



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

Distr.  
LIMITÉE

TD/B/LDC/AC.1/L.3  
21 juin 1995  
FRANÇAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

---

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

PROJET DE CADRE GLOBAL DE COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DU  
TRANSPORT EN TRANSIT ENTRE LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS  
LITTORAL ET DE TRANSIT ET LA COMMUNAUTÉ DES DONATEURS

Introduction

1. 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 déjà de nombreuses années. Malgré les initiatives prises par ces pays aux niveaux national et international et ainsi que par la communauté internationale pour trouver une solution à ces problèmes, l'ampleur de la tâche demeure considérable. Cette situation forme la toile de fond de l'action menée par l'Assemblée générale depuis quatre ans en faveur d'une approche nouvelle qui vise 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 Réunion à l'intention des pays en développement sans littoral et de transit, organisée sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, a constitué un cadre idéal pour oeuvrer en faveur d'accords qui jettent les bases nécessaires à la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces et autonomes. Cette réunion a aussi été l'occasion d'aborder la question de l'appui offert par la communauté internationale aux efforts dans ce domaine. Les observations et recommandations formulées lors de la Réunion, qui sont brièvement décrites ci-après, ont tenu pleinement compte des conditions et des besoins propres aux différentes régions et sous-régions où se trouvent des pays en développement sans littoral et de transit. Ces observations et recommandations constituent les éléments de base d'un nouveau programme mondial visant à une coopération triangulaire sur le 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. À 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 compétitif où les fournisseurs de ces services soient mus 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 les différents couloirs de transit. Sur ce plan toutefois, deux problèmes latents subsistent. Pour que les itinéraires deviennent opérationnels, il faudrait que les gouvernements interviennent massivement sur les marchés de façon à détourner les importateurs et les exportateurs des itinéraires traditionnels et à les réorienter vers les nouveaux. Ce type d'intervention a des incidences financières qui pourraient ne pas être avantageuses pour les utilisateurs de services de transit. En outre, elles donnent inévitablement naissance à des conflits d'intérêts, les États côtiers tenant à s'assurer que les investissements réalisés dans les installations de transit sont rentables 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 système de transit capable de garantir aux États côtiers un trafic de transit régulier qui constitue souvent une importante source de devises et d'assurer aux pays sans littoral un accès aux couloirs de transit qui sont importants pour leur sécurité;
- Avant d'ouvrir de nouveaux itinéraires de transit, de procéder à une analyse exhaustive des coûts et bénéfices qui pourraient en découler et d'éviter une prolifération d'itinéraires coûteux dont ce type d'analyses n'aurait pas pu prouver l'utilité.

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 consultatifs spéciaux. Néanmoins, la mise en oeuvre

de tous ces arrangements reste défailante faute de mécanismes de surveillance et d'application suffisamment efficaces. À cet égard, il est recommandé :

- De renforcer encore, aux plans de la gestion et de l'exploitation, les moyens actuels de surveillance et d'application desdits accords et arrangements, de créer d'urgence ces moyens lorsqu'ils n'existent pas, d'encourager vivement la participation d'organismes tels que les conseils de chargeurs et les comités pour la facilitation des échanges commerciaux où siègent des représentants du secteur privé.

Les accords internationaux ont fait depuis longtemps leurs preuves en tant que moyens de promotion de 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.

5. Les avantages qui pourraient résulter d'une utilisation équilibrée et bien maîtrisée des transports ferroviaires et des transports routiers sont manifestes. En conséquence, il est recommandé :

- D'élaborer des politiques qui permettent à ces deux modes de transport de se faire une concurrence loyale dans le trafic de marchandises en transit dans un environnement commercial.

6. Les coûts de transport élevés que l'éloignement, les lenteurs de la procédure, l'insuffisance des installations de transit et de communication, les retards, les frais d'entreposage et les droits de transit élevés imposent aux États sans littoral restent une source de préoccupation majeure pour ces pays. 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 des États sans littoral envers les marchés extérieurs. En conséquence, il est recommandé :

- Que ces pays 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 États 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.

7. La pénurie de main-d'oeuvre suffisamment qualifiée dans le secteur du transport en transit reste grave et pèse lourdement sur les opérations de transit. En conséquence, il est recommandé :

- De redoubler d'efforts pour promouvoir la mise sur pied de programmes de formation intégrés destinés aussi bien au personnel de direction qu'aux agents subalternes, dans les secteurs public et privé, et faire en sorte que ces programmes prévoient une "formation de formateurs", la fourniture de matériel didactique et la présence d'homologues locaux au cas où l'on ferait appel à des experts étrangers;
- De s'efforcer d'améliorer les capacités institutionnelles dans le secteur du transport en transit.

