



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

Distr.  
GENERALE

TD/B/42(1)/11  
TD/B/LDC/AC.1/7  
2 août 1995

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

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

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

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

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction . . . . .	1 - 3
I. 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 (point 3 de l'ordre du jour), et Propositions d'action (point 4 de l'ordre du jour) . . . . .	4 - 54
II. Questions d'organisation . . . . .	55 - 59

Annexes

- I. 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
- II. Participation aux travaux
- III. Liste des documents

## 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 pays en développement 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 au cours duquel ont été examinés les problèmes particuliers rencontrés par ces pays au niveau régional dans leurs efforts pour améliorer leurs systèmes de transport en transit. Ce colloque s'est tenu du 14 au 16 juin 1995 également à New York, en application du paragraphe 12 de la même résolution. Le colloque a formulé des propositions en vue de 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. Ces propositions ont été présentées à la réunion intergouvernementale ci-dessus 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, marquaient un progrès décisif dans 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. 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. La Réunion offrait aux pays en développement sans littoral et de transit et à leurs partenaires oeuvrant pour le développement une excellente occasion de procéder à un échange de vues au sujet des problèmes de transport en transit auxquels ces pays continuaient de se heurter et des propositions touchant les mesures concertées à prendre pour y remédier, compte tenu des conclusions du colloque.

3. Le Président a noté avec satisfaction que les délégations avaient participé en très grand nombre à la réunion, preuve de la volonté politique de tous les intéressés d'améliorer les systèmes de transport en transit. La communauté des donateurs avait apporté son soutien à d'importants projets dans ce domaine, mais il fallait redoubler d'efforts en vue d'instaurer une réelle coopération triangulaire dans le domaine du transport en transit.

## Chapitre I

EXAMEN DES PROGRES REALISES DANS LE DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES  
DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL  
ET LES PAYS EN DEVELOPPEMENT DE TRANSIT  
(Point 3 de l'ordre du jour)

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

4. Pour l'examen de ces points de l'ordre du jour, la Réunion était saisie de trois principaux rapports : "Amélioration des systèmes de transport en transit des pays en développement sans littoral et de transit : principales observations et recommandations" (UNCTAD/LLDC/SYMP/3); "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 de transit et la communauté des donateurs" (UNCTAD/LLDC/SYMP/5).

5. Présentant le rapport du colloque (voir aussi par. 1), 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 intérieure, 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.

6. Dans sa déclaration liminaire, le représentant de la CNUCED a présenté les propositions relatives à l'établissement d'un cadre global 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 et le rôle de la communauté internationale. S'agissant du premier point, les propositions concernaient l'amélioration des infrastructures du transport en transit; la libéralisation des échanges dans le secteur des services de 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 pour surveiller l'application des règles et procédures de transit convenues; la nécessité d'appliquer les conventions internationales; la promotion du commerce régional et sous-régional; l'amélioration des moyens de formation et la prévention de la dégradation de l'environnement. Quant aux questions sectorielles, le colloque avait souligné la nécessité d'encourager la gestion de tous les modes de transport selon des critères assurant la viabilité commerciale des opérations de transit, de promouvoir la privatisation du trafic de transit et d'associer le secteur privé à l'élaboration de politiques dans ce domaine.

7. Evoquant le rôle de la communauté des donateurs, l'intervenant a noté que les participants au colloque étaient convenus de la nécessité d'accroître considérablement l'assistance financière et technique dont bénéficiaient les pays en développement sans littoral et de transit, en le faisant sous forme de dons ou à des conditions de faveur. Les domaines indiqués par le colloque comme 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 le commerce régional et sous-régional. L'intervenant a en outre souligné qu'il était également demandé aux pays développés d'ouvrir leurs marchés aux produits d'exportation intéressant les pays en développement sans littoral.

