



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

Distr.  
GENERALE

TD/B/LDC/AC.1/6  
4 juillet 1995

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT  
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  
New York, 19 juin 1995

CADRE GLOBAL DE COOPERATION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT EN TRANSIT  
ENTRE LES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT  
ET LA COMMUNAUTE DES DONATEURS

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction . . . . .	1
I. Problèmes fondamentaux qui se posent aux gouvernements en matière de transport en transit . . . . .	2 - 10
II. Questions sectorielles . . . . .	11 - 29
A. Chemins de fer . . . . .	11 - 14
B. Routes . . . . .	15 - 18
C. Services et installations portuaires . . . . .	19 - 20
D. Voies de navigation intérieure . . . . .	21
E. Transport aérien . . . . .	22
F. Communications . . . . .	23
G. Rôle de l'aide extérieure . . . . .	24 - 28
H. Mise en oeuvre et mécanismes de suivi . . . . .	29

## Introduction

1. Les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit et les problèmes qui leur sont propres font l'objet de débats dans diverses instances internationales depuis de nombreuses années déjà. Malgré les initiatives prises par ces pays aux niveaux national et international ainsi que par la communauté internationale pour trouver une solution à ces problèmes, l'ampleur de la tâche demeure considérable. Dans ce contexte, depuis quatre ans l'Assemblée générale soutient une approche nouvelle tendant à promouvoir des accords de coopération plus efficaces entre les pays en développement sans littoral et de transit et les pays de transit voisins et à encourager la communauté des donateurs à apporter un soutien plus actif. La première 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, organisée sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies en mai 1993, a constitué un tremplin idéal pour promouvoir ces accords qui offrent un cadre pour la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces et autonomes. Cette réunion a en outre été l'occasion d'aborder la question de l'appui offert par la communauté internationale aux efforts dans ce domaine. Dans les observations et recommandations formulées par le Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit, organisé à New York du 14 au 16 juin 1995 en application de la résolution 48/169 de l'Assemblée générale, il est pleinement tenu compte des conditions et besoins propres aux différentes régions et sous-régions où se trouvent des pays en développement sans littoral et de transit. Ces observations et recommandations, qui ont été examinées et approuvées par la 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, constituent les éléments fondamentaux exposés ci-après d'un nouvel agenda mondial pour une coopération triangulaire dans le domaine du transport en transit.

### I. Problèmes fondamentaux qui se posent aux gouvernements en matière de transport en transit

2. Il arrive souvent que les pays sans littoral et les pays de transit adoptent des politiques interventionnistes pour atteindre des objectifs autres qu'économiques, tels que la création immédiate d'emplois dans le secteur des transports routiers ou la protection des chemins de fer. A long terme, il importe de tenir compte de la viabilité commerciale du secteur du transport de transit ainsi que de la qualité des services et des coûts que doivent subir les consommateurs. *En conséquence, il est recommandé :*

- Aux gouvernements de favoriser la création d'un environnement commercial respectant les mécanismes du marché en libéralisant les échanges dans le secteur des services de transit et en mettant en place un marché concurrentiel où les fournisseurs de ces services soient motivés par le profit.

3. Pour améliorer la sécurité du transit, qui peut être compromise par les perturbations susceptibles d'affecter leurs principaux couloirs de transit, les pays sans littoral cherchent à trouver des itinéraires de rechange.

Cette politique offre aussi la possibilité de donner un caractère commercial au problème du transit en encourageant la concurrence entre les différents ports et couloirs de transit. Sur ce plan toutefois, deux problèmes latents subsistent. Pour rendre les itinéraires opérationnels, les gouvernements peuvent être amenés à intervenir massivement sur les marchés pour détourner les importateurs et les exportateurs des itinéraires traditionnels et les réorienter vers les nouveaux. Ce type d'intervention a des incidences financières qui peuvent ne pas être avantageuses pour les utilisateurs de services de transit. En outre, elles donnent inévitablement naissance à des conflits d'intérêts, les Etats côtiers tenant à s'assurer que les investissements réalisés dans les installations de transit sont utiles et profitables et que les capacités de transport ne sont pas excédentaires. *En conséquence, il est recommandé :*

- Que certains arrangements de coopération bilatéraux et sous-régionaux traitent, selon qu'il conviendra, de ces questions en mettant clairement en évidence les avantages mutuels qui pourraient résulter de la mise en place, de l'exploitation et de l'entretien d'un réseau de transit capable de garantir aux Etats côtiers un trafic de transit régulier, qui constitue souvent une importante source de devises, et aux pays sans littoral l'accès futur aux couloirs de transit, qui sont importants pour leur sécurité;
- De procéder à une analyse exhaustive des coûts et avantages escomptés avant d'ouvrir de nouveaux itinéraires de transit et d'éviter une prolifération d'itinéraires de rechange coûteux ne se justifiant pas au regard de ce type d'analyses.