8. 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 résoudre ce problème. L'aménagement et l'exploitation des infrastructures de transport de transit ont dans de nombreux cas porté atteinte à l'environnement. En conséquence, il est recommandé :

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

9. L'aménagement des infrastructures de transport en transit et la possibilité d'assurer une maintenance adéquate 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, privilégient l'aménagement et la maintenance efficace des infrastructures de transport en transit et mobilisent des ressources suffisantes à cet effet.

## II. Questions sectorielles

### a) Chemins de fer

10. Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans le transport des marchandises en transit entre la plupart des pays sans littoral et la mer. Or, des problèmes liés à leur gestion et à leur exploitation ont réduit 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 est de plus en plus effectué par la route.

i) Questions de gestion

Les administrations des chemins de fer définissent généralement leur politique dans un climat qui ne les pousse pas à tenir compte des contraintes du marché. Les éléments spécifiques de la gestion des chemins de fer qui ont une incidence négative sur les performances du trafic ferroviaire sont notamment : l'application de dispositions réglementaires qui sont identiques à celles qui régissent la fonction publique et qui réduisent la marge de manoeuvre dont disposent les administrations des chemins de fer pour répondre efficacement et en temps voulu aux besoins de leur clientèle; la protection excessive des chemins de fer contre la concurrence des autres modes de transport; le financement d'opérations non commerciales par certaines administrations; l'autonomie limitée dont jouissent les chemins de fer pour approuver des projets 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; et l'insuffisance des mesures prises pour limiter l'impact de l'exploitation des chemins de fer sur l'environnement. En conséquence, il est recommandé :

- Que les gouvernements envisagent de doter les administrations des chemins de fer d'une plus grande autonomie, en mettant en oeuvre les plans de restructuration approuvés;
- D'appliquer à l'exploitation des chemins de fer, des critères commerciaux de façon à améliorer leur compétitivité et à renforcer leur complémentarité par rapport aux autres modes de transport. La privatisation de certains services de chemins de fer devrait être encouragée, chaque fois que possible;
- Que lorsque des chemins de fer doivent opérer sur une base commerciale, mais ont en même temps l'obligation de fournir un service public, les gouvernements supportent le coût de ce service;
- De contrôler les incidences du transport ferroviaire sur le plan de la sûreté, de la pollution et de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

ii) Infrastructures de transit ferroviaire

11. D'importants projets et programmes visant à remettre en état et à développer les infrastructures ferroviaires nécessaires au fonctionnement des principaux couloirs de transit ont été entrepris dans toutes les régions et sous-régions. Il s'agit notamment du projet du "Corredor de los Libertadores" lancé en Amérique latine par la Bolivie, le Pérou, le Brésil, le Paraguay, l'Uruguay, l'Argentine et le Chili afin de créer un réseau de transport 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 Tanzanie et de la Namibie; du projet de conversion de toutes les voies métriques en voies normales dont le Népal pourrait aussi bénéficier; et 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 et traversant les pays membres de l'Organisation de coopération économique; des voies ferroviaires reliant la région de l'Asie centrale au Pakistan, via l'Afghanistan. Il y a lieu de s'inquiéter de la pénurie persistante de matériel, notamment de locomotives et de wagons, et de la médiocrité de la maintenance du matériel existant. En conséquence, il est recommandé :

- De prendre des mesures pour mobiliser davantage de moyens afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de matériel et de maintenance;
- 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; 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; et les méthodes de consultation et d'arbitrage;
- De créer, selon que de 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'innovations techniques.

iii) Questions d'exploitation

12. Des contraintes pratiques continuent à peser sur 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 :

- De renforcer les dispositions visant à faciliter le trafic ferroviaire international en simplifiant et en harmonisant les procédures de documentation et en synchronisant les horaires d'ouverture des postes de douane;
- De fournir l'équipement, les effectifs et les installations nécessaires à l'inspection des voies ferrées et de mettre en place des systèmes d'inspection normalisés aux frontières;
- Que les gouvernements prennent les mesures nécessaires 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 comporte des normes internationales d'efficacité et de sûreté des opérations ferroviaires internationales;
- De mettre en place des systèmes de suivi des marchandises acheminées par les couloirs de transit;

- De renforcer et maintenir la formation, tant au niveau national qu'au niveau 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