8. Les participants au colloque avaient également prié la CNUCED et les commissions économiques régionales ainsi que les organismes d'assistance technique intéressés d'étoffer encore leurs programmes d'assistance technique dans les pays en développement sans littoral et de transit en ce qui concerne divers aspects du transport en transit. Pour ce qui était de la suite à donner aux recommandations du colloque, ce dernier était convenu que la CNUCED constituerait, en coopération avec les pays en développement sans littoral et de transit, les pays donateurs, les commissions économiques régionales et les organismes sous-régionaux compétents, des groupes consultatifs compétents pour les couloirs de transit qui seraient chargés de désigner les domaines d'action prioritaires, aux niveaux national et sous-régional, et d'établir le cadre d'application des mesures convenues.

9. La représentante de la Mongolie, parlant au nom du groupe des 29 pays en développement sans littoral, a dit que la CNUCED était le seul organisme des Nations Unies à entreprendre des activités en faveur des pays sans littoral. A mesure qu'avait augmenté le nombre d'Etats 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.

10. De l'avis de ce groupe, 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 ou une étude sur l'impact des accords adoptés lors des négociations d'Uruguay sur les pays en développement sans littoral.

11. Le représentant de la France, parlant au nom de l'Union européenne, a déclaré que l'Union s'intéressait aux problèmes des pays en développement sans littoral dans le cadre de l'Assemblée générale des Nations Unies, mais qu'elle hésitait 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.

12. 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 avait pris note des conclusions du Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit et elle en tiendrait compte au cours de la présente réunion.

13. Le représentant de l'Ouganda a déclaré qu'étant sans littoral, son pays dépendait du Kenya et de la République-Unie de 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 avait pris fin en 1986, l'Ouganda avait entrepris des programmes de réforme économique et de remise en état de son infrastructure physique. Il avait 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.

14. Il avait non seulement conclu des accords bilatéraux mais aussi participé aux travaux d'organismes sous-régionaux dont l'Accord de transit du couloir septentrional et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).

L'Ouganda et les pays voisins de transit avaient 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 déployés aux niveaux national et sous-régional, et notamment une assistance technique pour promouvoir la mise en valeur des ressources humaines et pour établir et appliquer des normes environnementales. Enfin, l'Ouganda avait 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.

15. Le représentant du Népal a indiqué que les modalités du transit demeuraient complexes et pesantes et que les règlements n'étaient guère respectés dans la pratique. L'engorgement des ports, le nombre des documents exigés, les retards, les lenteurs dans l'acheminement des marchandises, le manque de matériel et de wagons de chemin de fer, les frais de transbordement et autres charges indirectes non seulement augmentaient le coût des importations et de la production, mais encore réduisaient la compétitivité des exportations. De nombreux problèmes d'exploitation liés au transit avaient été ou pourraient être résolus au niveau bilatéral, mais la modernisation des infrastructures nécessitait un renforcement de l'appui financier international. Le secrétariat de la CNUCED devait fournir l'appui nécessaire à la mise au point et à l'application de modalités, procédures et systèmes de documentation harmonisés. L'élaboration et le respect d'un code minimal de conduite pour le trafic de transit seraient de nature à faciliter le commerce tant des pays sans littoral que des pays de transit.

16. En Inde, le réseau ferroviaire unifié à large écartement qui reliait l'un des points les plus proches de la frontière au Népal au port de Calcutta était entré en service récemment et devrait faciliter le transit. Le Népal procédait également à la mise en place d'un dépôt intérieur conteneurisé et d'un système de transport multimodal afin d'améliorer le transport en transit. La conception du dépôt intérieur conteneurisé prévoyait la possibilité de transformer celui-ci en port sec. 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.

17. Les conclusions auxquelles étaient parvenus les participants au colloque pourraient utilement servir de fondement aux mesures qui seraient prises pour favoriser la mise en place d'un système de transport en transit au bénéfice des pays en développement sans littoral. L'intervenant s'est déclaré convaincu que l'application des mesures proposées serait, moyennant l'appui des pays de transit, des bailleurs de fonds et des organisations internationales, couronnée de succès.

18. Le représentant du Rwanda a évoqué la tragédie que son pays avait vécue et exprimé la gratitude de celui-ci à tous les bailleurs de fonds, dont les organisations non gouvernementales (ONG) 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 transit 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 avait 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 itinéraires de transit.

