



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

Distr.
LIMITÉE

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

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

PROJET DE RAPPORT DE LA RÉUNION

Rapporteur : M. Mushi Jean Bosco BUTERA (Rwanda)

Additif

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphe</u>	<u>Page</u>
<u>(suite)</u>		
I. PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSIT (POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR); ET		
PROPOSITIONS D'ACTION (POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR)	. . . 1 - 17	2

Chapitre premier

PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSIT

(Point 3 de l'ordre du jour)

et

PROPOSITIONS D'ACTION

(Point 4 de l'ordre du jour)

1. Le représentant du Bénin a rappelé que lorsque ce pays avait adopté en 1993 son plan quinquennal de développement, on avait particulièrement insisté sur 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 enclavés 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 prévoyait donc l'amélioration et l'expansion des moyens de transport ferroviaires et fluviaux, l'établissement de 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 des chargements de marchandises en provenance et à destination des pays enclavés et il fallait que les pays donateurs et les organismes de financement lui donnent des moyens de desserrer les goulets d'étranglement.

2. Le représentant de l'Inde était pour la mise en place de mesures et moyens précis qui permettent aux pays en développement enclavés de s'insérer réellement dans les courants commerciaux. Selon ce représentant, il était indispensable de s'attaquer à divers aspects du problème des transports; 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 rails avec le Népal.

3. Ce représentant estimait qu'il fallait être prudent lorsqu'on envisageait d'établir de nouveaux instruments juridiques pour régir les questions de transit. Selon lui, 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 de ce représentant, le meilleur dispositif de contrôle, et les pays pouvaient organiser des entretiens entre eux.

4. Le représentant du Togo a constaté que, alors que la situation économique paraissait s'améliorer dans le reste du monde, les pays enclavés, et en particulier les pays africains, avaient encore, pour leur part, d'immenses 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.

5. Le représentant du Malawi a précisé que ce pays offrait quatre couloirs de transit mais que les droits à payer étaient élevés, ce qui constituait un très grand 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 imposer plus strictement le règlement en ce qui concerne la charge par essieu et que l'acheminement ne se faisait pas dans des conditions sûres.

6. 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.

7. Le Malawi remerciait les donateurs internationaux, en particulier la Banque mondiale et l'USAID, de fournir des moyens de financer les projets, lesquels comprenaient actuellement la réfection de la ligne de chemin de fer Cuamba-Entre Lagos-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 à la Tanzanie.

8. 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 visait, entre autres mesures de premier plan, à conférer l'autonomie au réseau ferroviaire national 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.

9. Le représentant de l'Éthiopie a dit que l'enclavement de son pays résultait de l'indépendance de l'Érythrée, en 1991. Le port érythréen d'Assab assurait 85 % du trafic des marchandises importées et exportées par l'Éthiopie, 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'Éthiopie mais son infrastructure était à présent inadéquate. Afin d'améliorer la circulation dans le couloir de Djibouti, la voie ferroviaire avait été complétée par une route qui pouvait être utilisée en cas d'urgence. L'Éthiopie avait conclu des accords bilatéraux avec l'Érythrée et Djibouti concernant l'utilisation de leurs routes 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 la création d'un port sec.

10. Le représentant de l'Érythrée a dit qu'en 1992, son gouvernement avait proclamé le port d'Assab port franc, mettant toutes ses installations à la disposition de l'Éthiopie. Le port de Massawa assurait également des services de transit pour la partie nord du pays, lesquels devraient être renforcés lorsque le corridor routier reliant le nord de l'Éthiopie 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, dont on mentionnera, entre autres, les suivantes : modernisation du port de Massawa, réfection d'un certain nombre de routes reliant les centres de production en Éthiopie aux routes d'Érythrée 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'Érythrée 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.

11. Le représentant du Pakistan a dit que son pays connaissait 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 prévoit l'utilisation par les quatre pays signataires de leurs installations de transit. 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 à maintenir leurs routes de transit et à en établir de nouvelles.

12. Le représentant de l'ACTT a dit que son organisation intergouvernementale, qui était composée du Burundi, du Kenya, de l'Ouganda, du Rwanda et du Zaïre, aidait les pays membres à suivre et à évaluer les progrès réalisés concernant l'application de l'Accord de transit dans le corridor nord. Les activités de suivi menées par le secrétariat avec l'appui résolu du secrétariat de la CNUCED permettaient aux États membres de résoudre de nombreux problèmes liés à la

facilitation du transit. Le secrétariat du corridor nord et ses États 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 ont fourni une assistance financière pour la construction de routes et effectué des investissements liés aux infrastructures.

13. La représentante du Paraguay a dit que l'exploitation du potentiel considérable de son pays était compromise par son enclavement. Un traité signé en 1967 par l'Argentine et le Paraguay a établi la liberté de navigation sur le Paraná, le Paraguay et la Plata. Le processus a été renforcé par les mécanismes du MERCOSUR (Marché commun du Sud) et d'Hidrovia; le premier a été mis en place afin d'éliminer les obstacles et de faciliter les échanges, tandis que le second, auquel participent l'Argentine, la Bolivie, le Brésil et le Paraguay, a 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'Hidrovia sur le développement des installations sur le Rio de la Plata, de sorte que la Bolivie et le Paraguay aient un accès direct à la mer.

14. Le représentant du Burundi a dit que son pays était desservi par trois routes : le corridor nord en direction et en provenance du port de Mombassa, le corridor central par le port de Dar es-Salaam et un troisième corridor via l'Afrique australe. Le corridor nord était soumis à un régime douanier et à des formalités administratives d'une pesanteur excessive. L'intervenant a dit que son pays s'intéressait au développement et à l'exploitation du terminal d'Isaka en Tanzanie et, dans ce contexte, a instamment demandé aux donateurs d'apporter leur soutien à ce projet. Il a également demandé leur appui pour l'achat de wagons de chemin de fer, dont il jugeait le nombre insuffisant dans le corridor central, de même que pour le développement des transports sur le lac Tanganyika.

15. 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 au tiers au niveau sous-régional et les normes convenues pour les charges par essieu.

16. 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. L'intervenant a rappelé les nombreuses difficultés auxquelles étaient confrontés les pays en développement sans littoral, en particulier les moins avancés d'entre eux, et demandé instamment à la communauté des donateurs de leur fournir l'assistance financière et la coopération technique requises.

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