de développement en général nécessitaient une attention plus grande et un soutien accru de la part de la communauté internationale. Outre les arrangements bilatéraux et sous-régionaux, l'application des accords internationaux pertinents favoriserait la mise en place d'un système efficace et fiable de transport en transit. Il était donc regrettable qu'un certain nombre d'accords internationaux relatifs aux opérations de transport en transit n'aient pas été convenablement appliqués. De plus, certaines conventions internationales ayant été conçues en fonction des besoins économiques et techniques des pays développés, le groupe des 29 pays estimait qu'il fallait envisager d'élaborer un instrument prévoyant des garanties minimales pour les pays en développement sans littoral.

9. Les propositions relatives à l'établissement d'un cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs constituaient une base solide sur laquelle appuyer les activités futures. Avec la mondialisation croissante de l'économie et du commerce, les coûts et risques liés au transit venaient aggraver encore la situation économique, sociale et financière des pays en développement sans littoral en réduisant la valeur des exportations et en gonflant le prix des importations, ce qui rendait ces pays moins compétitifs sur les marchés internationaux. Aussi le groupe des 29 pays sans littoral avait-il prié le secrétariat de la CNUCED en mars 1995 d'établir un rapport sur l'impact des accords adoptés lors des négociations d'Uruguay sur les pays en développement sans littoral.

10. Le représentant de la France, parlant au nom des membres de l'Union européenne, a déclaré que ces derniers se sont intéressés aux problèmes des pays en développement sans littoral dans le cadre de l'Assemblée générale des Nations Unies, mais qu'ils hésitaient quelque peu à reconnaître une catégorie de pays sur la base de caractéristiques géographiques. Un handicap géographique ne constituait pas en soi un facteur de sous-développement économique, comme

tendrait à le prouver l'expérience de certains membres de l'Union européenne. Toutefois, s'ils voulaient venir à bout des difficultés qu'ils rencontraient en matière de transit, les pays en développement sans littoral devaient entretenir de bonnes relations avec les pays voisins de transit. Pour l'Union européenne, l'absence de développement suffisant constituait le critère justifiant la fourniture d'une aide au développement et la catégorie des pays les moins avancés était prioritaire à cet égard. Les pays sans littoral qui entraient dans cette catégorie bénéficieraient du même coup de cette priorité.

11. Il n'en restait pas moins que l'Union européenne reconnaissait les difficultés des pays en développement sans littoral, comme en témoignait la Convention de Lomé. Elle reconnaissait aussi l'utilité des travaux menés par la CNUCED en coopération avec d'autres organismes. Pour sa part, elle aidait les pays sans littoral à élaborer des arrangements de transit et continuerait à le faire. L'Union européenne a pris note des conclusions du Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit qu'elle examinerait au cours de la présente réunion.

12. Le représentant de l'Ouganda a déclaré qu'étant sans littoral, son pays dépendait du Kenya et de la Tanzanie pour son accès à la mer. Toutefois, il était aussi un pays de transit pour le Rwanda, le Burundi et le Zaïre, qui étaient également sans littoral. Après une période d'instabilité qui a pris fin en 1986, l'Ouganda avait entrepris des programmes de réforme économique et de remise en état de son infrastructure physique. Il a notamment adopté un programme prioritaire quadriennal d'entretien du réseau routier (1994-1998) ainsi qu'un plan décennal de construction et d'entretien des autoroutes. Les axes routiers permettant d'accéder à la mer à Mombasa et Dar es-Salaam étaient surchargés et mal entretenus. Sur l'itinéraire conduisant à Mombasa, on se heurtait tout particulièrement à la lourdeur des procédures douanières et administratives tandis que des problèmes de capacité et de télécommunications se posaient sur l'axe routier menant à Dar es-Salaam. L'Ouganda attachait une extrême importance à l'existence d'une coopération étroite avec les pays voisins de transit. Il a non seulement conclu des accords bilatéraux mais aussi participé aux travaux d'organismes sous-régionaux dont l'Accord de transit du couloir Nord et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). L'Ouganda et les pays voisins de transit ont établi d'importantes normes juridiques dans le cadre d'accords de coopération bilatéraux et sous-régionaux. La communauté internationale devait apporter son soutien pour renforcer les efforts entrepris aux niveaux national et sous-régional, et notamment une assistance technique pour promouvoir le développement humain et pour établir et appliquer des normes environnementales. Enfin, l'Ouganda a proposé de convoquer dans l'avenir proche une conférence des Nations Unies consacrée aux pays en développement sans littoral et de transit et à la communauté des donateurs.