13. Bien que le transport routier ne soit pas nécessairement la solution la plus avantageuse pour les longs itinéraires reliant les pays sans littoral à la mer, on utilise de moins en moins le réseau ferré et de plus en plus le réseau routier, qui offre de meilleures conditions de rapidité et de sûreté du transit. Néanmoins, cette évolution ne se poursuivra que si l'on élimine les contraintes liées à la gestion et à l'exploitation des transports routiers de façon à ce qu'ils restent compétitifs par rapport aux autres moyens de transport.

i) Questions de gestion

14. Les questions de gestion concernent essentiellement les dispositions législatives 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, au niveau 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 carnets de passage en douane, la délivrance des permis de conduire, ainsi que des normes pour les véhicules;
- Que les gouvernements libéralisent systématiquement les services de transit routiers en encourageant la concurrence entre transporteurs 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 qui en assurent l'application;
- D'examiner attentivement la possibilité de créer un système de paiement simplifié permettant de percevoir les frais et droits de transit en simplifiant les procédures de paiement applicables au trafic international des véhicules;
- Que, dans les cas requis, les gouvernements accordent une plus grande autonomie aux régies des transports routiers pour mettre en oeuvre les décisions ministérielles;

- D'encourager également les entreprises du secteur privé à participer à l'élaboration des politiques en matière de transport routier en transit;
- De prendre des mesures pour réduire les risques écologiques dans le secteur des transports routiers en élaborant des directives sur la lutte contre la pollution et le transport de marchandises dangereuses par route.

ii) Infrastructures de transit routier

15. 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 en développement sans littoral et de transit. Le problème concerne surtout le mauvais état des routes, en particulier des grandes liaisons internationales, en grande partie dû à la surcharge 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 par le manque 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 afin d'améliorer les infrastructures de transit routier dans les pays en développement sans littoral et de transit;
- D'instituer des dispositions harmonisées et efficaces réglementant les charges par essieu et définissant les règles d'entretien des routes au niveau sous-régional;
- De renforcer les institutions existantes chargées de vérifier que les réglementations convenues sont appliquées et de définir les sanctions à mettre en oeuvre si ces réglementations ne sont pas appliquées;
- De consacrer exclusivement les droits de transit routier perçus sur les véhicules en transit 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 d'exploitation

16. Dans de nombreux pays sans littoral et de transit, des obstacles administratifs et des difficultés liées à l'exploitation des routes continuent à freiner le trafic routier en transit. Il convient de les éliminer aux niveaux national, bilatéral et sous-régional. En conséquence, il est recommandé :

- De prendre des mesures plus efficaces pour harmoniser et simplifier la documentation et les procédures douanières, les formalités de police



des frontières et l'inspection des marchandises, ainsi que pour synchroniser les horaires d'ouverture des postes de douane et pour simplifier, d'une façon générale, les dispositions qui retardent 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 comporte 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, au niveau bilatéral sous-régional dans le cadre de la politique générale de déréglementation du secteur des transports de transit par route, la question de l'établissement 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 d'assurance aux tiers commun et intégré aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional;
- De renforcer et maintenir 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) Mesures proposées

17. Malgré certains progrès, les pays sans littoral sont autant concernés que les pays côtiers qui sont leurs voisins par l'engorgement chronique des ports, dû en partie aux insuffisances des plans directeurs élaborés par les gouvernements pour les installations portuaires. En conséquence, il est recommandé que :

- Les gouvernements s'emploient à prendre des dispositions novatrices et concertées visant à améliorer les installations et services portuaires pour les pays en développement sans littoral;
- Les gouvernements encouragent une gestion commerciale des ports et, s'ils acceptent qu'une partie du trafic portuaire s'effectue à un coût inférieur au prix réel, qu'ils consentent à financer la différence;
- Des mesures soient envisagées pour conférer aux administrations portuaires une plus grande liberté d'innover;

- La question de la privatisation de certains secteurs d'activités portuaires soit examinée avec soin;
- 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 mesures 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 chargés du transit des marchandises dans les ports (douanes, administration, personnel de sécurité, autorités portuaires, banques commerciales, 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 relatives à la gestion et à l'équipement

18. Malgré les progrès réalisés, les activités d'importation ou d'exportation de marchandises provoquent toujours des engorgements importants dans le transit des marchandises des pays sans littoral, en raison des insuffisances matérielles et des contraintes d'exploitation. Celles-ci sont notamment liées à la mauvaise qualité du matériel de manutention et des installations d'entreposage des cargaisons en transit, ce qui peut entraîner des pertes, des dommages et une détérioration des marchandises, ainsi qu'aux frais plus élevés de ces installations, 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 administratives 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 sociétés exploitantes 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 pour généraliser les couvertures fondées sur 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 la direction accepte, en collaboration avec les donateurs, de réduire les trop grandes diversités du matériel portuaire afin de simplifier la maintenance et de diminuer le coût des pièces détachées;
- De poursuivre et d'élargir les programmes de formation des ouvriers portuaires pour les aider à se familiariser avec les nouvelles techniques et procédures;
- D'aider les petites et moyennes entreprises de transport et de dédouanement grâce à une formation complète.

