



Assemblée générale

Distr. générale
3 septembre 1998
Français
Original: anglais

Cinquante-troisième session

Point 94 a) de l'ordre du jour provisoire*

**Questions de politique macroéconomique :
commerce et développement**

Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de présenter à l'Assemblée générale, comme celle-ci l'en a prié dans sa résolution 51/168 du 16 décembre 1996, le rapport sur la situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins (voir annexe), qui a été établi par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

* A/53/150.



Annexe

**Rapport établi par la CNUCED sur la situation en matière
de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays
de transit qui sont leurs voisins**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-4	3
II. La reprise économique et le nouveau commerce et les systèmes de transit en Asie centrale	5-31	3
A. La reprise économique	5-8	3
B. La nouvelle structure commerciale	9-10	5
C. Différents itinéraires et pipelines possibles pour le transport en transit	11-31	6
1. Nouvelles propositions de projet de pipelines	15-16	7
2. Transport ferroviaire, routier et fluvial	17-31	9
a) Liaisons ferroviaires et routières par la Fédération de Russie ...	21-22	11
b) Itinéraire ferroviaire et routier transcaspien	23-24	11
c) Liaison ferroviaire et routière avec la République islamique d'Iran, le golfe Persique et la Turquie	25-26	13
d) Liaison ferroviaire et routière avec la Chine	27-28	13
e) Autres liaisons ferroviaires et routières	29-31	13
III. Mesures actuelles visant à améliorer l'efficacité du transit en Asie centrale	32-55	15
A. Mesures visant à supprimer les goulets d'étranglement dus aux infrastructures matérielles	34-35	17
B. Mesures visant à surmonter les obstacles non physiques	36-55	18
1. Mesures destinées à améliorer les opérations de transport	37-42	18
a) Opérations de transport ferroviaire	37-40	18
b) Opérations de transport routier	41-42	18
2. Mesures juridiques et administratives de nature à faciliter le transport en transit	43-48	19
3. Appui institutionnel et mise en valeur des ressources humaines	49-55	21
a) Rôle des pouvoirs publics	50-51	21
b) Rôle du secteur privé	52	21
c) Rôle de la mise en valeur des ressources humaines	53-55	22

I. Introduction

1. Dans sa résolution 51/168 du 16 décembre 1996, l'Assemblée générale a pris acte du rapport provisoire du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) sur les mesures destinées à améliorer la situation du transport en transit en Asie centrale (A/51/288). Elle a pris note des résultats de la Réunion technique sur les liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux (voir UNCTAD/LLDC/Misc.4), tenue à Ankara du 7 au 9 novembre 1995 sous les auspices du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de la CNUCED.

2. La Réunion technique a examiné les mesures appropriées qu'il conviendrait de prendre en vue d'un accord-cadre de transit en Asie centrale. Elle a prié instamment les pays participants d'adhérer aux conventions sur le transport et le transit et de conclure des accords bilatéraux en vue de renforcer les mesures propres à faciliter le transport en transit. Elle a aussi demandé que soit établi un mécanisme institutionnel régional qui permettrait d'harmoniser l'optique dans laquelle sont abordées les questions de transport et a prié les organisations internationales d'appuyer la coopération régionale en matière de transport en transit.

3. Dans sa résolution 51/168, l'Assemblée générale a également invité le Secrétaire général de la CNUCED et les gouvernements intéressés, en coopération avec le PNUD, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les organisations régionales et internationales compétentes, conformément aux priorités approuvées en matière de programmes et dans la limite des ressources financières disponibles, à continuer d'élaborer un programme visant à améliorer, sur le plan de l'efficacité, la situation actuelle en matière de transit dans les États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et dans les pays en développement de transit qui sont leurs voisins, et l'a prié de lui rendre compte à sa cinquante-troisième session. Le présent rapport a été établi pour donner suite à cette demande.

4. Dans son rapport de 1996, le Secrétaire général a décrit les nombreuses difficultés rencontrées par les pays sans littoral d'Asie centrale. Il a noté en particulier que le changement économique en Asie centrale avait entraîné : a) un grave rétrécissement de l'économie; b) la perte de marchés aussi bien pour les matières premières que pour les produits industriels de la région; c) l'effondrement du produit intérieur brut (PIB) réel, qui est tombé de 30 à 50 %; d) la réduction de l'activité bancaire, caractérisée par de nombreuses faillites et une chute de l'épargne et des investissements; e) la dislocation spectaculaire du système de transport; et f) l'augmentation considérable du chômage.