19. Le représentant de la 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.

20. 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 Etats 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 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.

21. L'intervenant a déclaré que la Chine était toujours 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. La Chine, pays en développement, manquait cependant de devises et de techniciens. Aussi fallait-il espérer qu'une aide extérieure adéquate serait fournie pour accélérer l'expansion des transports en transit et dynamiser le développement économique dans la région.

22. 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.

23. 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 (700 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 télécommunications "Route de la soie"; et un pipeline reliant l'Europe et les républiques d'Asie centrale.

24. La République islamique d'Iran avait 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).

25. 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 et de transit en développement et à répondre à leurs besoins.

26. Le représentant du Niger, indiquant qu'il n'y avait guère 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 1993, 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, préalable à une libéralisation. Les mesures prises par les pouvoirs publics concernaient



aussi les ports et le transport ferroviaire et 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 les négociations relatives au financement de la deuxième phase de sa politique des transports. En outre, un fonds national pour la sécurité routière serait prochainement mis en place. Enfin, le secteur public avait pris certaines mesures en vue d'améliorer l'exploitation des ports et le fonctionnement des transports ferroviaires et aériens. 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.

27. 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 la gestion d'entreprise, 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 ensuite exposé les principes devant régir la restructuration.

28. Il a par ailleurs dressé la liste des domaines pour lesquels une aide sous forme de dons ou de prêts à des conditions favorables était requise et exposé les mesures prises par le gouvernement concernant notamment le réseau ferroviaire, les voies navigables du lac Victoria, les installations de transit aux postes frontière et la formation. 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 aux pays participants d'en tirer les avantages escomptés.

29. Le représentant du Bénin a rappelé que ce pays avait adopté en 1993 son plan quinquennal de développement qui faisait une place particulière à l'amélioration du secteur des transports, en particulier de l'infrastructure routière, ferroviaire et portuaire. On avait ainsi voulu faciliter le transit par le Bénin afin d'offrir aux pays sans littoral voisins davantage de possibilités d'accès au monde extérieur, établir des conditions générales qui permettent une saine concurrence entre le chemin de fer et la route et adapter l'infrastructure pour cela en la modernisant et en l'entretenant mieux. Le plan quinquennal 1993-1997 prévoyait donc l'amélioration des réseaux routiers et ferroviaires et le développement du secteur portuaire. Comme beaucoup d'autres pays en développement qui servent de voie de passage, le Bénin avait des difficultés à assurer normalement le transport par la route des chargements de marchandises en provenance et à destination des pays enclavés du nord-ouest en raison du mauvais état de l'infrastructure routière sur certaines sections du réseau. Le Bénin avait besoin de l'aide des pays

donateurs et des organismes de financement pour développer et remettre en état cette infrastructure et pour éliminer les goulets d'étranglement dans ce secteur.

30. Le représentant de l'Inde s'est déclaré favorable à la mise en place de mesures et moyens précis qui permettent aux pays en développement sans littoral de s'insérer réellement dans les courants commerciaux. Selon ce représentant, il était indispensable de s'attaquer à divers aspects du problème des transports en transit; pour créer des conditions générales favorables, il fallait que les pays enclavés et les pays de transit coopèrent, dans l'égalité et à leur avantage mutuel. L'Inde travaillait à cela en favorisant le commerce régional et sous-régional, entre autres mesures, et elle s'employait aussi à améliorer son réseau routier et ferroviaire, par exemple en uniformisant l'écartement des voies avec le Népal.

31. La délégation indienne estimait qu'il fallait être prudent lorsqu'on envisageait d'établir de nouveaux instruments juridiques pour régir les questions de transit. Selon elle, il valait mieux susciter une volonté d'améliorer les conditions générales dans lesquelles s'inscrivaient ces questions et imprimer la dynamique nécessaire pour cela. S'agissant de la surveillance et des mesures complémentaires, les accords multilatéraux et bilatéraux existants constituaient, de l'avis du représentant de l'Inde, le meilleur dispositif de contrôle, et les pays pouvaient organiser des entretiens entre eux.