4. Les pays sans littoral et les pays de transit ont pris un certain nombre d'initiatives visant à coordonner les opérations de transport en transit, qui font partie intégrante d'accords officiels bilatéraux et sous-régionaux de transit ou d'arrangements spéciaux de consultation. Néanmoins, la mise en oeuvre de ces arrangements est en général défectueuse faute de mécanismes de surveillance et d'application efficaces. A cet égard, *il est recommandé :*

- De renforcer encore, les mécanismes institutionnels d'ordre décisionnel et opérationnel en place permettant de suivre et de favoriser l'application desdits accords et arrangements, de créer d'urgence de tels mécanismes lorsqu'ils n'existent pas, d'encourager vivement la participation d'organismes tels que les conseils de chargeurs et les comités pour la facilitation du commerce où siègent des représentants du secteur privé.

5. Les accords internationaux constituent depuis longtemps un moyen éprouvé de promouvoir des systèmes de transport en transit efficaces et fiables. Toutefois, un certain nombre de pays en développement sans littoral et de transit n'ont pas adhéré à nombre de ces accords, par méconnaissance des avantages qui en découlent mais aussi en raison de l'absence d'arrangements institutionnels permettant d'engager et de mener à bien le processus de ratification. *En conséquence, il est recommandé :*

- Aux pays en développement sans littoral et de transit d'envisager de redoubler d'efforts en vue d'adhérer à ces conventions et à la communauté des donateurs ainsi qu'aux organisations internationales, notamment la CNUCED, de fournir à ces pays l'assistance technique dont ils pourraient avoir besoin.

6. Les avantages inhérents à une utilisation équilibrée et bien maîtrisée des transports ferroviaires et des transports routiers sont manifestes. *En conséquence, il est recommandé :*

- De prendre des dispositions pour permettre à ces deux modes de transport de se disputer loyalement le trafic de marchandises en transit dans un environnement commercial.

7. Les coûts de transport élevés que l'éloignement, les blocages organisationnels, l'insuffisance des installations de transit et de communication, les retards, les frais d'entreposage et la cherté des droits de transit imposent aux Etats sans littoral restent pour eux une source de préoccupation majeure. Toutefois, il y aurait moyen de réduire ces coûts, en s'attaquant aux problèmes de transit proprement dits mais aussi en cherchant à réduire la dépendance à l'égard des marchés extérieurs. *En conséquence, il est recommandé :*

- Que les pays sans littoral envisagent, lorsque la situation s'y prête, des mesures visant à restructurer leur production et leurs activités commerciales en favorisant les projets axés sur des programmes viables de remplacement des importations et l'expansion des échanges régionaux et sous-régionaux;
- Que les Etats sans littoral et les pays de transit voisins exploitent, par le biais de coentreprises, leur potentiel de développement dans des secteurs comme le tourisme, l'industrie, l'énergie et l'agriculture et s'emploient également à réduire les droits de transit.

8. La pénurie de main-d'oeuvre suffisamment qualifiée dans le secteur du transport en transit reste grave et nuit grandement à l'efficacité des opérations de transit. *En conséquence, il est recommandé :*

- De s'attacher résolument à promouvoir des programmes de formation intégrés de toutes les catégories de personnel - du sommet à la base - dans les secteurs public et privé, et faire en sorte que ces programmes prévoient la "formation de formateurs", la fourniture de matériel didactique et des homologues locaux au cas où il est fait appel à des experts étrangers;
- De s'efforcer d'améliorer les capacités institutionnelles dans le secteur du transport en transit.

9. Si la dégradation de l'environnement reste une source de préoccupation majeure pour tous les pays du monde, les pays en développement sont néanmoins ceux qui sont les moins armés pour faire face judicieusement à ce problème.

L'implantation et l'exploitation d'infrastructures de transport de transit peuvent porter atteinte à l'environnement. *En conséquence, il est recommandé :*

- Que les Etats sans littoral et les pays de transit conviennent de mesures de coopération permettant de faciliter le respect de normes environnementales appropriées;
- Que la promotion et le développement du secteur des transports reposent sur une gestion écologiquement rationnelle du trafic et des systèmes de transport ainsi que sur une conception efficace conforme aux normes environnementales convenues.

10. Le développement des infrastructures de transport en transit et la possibilité d'assurer un entretien adapté restent une source de préoccupation majeure pour les pays sans littoral et les pays de transit ainsi que pour les organismes donateurs qui leur offrent un appui dans ce domaine.