d) Voies de navigation intérieure

19. Les fleuves permettent d'acheminer les marchandises en transit vers certains pays sans littoral, comme la Bolivie, le Burundi, le Laos, le Malawi, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Paraguay et la République centrafricaine. Les problèmes majeurs qui devront être résolus pour améliorer le transit fluvial 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 intérieure, l'inefficacité des mesures actuelles de lutte contre la pollution, l'amélioration de la sécurité et l'élimination des goulets d'étranglement aux points de rupture de change. En conséquence, il est recommandé :

- De chercher à réorganiser et augmenter les équipements de navigation le long des fleuves qui relient les pays sans littoral à la mer;
- Que les gouvernements élaborent un cadre juridique servant de base à des actions communes au niveau sous-régional, garantissant un système de transit intérieur 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'envisager d'exploiter de nouveaux fleuves, dans la mesure du possible.

e) Transport aérien

20. Le transport aérien peut être préférable aux transports terrestres, notamment pour l'importation de produits finis à forte valeur élevée, l'exportation de marchandises périssables (fleurs, fruits, légumes, viande, etc.) et de produits alimentaires de luxe. Néanmoins, les problèmes d'équipement et d'exploitation demeurent et entravent l'essor du transport aérien dans la plupart des pays sans littoral. En conséquence, il est recommandé :

- D'accroître le nombre des équipements (aéronefs, aéroports, installations de manutention et d'entreposage);
- Que les gouvernements et les compagnies aériennes participent à l'élaboration de systèmes de collecte et de distribution du fret autour des principaux aéroports des pays sans littoral;
- Que les gouvernements libéralisent leurs réglementations en matière d'octroi de droits de trafic pour le transport des marchandises sur les vols réguliers et suppriment les restrictions sur les vols à la demande; ces mesures permettraient d'utiliser plus efficacement la capacité de transport actuelle;
- De chercher à stimuler l'essor du trafic grâce à une diminution des tarifs pour certains secteurs, marchandises, destinations ou périodes; ces réductions seraient susceptibles de développer certains mouvements de marchandises et de corriger les déséquilibres de l'écoulement du trafic;
- D'encourager la mise en commun des capacités de transport aérien aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral afin de réaliser des économies d'échelle;
- D'augmenter et d'assurer des programmes de formation aux échelons national et sous-régional.

f) Communications

21. L'éloignement des pays en développement sans littoral par rapport aux marchés internationaux et aux ports maritimes, encore aggravé par l'insuffisance des voies de communication existant entre divers ports et les centres commerciaux de ces pays et entre les ports et les marchés étrangers, constitue toujours un handicap majeur qui ralentit le mouvement 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. Il est recommandé :

- De renforcer les réseaux de télécommunications, notamment grâce à leur libéralisation, d'en rationaliser la gestion, et d'encourager la participation du secteur privé.

g) Rôle de l'aide extérieure

22. Il conviendrait de prendre, selon que de besoin, à l'échelle nationale, bilatérale, sous-régionale, régionale et internationale, des mesures susceptibles de résoudre les problèmes auxquels font face les pays en développement sans littoral et de répondre à leurs besoins. À 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.

[23. Les coûts liés à la création et à la gestion d'un système de transport en transit efficace 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 qui connaissent tous les handicaps extrêmes des pays les moins avancés. Il convient de ne pas oublier que dans les pays de transit, il sera nécessaire de procéder à des améliorations importantes des pratiques et de la gestion des installations existantes ainsi qu'à de nouveaux investissements dans les systèmes de transit, avec l'aide extérieure requise, et dans le but de faciliter le transport de transit des pays sans littoral. Étant donné que la plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement aux ressources limitées, il est important que les partenaires de développement des pays sans littoral et de transit soutiennent les programmes de développement du transport en transit. Les mesures d'assistance et de soutien international doivent donc tenir pleinement compte de la vulnérabilité qui caractérise les 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;
- De définir les critères et procédures qui sont utilisés pour évaluer la viabilité des projets et programmes relatifs aux infrastructures de transport en transit et approuver l'octroi des fonds nécessaires avec une certaine souplesse, afin de tenir compte des points faibles de ces pays sur les plans économique et institutionnel;
- D'examiner soigneusement d'autres formes d'assistance telles que le financement des dépenses locales et des dépenses renouvelables et l'aide non liée;