32. Le représentant du Togo a constaté que si la situation économique paraissait s'améliorer dans le reste du monde, les pays sans littoral, en particulier en Afrique, avaient encore, pour leur part, d'énormes problèmes à surmonter dans ce domaine. La principale raison à cela, outre les faiblesses de l'infrastructure, était que les accords bilatéraux et multilatéraux et les conventions internationales n'étaient guère respectés. Le Togo, qui servait de pays de transit au Burkina Faso, au Mali et au Niger, avait entrepris de simplifier les formalités administratives et douanières à remplir pour acheminer les marchandises. Des réunions périodiques étaient aussi organisées avec les autorités compétentes des pays enclavés qui utilisaient le port de Lomé, afin d'améliorer le système de transit dans la sous-région. Le Togo oeuvrait résolument pour la solidarité et la coopération régionales, mais il fallait que les donateurs fournissent les moyens d'améliorer l'infrastructure des transports en transit et, par exemple, que les organismes bilatéraux et multilatéraux de financement apportent de quoi améliorer la route Lomé-Ouagadougou-Niamey-Bamako.

33. Le représentant du Malawi a précisé que ce pays offrait quatre couloirs de transit mais que les droits à payer étaient élevés, en particulier sur l'itinéraire traversant la région de la Tete, ce qui constituait un très gros obstacle. La question du transit dans la sous-région était examinée par la Communauté de développement de l'Afrique australe, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (le COMESA) et l'Union douanière d'Afrique australe. Ces organisations sous-régionales avaient pu établir toute une série de règles et normes uniformes, mais du fait que celles-ci n'étaient pas respectées sur certains itinéraires, un certain nombre de problèmes subsistaient. C'est ainsi que les taxes et droits étaient élevés,

que les formalités administratives et douanières étaient trop lourdes, qu'il fallait appliquer plus strictement le règlement en ce qui concerne la charge par essieu et que l'acheminement ne se faisait pas dans des conditions sûres.

34. Avec l'assistance technique fournie par le PNUD, la CNUCED et des sources bilatérales comme l'organisme américain d'aide au développement, l'Agency for International Development (USAID), les pays de la sous-région introduisaient de nouveaux systèmes, instituant par exemple la formule des coupons pour payer les taxes de transit, des formalités simplifiées et uniformes à la frontière, ou encore des commissions nationales de facilitation. Il fallait espérer que la communauté internationale continuerait d'épauler les pays d'Afrique australe dans les mesures qu'ils prenaient pour faciliter le transport en transit à l'intérieur de cette sous-région.

35. Le Malawi remerciait les donateurs internationaux, en particulier la Banque mondiale et l'USAID, d'avoir pourvu au financement de projets exécutés au titre du programme en cours de réorganisation des chemins de fer malawiens. L'intervenant a instamment prié la communauté des donateurs et les organismes de financement et de développement d'apporter leur soutien aux projets régionaux pour lesquels les fonds continuaient de manquer, à savoir notamment : la réfection de la ligne de chemin de fer Cuamba-Entre et Nacala, de l'aire de trafic de l'aéroport international de Lilongwe et de la ligne ferroviaire de Beira, et la construction d'une nouvelle route reliant le nord du Malawi au port de Mpulungu sur le lac Tanganyika en Zambie.

36. Le représentant du Mali a expliqué que ce vaste pays à population clairsemée avait peu de richesses naturelles et rencontrait de grandes difficultés pour s'assurer par des voies de transit ce dont il avait besoin. Le Mali avait adopté une stratégie économique qui prévoyait, entre autres mesures importantes, d'accorder une plus large autonomie de gestion au secteur des transports et qui était conçue pour créer à tous les niveaux, du plus local au plus général, de bonnes conditions de transport. Ce représentant a instamment demandé à la communauté internationale de soutenir davantage ce secteur afin de promouvoir les activités de transit.