*En conséquence, il est recommandé :*

- Que les gouvernements des pays sans littoral et des pays de transit, ainsi que leurs partenaires de développement et le secteur privé, accordent un rang de priorité élevé à la mise en place et au bon entretien d'infrastructures de transport en transit et mobilisent des ressources suffisantes à cet effet.

## II. Questions sectoriales

### A. Chemins de fer

11. Un rôle important revient aux chemins de fer dans les systèmes de transport des marchandises en transit reliant la plupart des pays sans littoral à des ports océaniques. Or, des problèmes d'ordre décisionnel et opérationnel réduisent leur efficacité et leur rentabilité, ainsi que la qualité des services assurés. Quand aucune réglementation précise ne protège les chemins de fer contre la concurrence, le transport en transit se fait de plus en plus par route.

#### i) Questions décisionnelles

12. Les administrations ferroviaires évoluent dans un environnement décisionnel qui dans l'ensemble n'est pas porteur d'une gestion orientée vers le marché. Certaines caractéristiques dominantes de la gestion des chemins de fer ont une incidence négative sur les performances du trafic ferroviaire, notamment : l'application du statut de la fonction publique qui réduit la capacité des administrations ferroviaires à s'adapter efficacement et en temps voulu aux besoins de la clientèle; la protection excessive des chemins de fer contre la concurrence des autres modes de transport; le financement d'opérations non commerciales par certains gouvernements; l'autonomie limitée dont jouissent les chemins de fer pour approuver des plans et des investissements et pour exercer un suivi régulier des performances; le manque de coordination de la gestion des chemins de fer au niveau sous-régional; le peu d'attention accordé à l'impact du transport ferroviaire sur l'environnement. *En conséquence, il est recommandé :*

- Que les gouvernements envisagent d'accorder aux administrations ferroviaires une plus grande autonomie, en mettant en oeuvre des plans de restructuration appropriés;
- De faire également une place aux critères commerciaux dans l'exploitation des chemins de fer tout en promouvant la concurrence avec les autres modes de transports et en renforçant leur complémentarité. La privatisation de certains services de chemins de fer devrait être encouragée, chaque fois que possible;
- Que lorsque des chemins de fer opèrent sur une base commerciale, tout en étant tenus de fournir un service d'intérêt public, les gouvernements supportent le coût de ce service;
- De mettre en place un dispositif institutionnel pour surveiller les incidences du transport ferroviaire sur les plans de la sûreté, de la pollution et de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

ii) Infrastructures de transit ferroviaire

13. D'importants projets et programmes de réfection de développement et des infrastructures ferroviaires concernant les principaux couloirs de transit ont été entrepris dans toutes les régions et sous-régions. Il s'agit notamment du projet Corredor de los Libertadores en Amérique latine lancé par la Bolivie, le Pérou, le Brésil, le Paraguay, l'Uruguay, l'Argentine et le Chili qui a pour objet de créer un réseau de transport de marchandises transcontinental intégré; du programme mené en Afrique australe par la Commission des transports et des communications d'Afrique australe pour remettre en état les lignes allant vers les ports du Mozambique, de l'Angola, de la République-Unie de Tanzanie et de la Namibie; du projet indien de conversion de toutes les voies métriques en voies larges dont le Népal pourrait aussi bénéficier; des programmes de reconstruction des lignes reliant les pays sans littoral des sous-régions d'Afrique de l'Est et du Centre aux ports de l'océan Indien et celles d'Afrique de l'Ouest et du Centre aux ports de l'océan Atlantique; du projet Mechhed-Sarakhs en République islamique d'Iran reliant les républiques d'Asie centrale aux ports du golfe Persique; du projet de couloir ferroviaire transcontinental euro-asiatique reliant la Chine et l'Europe occidentale via les pays membres de l'Organisation de coopération économique; des voies ferroviaires devant relier la région de l'Asie centrale au Pakistan, via l'Afghanistan. La pénurie persistante de matériel, notamment de locomotives et de wagons, et l'insuffisance des normes d'entretien posent des problèmes très préoccupants. *En conséquence, il est recommandé :*

- De prendre des dispositions en vue de mobiliser davantage de ressources pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de matériel et d'entretien;
- Que les gouvernements établissent des mécanismes plus efficaces pour appliquer les accords bilatéraux et sous-régionaux conclus entre compagnies de chemins de fer concernant des aspects importants tels que les modalités de paiement pour la location de matériel et la fourniture de services en contrepartie;

les conditions d'utilisation et de restitution des wagons; la maintenance des wagons; la normalisation du matériel ferroviaire, des règles applicables au matériel endommagé et à la réparation des wagons; les méthodes de consultation et d'arbitrage;

- De créer, au besoin, des liaisons ferroviaires au niveau sous-régional et de mener de front la remise en état des chemins de fer et l'introduction d'améliorations et d'innovations techniques.

iii) Questions opérationnelles

14. Des contraintes pratiques continuent à gêner l'acheminement des marchandises en transit par voie ferrée. Il convient de les éliminer dans le cadre de consultations et d'arrangements bilatéraux et sous-régionaux.