- D'encourager les investissements étrangers directs dans les secteurs des transports et des 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 rationnelles du flux de la circulation et des systèmes de transport, grâce à une aide financière et au transfert de techniques écologiquement rationnelles, conformément aux paragraphes 23 et 24 d'Action 21;
- D'envisager de fournir une aide financière accrue aux fins suivantes :
  - Maintenance des infrastructures de transport en transit existantes le long des itinéraires de surface (routes, rail, voies de navigation intérieure, ports et postes frontières) et de l'infrastructure aérienne chaque fois que cela reste rentable;
  - Apports de nouveaux investissements pour construire les tronçons manquants, améliorer l'infrastructure aérienne et étendre les voies ferrées aux pays en développement sans littoral;
  - Promotion d'itinéraires de rechange rentables;
  - Soutien des projets sur les ports secs dans les pays en développement sans littoral afin de réduire les coûts du transport en transit;
  - Soutien des projets de construction de ponts-bascules aux frontières;
  - Fourniture d'équipements destinés à la prestation des services de transit (véhicules, matériel roulant, pièces détachées, transbordement, matériel de manutention portuaire, équipement des douanes, etc.);
  - Soutien des projets communs en matière de commerce et de production pour 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 et par des catastrophes naturelles ou anthropiques.]

24. 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. Il est donc recommandé :

- Que les programmes actuels de facilitation de l'accès au marché envisagent d'accorder une attention particulière aux produits d'exportation intéressant les pays en développement sans littoral,

notamment les moins avancés d'entre eux par le biais du SGP, et que l'on s'emploie à aider ces pays à réduire le coût des importations.

25. La CNUCED, les commissions économiques régionales et les organismes compétents d'assistance technique doivent étendre davantage la portée de 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 et les partenaires de développement de ces pays devraient envisager de fournir l'aide financière requise. Il est donc recommandé que, sur demande des gouvernements, ils aident à :

- Favoriser l'application des accords bilatéraux et multilatéraux de transit et en surveiller l'application, et conclure des arrangements pratiques se rapportant aux questions suivantes : systèmes de gestion entre réseaux de voies ferrées, documentation et modalités de transit, normes techniques concernant les routes, harmonisation des méthodes d'entretien des routes, harmonisation de la tarification des usagers de la route et des réglementations concernant les limites de charge par essieu, normalisation des réglementations du transit routier, opérations de fret aérien, conventions internationale relatives au transit, régimes de garantie d'acquit-à-caution de transit, vérification des conteneurs, et simplification des systèmes d'assurance-transit;
- Renforcer les politiques de transport en transit favorisant les mécanismes du marché;
- Encourager l'échange de données d'expérience en matière de mise en place et de gestion des systèmes de transport en transit dans différentes régions;
- Maintenir des normes de protection de l'environnement dans le secteur des transports admises sur le plan international;
- Favoriser et exécuter, le cas échéant, des programmes de privatisation du transport;
- Effectuer les études techniques nécessaires pour aider les pouvoirs publics à définir les options fondamentales;
- Soutenir les programmes de formation dans les domaines suivants :
  - Négociation des accords de transit;
  - Documentation douanière et modalités 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 voies d'eau intérieures;
- Assurances transit;
- Manutention et stockage des marchandises en transit;
- Gestion et développement des ports secs;
- Expansion des bases de données régionales sur le transport routier;
- Assistance aux gouvernements pour ce qui est de déterminer les incidences éventuelles de l'accès aux conventions internationales pertinentes.

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) Suivi des conclusions de la Réunion

26. Pour faciliter l'application effective des recommandations de la Réunion, il est recommandé :

- Que soient institués, à la demande des pays concernés, des groupes consultatifs qui auront compétence pour les couloirs de transit de chaque sous-région et seront 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 fait l'objet d'un accord;
- Que ces groupes soient mis sur pied avec l'aide de la CNUCED et en étroite collaboration avec les pays en développement sans littoral et de transit concernés ainsi qu'avec les pays et organismes bailleurs de fonds, 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 l'application du Cadre global, soient examinés lors de la troisième réunion intergouvernementale de représentants des pays en développement sans littoral et de transit et de pays et organismes donateurs, laquelle

/...



devrait se tenir en 1997, en vue d'envisager la formulation de programmes d'action concrets;

- Que le PNUD et d'autres organismes d'aide bilatérale ou multilatérale donnent une suite favorable aux demandes de mobilisation des 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 de transit et que ces arrangements reçoivent tout l'appui politique voulu.

-----