II. La reprise économique et le nouveau commerce et les systèmes de transit en Asie centrale

A. La reprise économique

5. Depuis lors, les perspectives économiques en Asie centrale se sont améliorées. Certes les pays intéressés se remettent encore de la dislocation de leurs économies planifiées et continuent de se heurter aux problèmes de la transition vers une économie de marché, mais la reprise économique qui avait commencé dans certains pays en 1994 a, d'une façon générale, été soutenue. Les programmes de stabilisation monétaire et les mesures de contrôle

monétaire adoptées depuis 1992 ont permis de réduire l'inflation; le PIB est en augmentation et l'on constate une reprise progressive de la production et du commerce (voir tableau 1).

Tableau 1

PIB réel et prix à la consommation**(Évolution annuelle moyenne en pourcentage par rapport à l'année précédente)**

Pays	PIB		Prix à la consommation	
	1993	1997	1993	1997
Kazakhstan	-9,2	2,0	1 660	20
Kirghizistan	-15,5	10,4	1 210	30
Ouzbékistan	-2,3	5,2	1 230	320 ^c
Tadjikistan	-16,3	1,7	2 140	70
Turkménistan	1,5	0,1 ^a	1 630	^b

Source : Calculs de la CNUCED fondés sur des données de la Commission statistique de la CEI.

^a Pour 1996.

^b Non disponible.

^c Pour 1995.

6. Toutefois, le rythme de la reprise n'a pas été le même dans les différents pays, voire entre différents secteurs économiques d'un même pays. Selon les chiffres officiels de la Communauté d'États indépendants (CEI), les trois pays d'Asie centrale où le PIB était tombé d'au moins 50 % entre 1990 et 1994 (Kazakhstan, Kirghizistan et Tadjikistan), la reprise économique s'est remarquablement renforcée au cours des deux dernières années. La reprise économique au Kazakhstan en 1997 s'est traduite par une hausse de 2 % du PIB, soit le double du chiffre de 1996. Les résultats économiques au Kirghizistan ont été encore plus robustes, ce pays ayant enregistré une croissance du PIB d'environ 10 % en 1997. L'économie du Tadjikistan, qui a été dévastée par cinq années de guerre civile, s'est également inversée grâce à une forte contribution du secteur de l'agriculture dont la production a repris après l'accord de paix conclu en 1997. L'Ouzbékistan et le Turkménistan, qui avaient subi des baisses plus modérées entre 1990 et 1994, ont continué d'enregistrer des gains modestes.

7. Bien que les pays d'Asie centrale aient réussi à inverser le déclin économique, la croissance à long terme et le développement durable dans ces pays dépendra de leur capacité de mettre en place de nouvelles industries destinées à remplacer celles qui avaient été créées et soutenues par les caractéristiques particulières et les mécanismes artificiels de l'économie planifiée. À court terme, ils doivent trouver de nouveaux marchés pour les produits traditionnels et de nouvelles sources de matières premières et de fournitures pour remplacer celles qui ont été perturbées par l'éclatement de l'ex-Union des républiques socialistes soviétiques.

Tableau 2
Investissements étrangers directs nets en 1992-1996

<i>Pays</i>	<i>Montant cumulé (en millions de dollars)</i>	<i>Par habitant (en dollars)</i>
Kazakhstan	2 536,0	29,8
Kirghizistan ^a	191,1	10,2
Ouzbékistan	310,0	2,8
Tadjikistan ^b	41,0	2,2
Turkménistan ^b	308,1	25,1

Source : CNUCED, base de données sur les investissements étrangers directs et les sociétés transnationales et bande du FMI (données extraites en juin 1998).

^a 1993-1996.

^b 1994-1996.

8. Compte tenu des graves difficultés budgétaires et problèmes de balance des paiements que rencontrent les pays d'Asie centrale, les investissements étrangers directs devraient jouer un rôle important dans les efforts de développement. Les mesures prises actuellement pour mettre en place un cadre de réglementation approprié pour les économies de marché, notamment la libéralisation du commerce et la privatisation, ont stimulé les investissements étrangers directs et accru les flux d'aide bilatéraux et multilatéraux. Le secteur de l'énergie (pétrole et gaz) et le secteur minier ont recueilli la plus grande partie des investissements étrangers directs, qui, pour l'essentiel, sont allés au Kazakhstan (voir tableau 2).

B. La nouvelle structure commerciale

9. La nouvelle structure commerciale en Asie centrale est caractérisée par un changement dans la répartition géographique du commerce extérieur et dans la structure de la production. Il y a eu une réorientation des échanges, qui sont passés du commerce des produits de l'industrie lourde, sur laquelle s'appuyaient auparavant le Kazakhstan et d'autres pays d'Asie centrale, à des exportations dominées par l'agriculture, les métaux et les industries légères, ainsi qu'un changement des courants commerciaux, de nouveaux marchés en dehors de la CEI devenant d'importantes destinations du commerce extérieur des pays d'Asie centrale, en particulier de leurs exportations (voir tableau 3).