*En conséquence, il est recommandé :*

- D'améliorer encore les dispositions visant à faciliter le trafic ferroviaire au franchissement des frontières en simplifiant et en harmonisant les procédures de documentation et en coordonnant les horaires de travail;
- De fournir l'équipement, le personnel et les installations d'inspection ferroviaire nécessaires et de mettre en place des systèmes d'inspection normalisés aux frontières;
- Que les gouvernements prennent les mesures voulues pour adhérer aux conventions internationales relatives au transport ferroviaire telles que la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), qui énonce des normes internationales constituant un cadre efficace et sûr pour les opérations ferroviaires internationales;
- De mettre en place des systèmes efficaces de suivi des marchandises acheminées par les couloirs de transit;
- De poursuivre et élargir les programmes de formation, aux niveaux national et sous-régional, et d'encourager l'échange de personnel entre compagnies de chemins de fer;
- De mettre en place, lorsque les règles existantes sont lourdes, un système plus simple de traitement des réclamations et des demandes d'indemnisation qui réponde aux besoins des usagers.

B. Routes

15. Bien que le transport routier ne soit pas nécessairement la solution au meilleur rapport coût-efficacité pour les longs couloirs de transit reliant les pays sans littoral à la mer, on utilise de moins en moins le réseau ferré et de plus en plus le réseau routier, qui offre de meilleures conditions de rapidité et de sûreté du transit. Néanmoins, cette évolution ne se poursuivra que si l'on élimine les contraintes liées à l'orientation et à l'exploitation des transports routiers de façon à ce qu'ils préservent leur avantage concurrentiel par rapport aux autres moyens de transport.

i) Questions décisionnelles

16. Les questions décisionnelles concernent essentiellement la législation régissant le trafic routier, les frais et droits applicables au transport en transit, les modes de financement des routes, la gestion du transport routier en transit et la coordination des activités relatives au trafic routier. Afin de combler les lacunes existant encore dans ces domaines, *il est recommandé* :

- D'adopter, aux niveaux bilatéral et sous-régional, des normes et procédures communes d'homologation dans des domaines tels que la sécurité routière, le contrôle des véhicules et des conducteurs, les redevances routières, la délivrance des permis de conduire, ainsi que des normes pour les véhicules;
- Que les gouvernements s'attachent résolument à libéraliser les services de transit routiers en encourageant la concurrence dans les transports routiers;
- Que les gouvernements s'efforcent d'harmoniser les frais et droits de transit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional et mettent en place des mécanismes efficaces d'application;
- D'examiner attentivement la possibilité de simplifier le système de paiement des frais et droits de transit en vue de faciliter les paiements afférents aux déplacements internationaux des véhicules;
- Que, le cas échéant, les pouvoirs publics accordent une plus grande autonomie aux organismes de transports routiers en ce qui concerne la mise en oeuvre des décisions d'entreprise;
- D'encourager en outre les entreprises du secteur privé à participer à l'élaboration de la politique du transport routier en transit;
- De faire face aux dangers que le secteur des transports routiers fait peser sur l'environnement en élaborant des directives pratiques sur la lutte contre la pollution et le transport par route de marchandises dangereuses.

ii) Infrastructures de transit routier

17. Des investissements de plus en plus importants sont réalisés pour développer les infrastructures de transit routier. Cependant, compte tenu de l'ampleur des besoins, il faudrait obtenir de toutes les sources de financement des ressources supplémentaires non négligeables pour pouvoir entreprendre la construction de routes, avec l'aide, en particulier, des partenaires de développement des pays sans littoral et de transit en développement. Le grand problème, en particulier pour ce qui a trait aux axes routiers internationaux est le manque d'entretien, problème en grande partie lié à la surcharge généralisée des véhicules. Des mesures ont été prises aux niveaux national et sous-régional pour définir des charges maximales par essieu et pour harmoniser la réglementation à cet égard, mais leur impact a été limité faute de coordination des mécanismes visant à assurer le respect



des réglementations uniformes recommandées concernant les charges par essieu, y compris l'utilisation de ponts-bascules. *En conséquence, il est recommandé :*