13. Le représentant du Népal a indiqué que, grâce aux mesures de libéralisation du commerce, les échanges avaient plus que doublé en volume au cours des quatre dernières années. La poursuite de cette politique de libéralisation devrait accentuer les problèmes qui se posaient au niveau des systèmes de transport et de transit. En ce qui concernait le transport en transit, de nombreux problèmes d'exploitation avaient été et pourraient être résolus au niveau bilatéral. La modernisation des infrastructures ne pourrait cependant se faire sans un renforcement de l'appui international. Le secrétariat de la CNUCED devait

fournir l'appui nécessaire à la mise au point et à l'utilisation de modalités, procédures et systèmes de documentation harmonisés.

14. L'essor des transports aériens et fluviaux devrait permettre d'alléger les contraintes qui pesaient sur le transport en transit par voie routière et atténuer les problèmes de transit. À moyen terme, les pays autres que ceux de transit immédiat pourraient, pour faciliter les échanges commerciaux des pays sans littoral, offrir des préférences tarifaires spéciales pour les produits d'exportation intéressant ces pays et consentir des taux de fret aérien et redevances connexes à des conditions de faveur. Il importait que la CNUCED fasse mieux connaître toutes les conventions et résolutions relatives au transport en transit. L'organisation d'un forum régional, avec la participation des pays sans littoral et de transit, des bailleurs de fonds, de la CNUCED et des organismes régionaux compétents, serait propice à l'amélioration du système de transport en transit.

15. Les conclusions auxquelles étaient parvenus les participants au Colloque pourraient utilement servir de fondement aux mesures qui seraient prises pour favoriser l'expansion du transport en transit au bénéfice des pays en développement sans littoral. L'intervenant s'est déclaré convaincu que l'application des mesures proposées serait, grâce à l'appui des pays de transit, des bailleurs de fonds et des organisations internationales, couronnée de succès.

16. Le représentant du Rwanda a évoqué la tragédie que son pays avait vécue et remercié tous les bailleurs de fonds qui avaient, à cette occasion, prêté assistance au Rwanda. Ce pays avait, d'urgence, besoin d'une aide en vue de réparer et remettre en état les infrastructures matérielles, rétablir le parc automobile et reconstituer, dans le secteur des transports publics et privés, son capital humain. Les itinéraires de rechange que le Rwanda avait établis via Mombasa et Dar es-Salaam ne seraient viables que si, grâce à l'appui international, l'on parvenait à supprimer les obstacles matériels et autres qui entravaient leur exploitation. Le Rwanda a engagé l'Union européenne à poursuivre l'exécution du projet relatif au train bloc le long du couloir central jusqu'à Dar es-Salaam et à envisager de financer une liaison ferroviaire entre le Rwanda et le couloir central de manière que ce pays dispose d'autres routes de transit.

17. Le représentant de la République populaire de Chine a rappelé qu'en raison de l'étendue de son territoire et de son littoral ainsi que du nombre de pays avec lesquels elle avait une frontière commune, la Chine était l'un des principaux pays de transit en Asie. Il a évoqué la célèbre route de la soie qui avait, dans le passé, relié la Chine, via l'Asie centrale et occidentale, aux ports du golfe Persique. De très nombreux pays, notamment ceux issus de l'ex-Union soviétique ainsi que des pays d'Asie orientale et centrale, faisaient aujourd'hui transiter leurs marchandises par la Chine. Le Transsibérien, qui assurait la liaison entre la Chine et de nombreux pays d'Asie et d'Europe, avait fourni l'occasion de mettre en place, dès le début des années 80, un système de transport de transit multimodal. Hong-kong, port franc pour les échanges internationaux, était l'un des principaux centres de manutention des conteneurs et le noeud de plusieurs liaisons maritimes et aériennes.