37. Le représentant de l'Ethiopie a dit que l'enclavement de son pays résultait de l'indépendance de l'Erythrée, en 1991. Le port érythréen d'Assab assurait 85 % du trafic des marchandises importées et exportées par l'Ethiopie, mais les opérations de transit étaient lentes. Les 15 % restants transitaient par Djibouti. Le port érythréen de Massawa aurait pu être un port de transit important pour l'Ethiopie mais son infrastructure était actuellement inadéquate. Afin d'améliorer la circulation dans le couloir de Djibouti, la voie ferroviaire avait été complétée par une route de gravier, qui pouvait être utilisée en cas d'urgence. L'Ethiopie avait conclu des accords bilatéraux avec l'Erythrée et Djibouti concernant l'utilisation de leurs itinéraires de transit. Elle était reconnaissante à l'Union européenne de l'avoir aidée à évaluer ses options en matière de transport en transit. Elle avait également besoin d'une assistance pour l'aménagement d'un port sec ou d'un dépôt intérieur de conteneurs.

38. Le représentant de l'Erythrée a dit qu'en 1992, son gouvernement avait proclamé le port d'Assab port franc, mettant toutes ses installations à la disposition de l'Ethiopie. Le port de Massawa assurait également des services de transit pour la partie nord du pays, lesquels devraient être renforcés lorsque le couloir routier reliant le nord de l'Ethiopie au port serait amélioré. Les efforts déployés par le Gouvernement érythréen afin de régler les problèmes internes et d'atténuer ceux de la sous-région s'inscrivaient dans le cadre des principes et politiques qu'il suivait en vue d'une modernisation par la coopération. Il était donc de l'intérêt de son gouvernement de fournir au Gouvernement éthiopien des services adéquats et efficaces en matière de transit et de transport; des mesures concrètes avaient été prises à cet effet, parmi lesquelles on pouvait mentionner les suivantes : modernisation du port de Massawa, réfection d'un certain nombre de routes reliant les centres de production en Ethiopie aux routes d'Erythrée et amélioration du système de communications. Des efforts étaient également faits afin de libéraliser les services en matière de transport et de transit. Les améliorations susmentionnées avaient pu être effectuées grâce à l'appui financier de la communauté des donateurs. L'Erythrée avait besoin de recevoir une assistance supplémentaire des pays donateurs, des institutions financières internationales et des organisations internationales afin de poursuivre ses efforts de développement.

39. Le représentant du Pakistan a dit que son pays comprenait parfaitement les problèmes auxquels étaient confrontés les pays sans littoral et que c'était dans cet esprit que, sur une base bilatérale, il mettait toutes ses installations à la disposition de ceux qui l'utilisaient comme pays de transit. Le pays traitait également la question au niveau régional. Un accord quadripartite entre la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Pakistan prévoyait l'utilisation par les quatre pays signataires de leurs installations de transit. Cet itinéraire de transit s'étendait sur 3 500 km et englobait la route du Karakoram. Un accord avait également été conclu concernant l'extension d'une voie ferroviaire reliant l'Ouzbékistan au Pakistan via l'Afghanistan. Le représentant du Pakistan souhaitait que les donateurs fournissent une assistance afin d'aider les pays de transit à améliorer et entretenir leurs routes de transit et à en aménager de nouvelles.

40. Le représentant de l'ACTT a dit que cette organisation intergouvernementale, qui regroupait le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Zaïre, aidait les pays membres à suivre et évaluer les progrès réalisés concernant l'application de l'Accord de transit du corridor nord. Les activités de suivi menées par le secrétariat avec le vigoureux appui du secrétariat de la CNUCED permettaient aux Etats membres de résoudre de nombreux problèmes liés à la facilitation du transit. Le secrétariat du corridor nord et ses Etats membres devaient recevoir un soutien énergique de la communauté internationale afin de renforcer leur coopération. L'intervenant a exprimé sa gratitude aux donateurs, et en particulier à l'Union européenne, qui avaient fourni une assistance financière pour la construction de routes et effectué des investissements liés aux infrastructures. Ajoutant qu'un nouvel effort était nécessaire, il a instamment demandé à la communauté internationale de renforcer son appui aux mesures prises par les Etats membres et le secrétariat du corridor nord en vue d'améliorer le transport en transit.