- D'accroître sensiblement les investissements de toute origine consacrés au développement des infrastructures de transit routier dans les pays en développement sans littoral et de transit;
- D'introduire des dispositions harmonisées et efficaces réglementant les charges par essieu et définissant les règles d'entretien des routes aux niveaux bilatéral et sous-régional;
- De renforcer les institutions existantes chargées de vérifier que les réglementations et procédures convenues sont appliquées et de définir et appliquer les sanctions pour inobservation;
- De consacrer les droits de transit routier perçus sur les véhicules en transit exclusivement à l'entretien et à l'amélioration des grands itinéraires, de façon à réduire au minimum les frais d'exploitation de ces véhicules.

iii) Questions opérationnelles

18. Dans de nombreux pays sans littoral et de transit, une série d'obstacles non matériels et diverses difficultés d'ordre opérationnel continuent à freiner le trafic routier en transit. Il convient de les aborder aux niveaux national, bilatéral et sous-régional. *En conséquence, il est recommandé :*

- De prendre des mesures d'harmonisation et de simplification plus efficaces concernant la documentation et les procédures douanières, les formalités de police des frontières, l'inspection des marchandises, les horaires d'ouverture des postes de douane et les autres opérations retardant l'acheminement des marchandises;
- Que les gouvernements envisagent de prendre les mesures nécessaires pour adhérer et se conformer aux conventions internationales pertinentes concernant le transport routier telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) qui énonce des règles internationalement admises garantissant l'efficacité et la sûreté des opérations routières internationales;
- D'enrichir les bases de données régionales sur le transit routier de façon à faciliter la gestion et la planification opérationnelle du transit par route;
- De réexaminer, aux niveaux bilatéral et sous-régional dans le cadre de la politique générale de déréglementation du transport routier de transit, la question d'un système de quotas régissant la répartition des marchandises en transit entre camionneurs nationaux et étrangers et la facturation de frais et droits de transit différents;

- D'adopter un régime commun intégré d'assurance aux tiers aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional;
- D'élargir et de soutenir les programmes de formation nationaux et régionaux et d'aborder les pratiques et réglementations du transport international en transit par route dans les supports de formation.

C. Services et installations portuaires

i) Questions décisionnelles

19. Malgré certains progrès, les pays sans littoral sont autant concernés que les pays côtiers voisins par les facteurs chroniques d'inefficacité des ports, imputables en partie aux insuffisances des orientations définies par les gouvernements dans ce secteur. *En conséquence, il est recommandé que :*

- Les gouvernements s'emploient à définir des modalités novatrices et concertées propres à améliorer les installations et services portuaires pour les pays en développement sans littoral;
- Les gouvernements encouragent une gestion plus commerciale des ports et, quand ils ont besoin qu'une partie du trafic portuaire s'effectue à un prix inférieur au coût, ils rémunèrent la prestation fournie;
- Des mesures soient envisagées pour conférer aux administrations portuaires une plus grande autonomie dans la perspective des changements à opérer;
- La question de la privatisation de certains secteurs d'activités portuaires soit examinée attentivement;
- Les gouvernements envisagent d'autoriser les ports à conserver une partie de leurs devises pour financer certains achats d'équipement;
- Les gouvernements envisagent de prendre les dispositions administratives voulues pour adhérer et se conformer aux conventions internationales sur la sécurité portuaire et la lutte contre la pollution, et celles relatives aux infrastructures et aux services portuaires pour le trafic de transit;
- Les gouvernements favorisent une intensification de la coopération et une meilleure coordination entre les organismes publics et privés s'occupant du transit des marchandises dans les ports (douanes, administration, personnel de sécurité, autorités portuaires, banques commerciales, commissionnaires en douane et transitaires, compagnies d'assurance, etc.);
- Les autorités portuaires soient encouragées à faire activement appel à des services axés sur les utilisateurs;

- Les pays côtiers envisagent de fournir aux pays sans littoral l'espace nécessaire au stockage et à la manutention des marchandises en transit;
- Les pays de transit soient encouragés à prendre les dispositions voulues pour assurer si possible l'acheminement direct des marchandises en transit.

ii) Questions opérationnelles et matérielles

20. Malgré les progrès réalisés, les ports maritimes demeurent un facteur de blocage critique dans la filière de transit en raison d'un ensemble de carences matérielles et de contraintes opérationnelles liées notamment à la mauvaise qualité du matériel de manutention et des installations d'entreposage des cargaisons en transit - le tout pouvant entraîner des pertes, des dommages, une détérioration des marchandises et le renchérissement des redevances perçues pour leur utilisation ainsi qu'aux formalités de dédouanement fastidieuses et au manque de main-d'oeuvre qualifiée.