18. Le deuxième pont terrestre transcontinental entre l'Europe et l'Asie avait été ouvert à la circulation en 1992 et reliait depuis la Chine à 30 États et régions d'Asie centrale et d'Europe orientale et occidentale. L'intervenant a donné une indication des routes de transit rendues possibles par l'ouverture de ce pont terrestre, lequel contribuerait grandement à l'expansion du commerce de transit en Asie et en Europe. Il a également évoqué certaines des questions que la Chine jugeait prioritaires en matière de transport international, notamment l'utilisation plus efficace du deuxième couloir euro-asiatique et le développement dynamique du système de transport de transit avec les pays voisins, y compris sur le Mékong.

19. L'intervenant a réaffirmé que la Chine était prête à envisager la question du transport en transit dans le respect des principes d'égalité et de coexistence pacifique et sur la base d'avantages mutuels. Il a toutefois souligné que la Chine, pays en développement, manquait de devises et de techniciens. Il a exprimé l'espoir qu'une aide extérieure serait fournie pour accélérer l'expansion des transports en transit et dynamiser le développement économique dans la région.

20. Le représentant de la Thaïlande a souscrit aux vues exprimées dans le rapport du secrétariat selon lesquelles les problèmes fondamentaux qui se posaient en matière de transit étaient imputables à l'insuffisance de la coopération bilatérale et régionale. Le Gouvernement thaïlandais avait mis en oeuvre, dès 1992, des mesures de libéralisation relatives à la manutention des marchandises en transit; par ailleurs, les autorités avaient multiplié les réunions de fonctionnaires, tant à l'échelle nationale que provinciale, en vue de dégager les moyens de développer les transports et les communications. La Thaïlande était convaincue que l'expansion du réseau des transports entre les pays de la région serait propice à l'essor économique en Asie du Sud-Est; c'est pourquoi elle avait lancé un certain nombre de projets de construction de réseaux routiers sous-régionaux auxquels elle participait activement. Ces projets portaient notamment sur la corrélation, à l'échelle sous-régionale, entre le transport et le tourisme en vue de mettre au point, éventuellement, un réseau intégré de transport maritime et fluvial entre la Chine, la République démocratique populaire lao, le Myanmar et la Thaïlande, ainsi que sur la coopération économique dans la sous-région du Grand Mékong. La Thaïlande avait, à cette fin, lancé un programme de coopération internationale.

21. Le représentant de la République islamique d'Iran a déclaré que son pays attachait une grande importance à la coopération régionale en Asie et dans le Pacifique. De grands projets étaient en cours d'exécution, qui permettraient d'assurer la liaison entre l'Iran et les républiques d'Asie centrale, notamment les axes ferroviaires Bafq-Bandar Abbas (100 km), Mashhad-Sarakhs (devant être achevé au début de 1996) et Zahedan-Kerman-Bandar Abbas; les axes routiers reliant Bazargan (frontière avec la Turquie) à la frontière avec l'Afghanistan, Harat-Dughan à l'Afghanistan et Mashhad à Douchanbé (Tadjikistan); le plan de télécommunication "Route de la soie"; et un pipeline reliant l'Europe et les républiques d'Asie centrale.

22. La République islamique d'Iran a apporté son appui aux activités et programmes adoptés sous les auspices de la CESAP et de l'Organisation de coopération économique (OCE), notamment pour ce qui était de l'exécution du

/...

projet de développement de l'infrastructure pour le transport par voie de terre en Asie (ALTID) et de la suite donnée à la résolution 48/11 de la CESAP.

L'intervenant a rappelé, à cet égard, que son pays avait accueilli à Téhéran un séminaire de la CESAP organisé à l'intention des pays de l'OCE et portant sur les incidences de l'adhésion aux principales conventions relatives au transport en transit (novembre 1994), ainsi qu'un stage d'études pratiques sur le transport multimodal (mai 1994).