41. La représentante du Paraguay a dit que l'exploitation du potentiel considérable de son pays avait été compromise par son enclavement. Un traité signé en 1967 par l'Argentine et le Paraguay avait établi la liberté de navigation sur le Paraná, le Paraguay et la Plata. Le processus avait été renforcé par les mécanismes du MERCOSUR (Marché commun du Sud) et d'Hidroviá. Le premier avait été mis en place afin d'éliminer les obstacles et de faciliter les échanges, tandis que le second, auquel participaient l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay, avait clairement revitalisé le transport fluvial qui avait pratiquement disparu. L'intervenante a exprimé le souhait de son gouvernement de parvenir, à brève échéance, à un accord avec ses partenaires dans le cadre d'Hidroviá sur le développement des installations sur le Rio de la Plata, de sorte que la Bolivie et le Paraguay puissent pleinement exercer leur droit d'accès à la mer.

42. Cette déclaration a été faite compte tenu de l'objectif de la Réunion de trouver des solutions propres à atténuer les inconvénients de l'enclavement, ainsi que des idées développées au cours du Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit en vue d'encourager la conclusion d'accords visant à mettre en place un système de transport en transit efficace et viable. Le Paraguay était favorable au projet de couloir terrestre entre les deux océans selon lequel un itinéraire de remplacement traversant le territoire du Brésil, du Paraguay et de la Bolivie ouvrirait l'accès aux ports de mer du Chili et du Pérou. Ces efforts devaient être complétés par une coopération internationale, notamment par l'aide des pays donateurs, pour permettre au Paraguay d'exercer pleinement son droit de libre accès à la mer et de pouvoir ainsi affronter à égalité la concurrence sur les marchés internationaux.

43. Le représentant du Burundi a dit que son pays était desservi par trois routes : le couloir nord en direction et en provenance du port de Mombasa, le couloir central par le port de Dar es-Salaam et un troisième couloir via l'Afrique australe. Le couloir nord était soumis à un régime douanier et à des formalités administratives d'une pesanteur excessive. S'intéressant au développement et à l'exploitation du terminal d'Isaka en Tanzanie, le Burundi demandait instamment aux donateurs d'apporter leur soutien à ce projet. L'intervenant leur a demandé de contribuer à l'achat de wagons de chemin de fer, dont il jugeait le nombre insuffisant dans le couloir central, ainsi qu'au développement des transports sur le lac Tanganyika. Il a en outre instamment prié la communauté internationale de financer la création d'une liaison ferroviaire à destination du Burundi et l'a également encouragée à appuyer le projet de train-bloc le long du couloir central.

44. La stratégie du Burundi en matière de transport en transit se fondait sur la coopération bilatérale et sous-régionale. Dans ce contexte, le pays appuyait résolument les instruments sous-régionaux, comme la Déclaration de transit douanier routier, l'assurance-automobile aux tiers au niveau sous-régional et les normes convenues pour les charges par essieu.

45. Le représentant de l'Afghanistan a dit que les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pouvaient tirer de grands avantages des analyses contenues dans la documentation de la CNUCED.

Il a souligné que la surveillance et le suivi des accords de transit seraient plus efficaces s'ils étaient effectués par des organisations internationales. Les pays en développement sans littoral, en particulier les moins avancés d'entre eux, étaient confrontés à de nombreuses difficultés; aussi demandait-il instamment à la communauté des donateurs de leur fournir l'assistance financière et la coopération technique requises.

46. Outre le fait qu'il figurait parmi les pays les moins avancés et sans littoral, l'Afghanistan avait été ravagé par la guerre, qui avait causé des dégâts considérables à l'infrastructure matérielle et sapé son développement. L'intervenant a exprimé l'espoir que la communauté internationale tiendrait dûment compte des besoins les plus urgents du pays et de ses besoins en matière de développement.