*En conséquence, il est recommandé :*

- De fixer des tarifs d'entreposage compétitifs calculés d'après les possibilités du marché;
- De choisir une localisation commercialement viable pour les utilisateurs si les entrepôts sont situés en dehors de la zone portuaire;
- D'harmoniser et de simplifier au mieux les formalités documentaires applicables aux marchandises en transit;
- Que les consultations entre les pays sans littoral et les pays de transit abordent la question du montant de la caution de garantie des marchandises en transit, de la vérification des conteneurs et de la représentation des opérateurs du pays sans littoral dans le port afin d'éviter toute surfacturation des services de transit et de garantir la sécurité des marchandises;
- Que les institutions bancaires et les compagnies d'assurance intensifient leurs efforts visant à généraliser la clause "entrepôt à entrepôt" pour les marchandises en transit;
- D'encourager vivement la création de ports secs dans les pays sans littoral pour garantir le transport rapide et économique des marchandises;
- Que les gestionnaires acceptent, en collaboration avec les donateurs, de réduire la trop grande diversité du matériel portuaire afin de simplifier l'entretien et de diminuer les dépenses de pièces détachées;
- D'élargir et de soutenir les programmes de formation des travailleurs portuaires pour les aider à se familiariser avec les nouvelles techniques et procédures;

- De renforcer les petites et moyennes entreprises de transit et de dédouanement grâce à des programmes globaux de formation.

D. Voies de navigation intérieure

21. Les voies de navigation intérieure permettent d'acheminer les marchandises en transit vers certains pays sans littoral, comme la Bolivie, le Burundi, le Malawi, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Paraguay, la République centrafricaine et la République démocratique populaire lao. Les problèmes majeurs à résoudre pour améliorer le transit par voie de navigation intérieure sont l'insuffisance des infrastructures (capacités des navires, aides à la navigation et radiocommunications inadaptées, etc.), l'absence de cadre juridique adapté à la navigation fluviale et lacustre, l'inefficacité des mesures visant à prévenir la pollution et à améliorer la sécurité, et l'élimination des goulets d'étranglement aux points de rupture de charge. *En conséquence, il est recommandé :*

- D'amplifier les efforts tendant à remettre en état et développer les éléments d'infrastructure fluviale et lacustre le long des couloirs qui relient les pays sans littoral à la mer;
- Que les gouvernements élaborent un cadre juridique appelé à servir de base à des actions communes au niveau sous-régional, garantissant un système de transit fluvial et lacustre efficace, y compris des mesures propres à améliorer la sécurité de la navigation et la lutte contre la pollution;
- D'élaborer des mécanismes de liaison performants avec les réseaux de transport intérieur;
- D'étudier, le cas échéant, la possibilité d'aménager de nouvelles voies navigables.

E. Transport aérien

22. Le transport aérien peut être préférable au transport en transit par voie terrestre, notamment pour l'importation d'articles manufacturés à valeur élevée, l'exportation de marchandises périssables (fleurs, fruits, légumes, viande, etc.) et de produits alimentaires très chers. Néanmoins, des problèmes d'équipement et d'exploitation se posent et entravent l'expansion du transport aérien dans la plupart des pays sans littoral. *En conséquence, il est recommandé :*

- De renforcer les éléments d'infrastructure matérielle (flotte aérienne, installations aéroportuaires de manutention et d'entreposage);
- Que les gouvernements et les compagnies aériennes collaborent à la mise sur pied de filières de collecte et de distribution du fret desservant les principaux aéroports des pays sans littoral;

- Que les gouvernements libéralisent leur politique en matière d'octroi de droits de trafic pour le transport des marchandises sur les vols réguliers et suppriment les restrictions sur les liaisons aériennes de fret à la demande; cette démarche permettrait d'utiliser plus efficacement la capacité de fret actuelle;
- Que des efforts soutenus soient faits pour repérer et exploiter les possibilités de favoriser le développement du trafic en abaissant les tarifs pour certains secteurs, marchandises, destinations ou périodes; ces réductions pourraient viser à développer certains types de mouvements et en particulier à corriger certains déséquilibres;
- D'encourager encore la mise en commun des capacités de transport aérien aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral afin de réaliser des économies d'échelle;
- D'élargir et soutenir les programmes de formation aux niveaux national et sous-régional.