23. La République islamique d'Iran consacrait des ressources considérables à la facilitation du commerce de transit des pays sans littoral voisins, et ce malgré les contraintes financières que cela représentait pour elle. Il appartenait aux bailleurs de fonds d'accroître leur aide de manière à résoudre les graves problèmes qui se posaient aux pays sans littoral en développement et à répondre à leurs besoins.

24. Le représentant du Niger, indiquant qu'il n'avait rien à ajouter aux conclusions du Colloque, a exposé la situation socio-économique de son pays. La décentralisation et la démocratisation des institutions avaient eu des incidences sur le secteur des transports. Un forum sur les transports s'était tenu en 1994, dont les participants avaient recommandé, entre autres, de restaurer et remettre en état les infrastructures, de construire des routes rurales et d'entretenir les installations de transport. Le Niger avait mis en oeuvre une politique de diversification des couloirs de transit et avait tenu des consultations avec les pays voisins concernés. La tarification faisait l'objet d'une actualisation et d'une simplification. Les mesures prises par les pouvoirs publics concernaient aussi les ports et le transport aérien. Des péages routiers avaient été mis en place de manière à recueillir des fonds pour l'entretien des infrastructures routières. Le Niger envisageait également de reprendre le financement du deuxième volet de sa politique des transports. Un fonds national pour la sécurité routière serait prochainement mis en place. Toutefois, les ressources nationales ne suffisant pas à mettre en oeuvre les politiques et programmes adoptés en matière de transport, le représentant du Niger a lancé un appel aux bailleurs de fonds pour qu'ils fournissent une aide adéquate dans ce domaine.

25. Le représentant du Kenya a exposé les mesures prises par le Gouvernement kényen en matière de transport en transit. Il a remercié les bailleurs de fonds de leur contribution à l'entretien et à la remise en état du réseau routier; et a indiqué qu'un appui semblable serait nécessaire pour assurer la sécurité routière. Par ailleurs, les pouvoirs publics procédaient à la restructuration des entreprises publiques, parmi lesquelles l'autorité portuaire du Kenya. Cette opération supposait que l'on rationalise et renforce les régies, que l'on modernise les infrastructures, que l'on réorganise l'administration, que l'on aménage les structures tarifaires, que l'on améliore l'entretien des équipements et que l'on simplifie les procédures douanières. L'intervenant a également exposé les principes devant régir la restructuration.

26. Il a par ailleurs dressé la liste des domaines pour lesquels une aide sous forme de dons ou de prêts aux conditions les plus favorables était requise et exposé les mesures prises par le Gouvernement concernant le réseau ferroviaire, les voies navigables du lac Victoria, les installations de transit aux postes frontière et la formation. Il a engagé la CNUCED à aider le Kenya à résoudre le

problème de la documentation relative aux marchandises en transit. Il a exprimé le soutien de son gouvernement à l'exécution du projet RAF/88/015 et a invité l'ACTT, en liaison avec la CNUCED, à organiser une réunion de bailleurs de fonds en vue de mobiliser les ressources nécessaires à la redynamisation de ce projet, qui permettrait à la CNUCED de mener à bien les tâches en cours et au Gouvernement d'en tirer les avantages escomptés.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

27. La Réunion a été déclarée ouverte, le 19 juin 1995, à 10 heures, par le représentant du responsable de la CNUCED.

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

28. À la première séance, le 19 juin 1995, la Réunion a élu le bureau suivant :

Président : S. E. M. Percy MANGOELA (Lesotho)

Vice-Président : M. Xu JIN (Chine)

Rapporteur : M. Jean-Bosco Mushi BUTERA (Rwanda)

29. À sa deuxième séance, le 20 juin 1995, M. Gerhard DOUJAK (Autriche) a également été élu vice-président.

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (Point 2 de l'ordre du jour)

30. À la séance plénière d'ouverture, la Réunion a adopté son ordre du jour, qui se lit comme suit :

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.
4. Propositions d'action.
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Adoption du rapport de la Réunion (Point 6 de l'ordre du jour)

(à compléter)