#### Décision prise par la Réunion

47. A la séance plénière de clôture, le 22 juin 1995, la Réunion a adopté un cadre global de coopération dans le domaine du transport de transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs (TD/B/LDC/AC.1/6). (Le texte du Cadre global figure à l'annexe I).

#### Déclarations finales

48. Le Directeur chargé de la Division des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des pays en développement insulaires a dit que l'esprit de coopération dont avaient fait preuve les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs témoignait clairement de leur ferme volonté politique de favoriser l'établissement d'un cadre global de coopération efficace dans le domaine du transport en transit entre les pays intéressés. Le cadre global marquait une nouvelle avancée importante de la coopération internationale dans ce domaine.

49. Soucieux de mobiliser l'appui de la communauté internationale en faveur des pays en développement sans littoral et de transit, le secrétariat de la CNUCED et l'Assemblée générale avaient, depuis 1973, offert de multiples occasions de cerner les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et des pays voisins de transit. Les diverses réunions organisées à cette fin avaient formulé des recommandations concernant les mesures à prendre pour améliorer les systèmes de transport en transit. Ces dernières années, les pays en développement sans littoral et les pays voisins de transit avaient adopté des positions communes tendant à renforcer leur coopération en matière de transport en transit. Saluant ce nouvel esprit de coopération, les donateurs avaient appuyé d'importants projets visant à améliorer les systèmes de transport en transit. Ces efforts avaient abouti à des résultats encourageants, mais il restait certaines conditions à réunir pour assurer l'efficacité et la viabilité des systèmes de transport en transit.

50. Aussi l'Assemblée générale avait-elle décidé 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'organismes de financement et de développement. Les progrès réalisés dans la mise en oeuvre

des conclusions et recommandations de cette réunion avaient été examinés, d'abord lors d'un colloque organisé à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit, puis dans le cadre de la présente réunion d'experts gouvernementaux.

51. La stratégie adoptée par la Réunion, notamment les mécanismes de suivi recommandés, devrait grandement favoriser l'application efficace des mesures convenues aux niveaux national, sous-régional, régional et international. Le secrétariat de la CNUCED, en coopération avec les commissions économiques régionales, devrait s'efforcer d'appuyer activement la mise en oeuvre du cadre global sur lequel on s'était mis d'accord pour la coopération dans le domaine du transport en transit.

52. Le représentant de la Mongolie, parlant au nom des pays en développement sans littoral, a dit que le 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 offrait une base solide aux mesures concertées que l'on prendrait à l'avenir en vue d'examiner dans un esprit de coopération l'ensemble des préoccupations particulières des pays en développement sans littoral et de leurs besoins en matière de développement.

53. Le représentant du Kazakhstan a félicité le secrétariat de la CNUCED pour la documentation qu'il avait établie pour la Réunion et le rôle qu'il avait joué dans la mobilisation d'un soutien international en faveur des pays en développement sans littoral. Les difficultés rencontrées par les pays sans littoral d'Asie centrale dans le domaine du transit et du transport freinaient leur développement économique et les progrès de la démocratie. L'amélioration des conditions du transport en transit, la mise en place de nouveaux itinéraires de transit et l'harmonisation des bases juridiques et normatives du transit et du transport propres au Kazakhstan et aux autres pays d'Asie centrale étaient les trois exigences fondamentales à satisfaire pour créer un robuste système de transport en transit dans la région. Le Kazakhstan était un fervent partisan de la coopération en matière de transport en transit dans le cadre de l'Organisation de coopération économique. L'intervenant a estimé que le 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 allait être un instrument très utile de l'action future dans ce domaine. La CNUCED devait jouer un rôle important en la matière en encourageant la mise en oeuvre des recommandations de la Réunion et en facilitant leur suivi.