#### F. Communications

23. Les grandes distances séparant les pays en développement sans littoral des ports maritimes et des marchés internationaux, à quoi s'ajoute l'insuffisance des moyens de communication entre les centres commerciaux de ces pays et les divers ports ainsi qu'entre ces ports et les marchés étrangers, demeurent un handicap majeur entravant le mouvement rapide des marchandises en transit. Il en résulte souvent des retards considérables dans l'acheminement des marchandises vers les ports et en provenance des ports, car les informations sur les heures d'arrivée et de départ des marchandises ne sont pas régulièrement communiquées. Les coûts engendrés par ces retards peuvent être très élevés. *En conséquence, il est recommandé :*

- De développer les moyens de télécommunications, notamment en recourant à la libéralisation, d'en rationaliser la gestion, et d'encourager la participation du secteur privé.

#### G. Rôle de l'aide extérieure

24. Il conviendrait, au besoin, de prendre aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et international, des mesures susceptibles de résoudre les problèmes auxquels font face les pays en développement sans littoral et de répondre à leurs besoins. A cette fin, il faut renforcer l'appui international, par le biais de la coopération technique et de l'assistance financière fournies par les pays développés et les institutions financières et de développement multilatérales, afin que les pays en développement sans littoral soient mieux à même de prendre une part active à l'économie mondiale – en voie de globalisation rapide – y compris au commerce mondial, à l'investissement et au transfert de technologie.

25. Les dépenses à engager pour mettre en place et exploiter un système efficace de transport en transit atteignent souvent une telle ampleur que les pays sans littoral et de transit ne peuvent s'acquitter, seuls, de cette

lourde tâche. Nombre des pays en développement sans littoral figurent parmi les pays les plus pauvres et connaissent tous les handicaps extrêmes des pays les moins avancés. Il convient d'avoir conscience que des progrès importants dans les pratiques et la gestion des installations existantes ainsi que de nouveaux investissements dans les réseaux de transit s'imposent dans les pays de transit, avec l'aide extérieure requise, dans le but de faciliter le transport de transit des pays sans littoral. Etant donné que la plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement aux ressources limitées, un rôle important revient aux partenaires de développement des pays sans littoral et de transit à l'appui des programmes relatifs au développement du transport en transit. Les mesures d'assistance et de soutien international doivent donc tenir pleinement compte des faiblesses spécifiques aux pays en développement sans littoral et de transit, ainsi que de leurs besoins en matière de développement. *En conséquence, il est recommandé :*

- D'envisager une augmentation substantielle des apports d'assistance technique et financière en provenance de toutes les sources et de tous les mécanismes existants, y compris du secteur privé;
- D'apporter une aide financière extérieure sous la forme de dons et/ou de prêts à des conditions aussi favorables que possible;
- D'adapter avec souplesse les critères et procédures utilisés pour évaluer la viabilité des projets et programmes relatifs aux infrastructures de transport en transit et approuver l'octroi des fonds nécessaires, afin de tenir compte des déficiences de ces pays sur les plans économique et institutionnel;
- De considérer attentivement d'autres formes d'assistance comme le financement des dépenses locales et des dépenses renouvelables et l'aide non liée;
- D'encourager l'investissement étranger direct dans les transports et communications;
- D'appuyer les efforts que déploient les pays en développement sans littoral et de transit en vue d'adopter une conception efficace et des méthodes de gestion écologiquement rationnelle de la circulation et des systèmes de transport, grâce à une aide financière et au transfert de techniques écologiquement rationnelles, conformément aux chapitres 33 et 34 d'Action 21;
- D'envisager de fournir une aide financière accrue aux fins suivantes :
  - Entretien des infrastructures matérielles de transport en transit existant sur les itinéraires de surface (routes, rail, voies de navigation intérieure, ports et postes frontières) et de l'infrastructure aérienne quand le rapport coût-efficacité le justifie;

- Réalisation d'investissements nouveaux pour la construction de tronçons manquants, l'amélioration de l'infrastructure aérienne et l'extension des voies ferrées aux pays en développement sans littoral;
- Aménagement d'itinéraires de rechange rentables;
- Montage de projets sur les ports secs dans les pays en développement sans littoral afin de réduire le coût du transport en transit;
- Projets de construction de ponts-bascules aux postes frontières;
- Fourniture d'équipements nécessaires à la prestation des services de transit (véhicules, matériel roulant, pièces détachées, matériel de transbordement, matériel de manutention portuaire, équipement des douanes, etc.);
- Projets communs en matière de commerce et de production visant à favoriser l'essor du commerce sous-régional et régional;
- Remise en état des infrastructures de transport dans les pays touchés par la guerre, par des troubles civils ou par des catastrophes naturelles ou anthropiques.

26. Le commerce extérieur des pays en développement sans littoral souffre fondamentalement du fait que les coûts de transport additionnels élevés que ces pays doivent supporter entravent la compétitivité de leurs exportations et renchérissent les importations. *En conséquence, il est recommandé :*

- Que dans les programmes actuels de facilitation de l'accès au marché on envisage d'accorder une attention particulière aux produits d'exportation intéressant les pays en développement sans littoral, notamment par le biais du SGP, pour les moins avancés d'entre eux, et que l'on s'emploie à aider ces pays à réduire le coût des importations.

27. La CNUCED, les commissions économiques régionales et les organismes compétents d'assistance technique doivent élargir encore leurs programmes en vue d'aider les pays sans littoral et les pays de transit dans les efforts qu'ils déploient afin d'améliorer les systèmes de transport en transit; les partenaires de développement de ces pays devraient envisager de fournir l'aide financière requise dans ce domaine. *En conséquence, il est recommandé que, sur demande des gouvernements intéressés, ils aident à :*

- Favoriser l'application des accords et arrangements pratiques bilatéraux et sous-régionaux de transit se rapportant aux questions suivantes : systèmes de gestion entre réseaux ferroviaires; documentation relative au transit; normes techniques concernant les routes et méthodes d'entretien des routes; harmonisation des redevances perçues auprès des usagers de la route ainsi que des réglementations concernant les limites de charge par essieu;

normalisation de la réglementation relative au transit routier; opérations de fret aérien; conventions internationales relatives au transit; régimes de garantie d'acquit-à-caution de transit; vérification des conteneurs; simplification des systèmes d'assurance-transit;

- Promouvoir les politiques de transport en transit faisant appel aux mécanismes du marché;
- Encourager l'échange de données d'expérience concernant l'aménagement et la gestion des systèmes de transport en transit dans différentes régions;
- Maintenir des normes de protection de l'environnement conformes aux exigences internationales dans le secteur des transports;
- Favoriser et exécuter, le cas échéant, des programmes de privatisation concernant le secteur des transports;
- Effectuer les études techniques nécessaires pour aider les pouvoirs publics à décider des moyens d'action;
- Soutenir les programmes de formation dans les domaines suivants :
  - Négociations relatives aux accords de transit;
  - Documentation douanière et procédure de transit;
  - Transit de marchandises et dédouanement des marchandises en transit;
  - Sécurité routière;
  - Protection de l'environnement dans le secteur du transport en transit;
  - Fret aérien;
  - Transports par voie navigable intérieure;
  - Assurance-transit;
  - Manutention et entreposage des marchandises en transit;
  - Aménagement et gestion des ports secs;
  - Expansion des bases de données régionales sur le transport routier.
- Aider les gouvernements à examiner en profondeur les conséquences d'une adhésion aux conventions internationales pertinentes.



28. *Il est recommandé en outre :*

- Que le PNUD et les autres organismes multilatéraux de financement, ainsi que les partenaires de développement des pays en développement sans littoral et de transit, envisagent de mettre à la disposition de la CNUCED des ressources qui lui permettraient de relancer l'assistance technique aux projets régionaux et sous-régionaux de transport en transit en Afrique et en Asie.

H. Mise en oeuvre et mécanismes de suivi

29. Pour faciliter la mise en oeuvre et le suivi du Cadre global adopté par la 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, *il est recommandé* que la CNUCED en étroite collaboration avec les commissions économiques régionales, coordonne, si besoin, toutes les actions nécessaires à cet effet. *Il est recommandé en outre :*

- Que soient établis, à la demande des pays concernés, des groupes consultatifs pour les couloirs de transit de chaque sous-région chargés de dégager les domaines d'action prioritaires à l'échelle nationale et sous-régionale, de mettre au point des programmes d'action et d'en fixer les délais d'exécution, et de favoriser l'application des mesures ayant déjà fait l'objet d'un accord;
- Que ces groupes soient mis sur pied avec l'aide de la CNUCED, en étroite collaboration avec les pays en développement sans littoral et de transit concernés, les pays et organismes donateurs, les commissions économiques régionales et les organisations sous-régionales compétentes;
- Que les résultats de ces consultations, qui devraient se tenir en 1996 et 1997, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en oeuvre du Cadre global, soient examinés lors de la troisième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays et d'organismes de financement et de développement, laquelle devrait avoir lieu en 1997, et être chargée d'étudier la possibilité de définir des mesures précises orientées vers l'action;
- Que le PNUD et d'autres organismes et institutions d'aide bilatérale ou multilatérale envisagent d'apporter les ressources nécessaires à la convocation des groupes consultatifs susmentionnés;
- Que les pays en développement sans littoral et de transit renforcent les arrangements institutionnels mis en place pour contrôler l'application des règlements et procédures régissant le transport en transit et que ces arrangements reçoivent tout l'appui politique voulu.

-----