54. Dans sa déclaration de clôture, le Président a dit que le cadre global qui venait d'être adopté était le document le plus complet à avoir fait l'objet d'un accord entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires oeuvrant pour le développement puisqu'il englobait pratiquement tous les aspects de la coopération dans le domaine du transport en transit. Il constituait un jalon important de la coopération dans ce domaine entre les pays en développement sans littoral et de transit et les pays donateurs. Le consensus intervenu entre les pays donateurs attestait leur compréhension de l'ampleur des difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral et de transit et leur volonté d'épauler

les efforts déployés par ces pays pour en venir à bout. Exprimant sa conviction que la mise en oeuvre du cadre global se ferait dans un esprit de compréhension et de coopération égal à celui qui avait présidé à sa négociation, le Président a remercié tout particulièrement le Gouvernement norvégien d'avoir facilité par son appui financier la participation d'un certain nombre de représentants des pays en développement sans littoral et de transit au colloque et à la réunion. Il a également rendu hommage au PNUD pour avoir fourni des ressources à l'appui des préparatifs de fond.



## Chapitre II

### QUESTIONS D'ORGANISATION

#### A. Ouverture de la Réunion

55. La Réunion a été déclarée ouverte le 19 juin 1995 par le représentant de l'administrateur chargé de la CNUCED.

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

56. A la 1ère séance, le 19 juin 1995, la Réunion a élu le bureau suivant :

Président : M. Percy MANGOELA (Lesotho)

Vice-Président : M. Xu JIN (Chine)

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

57. A la 2ème 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)

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

1. Election 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)

59. A sa séance plénière de clôture, le 22 juin 1995, la Réunion a adopté son projet de rapport (TD/B/LDC/AC.1/L.2 et Add.1) et autorisé le Rapporteur à le compléter compte tenu des travaux de la séance plénière de clôture.

Annexe I

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 défailante 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 sectorielles

### 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 transport 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 et de développement 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 Mashhad-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 ferroviaire 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 frontière) 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 frontière;
  - 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.

Annexe II

PARTICIPATION AUX TRAVAUX

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

Afghanistan	Mali
Allemagne	Mongolie
Autriche	Mozambique
Bénin	Népal
Bolivie	Niger
Botswana	Nigéria
Burundi	Ouganda
Chine	Ouzbékistan
Congo	Pakistan
Erythrée	Paraguay
Etats-Unis d'Amérique	République démocratique populaire lao
Ethiopie	République-Unie de Tanzanie
France	Rwanda
Guinée	Swaziland
Inde	Thaïlande
Iran (République islamique d')	Togo
Kazakhstan	Turquie
Kenya	Uruguay
Kirghizistan	Zambie
Lesotho	Zimbabwe
Malawi	

2. Les organismes internationaux ci-après étaient représentés à la Réunion :

Bureau international du Travail (BIT)  
Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

3. L'organisme intergouvernemental ci-après était représenté à la Réunion :

Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional.

Annexe III

LISTE DES DOCUMENTS

Documents de base

TD/B/LDC/AC.1/5	Ordre du jour provisoire annoté
UNCTAD/LLDC/SYMP/2 et Add.1	Communications reçues de pays et d'organisations internationales et intergouvernementales
UNCTAD/LLDC/SYMP/3	Amélioration des systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit : principales observations et recommandations
UNCTAD/LLDC/SYMP/4	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/5	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

Documents d'information

UNCTAD/LDC/90	Transit transport systems in East and Central Africa : Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/91	Transit transport systems for Bolivia and Paraguay: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/93	Transit transport systems in southern Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/94	Transit transport systems in West and Central Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/96	Transit transport systems for Ethiopia: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/97	Selected basic transport indicators in the land-locked developing countries
UNCTAD/LDC/98	Transit transport systems in Asia: Issues, actions and constraints

A/49/277

Systèmes de transport en transit des Etats en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins : situation actuelle et propositions

Autres documents d'information

UNCTAD/LDC/Misc.27	Communication de la CESAP
UNCTAD/LDC/Misc.28	Communication de la CEPALC
UNCTAD/LDC/Misc.30	Communication de la CEA
UNCTAD/LDC/Misc.31	Communication de la Banque mondiale
UNCTAD/LDC/Misc.33	Communication de la Banque africaine de développement
UNCTAD/LDC/Misc.34	Communication de la CEE
UNCTAD/LDC/Misc.35	Communication du PNUD

-----