Tableau 3
Valeur des exportations et des importations
 (En millions de dollars)

Pays	Type	Exportations			Importations		
		1992	1996	1997	1992	1996	1997
Kazakhstan	Total	^a	6 230	6 366	^a	4 261	4 275
	Extra	1 398	2 758	3 515	469	1 297	1 969
	Intra	^a	3 472	2 851	^a	2 964	2 306
Kirghizistan	Total	^a	506	580	^a	838	680
	Extra	77	112	270	71	351	260
	Intra	^a	394	310	^a	487	420
Ouzbékistan	Total	^a	4 211	^a	^a	4 712	^a
	Extra	869	3 321	^a	929	3 195	^a
	Intra	^a	890	^a	^a	1 517	^a
Tadjikistan	Total	^a	770	780	^a	668	805
	Extra	111	439	470	132	286	300
	Intra	^a	331	310	^a	382	505
Turkménistan	Total	^a	1 693	750	^a	1 313	1 130
	Extra	908	551	270	543	924	520
	Intra	^a	1 142	480	^a	389	610

Source : Commission statistique de la CEI.

Note : Extra = échanges avec les pays extérieurs à la CEI.

Intra = échanges avec les pays membres de la CEI.

^a Non disponible.

10. Les exportations à destination des pays extérieurs à la CEI sont essentiellement des fibres de coton et des métaux (aluminium, cuivre affiné, zinc), tandis que les importations sont notamment des biens d'équipement et de consommation. Le total des parts du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan dans les exportations vers le monde extérieur était d'environ 60 % en 1996. Par contre, le total des importations en provenance des pays extérieurs à la CEI s'est accru à un rythme relativement modéré, l'Allemagne, la Chine, la Turquie et d'autres pays de l'Union européenne s'étant révélés des partenaires commerciaux importants.

C. Différents itinéraires et pipelines possibles pour le transport en transit

11. Le nombre croissant des itinéraires possibles en Asie centrale a joué un rôle clef dans la modification des courants commerciaux. Malgré les obstacles dus aux infrastructures matérielles et autres obstacles qui entravent actuellement leur utilisation, ils ont eu une incidence considérable sur l'ouverture de l'Asie centrale au commerce. En améliorant leur efficacité de façon à réduire le coût du transport, leur contribution à l'expansion du commerce n'en sera que plus grande.

12. La détermination des pays d'Asie centrale à s'ouvrir au commerce et à l'investissement a été égalée par l'appui international, sous forme de financements destinés à l'entretien et au développement de l'infrastructure de transport, et d'une assistance technique visant à renforcer l'efficacité des systèmes de transport en transit de la sous-région. Ce nouveau partenariat est fondé sur la conviction que l'Asie centrale offre aux investisseurs des possibilités attrayantes en matière de commerce et d'investissement.

13. Avec un territoire aussi large que l'Inde et le Pakistan pris ensemble et sa richesse en ressources naturelles, l'Asie centrale dispose d'un énorme potentiel en matière de commerce. Par ailleurs, située au centre de la masse terrestre eurasiennne, elle constitue un pont terrestre entre l'Asie et l'Europe. Étant sans littoral, elle a certes besoin d'un accès à la mer à travers des territoires de transit mais sa position géographique lui permet aussi de devenir une importante porte d'accès à l'Asie à partir de l'Europe et du Moyen-Orient (voir carte 1).

14. Aujourd'hui toutefois, le commerce à destination de l'Asie centrale et à travers cette sous-région est entravé par les coûts excessivement élevés des transports. Dans certains cas, ceux-ci représentent jusqu'à 60 % de la valeur des importations. L'Asie centrale et ses partenaires commerciaux ont donc tout intérêt à améliorer l'efficacité des principaux itinéraires qui non seulement relient l'Asie centrale au reste du monde mais aussi facilitent le transport entre l'Asie et l'Europe.

Tableau 4

Données de base : distance, superficie, population et PNB par habitant

<i>Pays</i>	<i>Distance^a (km)</i>	<i>Superficie (milliers de km²)</i>	<i>Population^b (millions)</i>	<i>PNB par habitant^c (dollars É.-U.)</i>
Kazakhstan	3 750	2 717	7,2	1 680
Kirghizistan	3 600	199	4,6	820
Ouzbékistan	2 950	450	22,7	850
Tadjikistan	3 100	143	5,9	490
Turkménistan	1 700	488	4,4	1 230
Total		3 997	54,8	

Source : Secrétariat de la CNUCED.

^a Distance estimative la plus courte par voie de surface entre la capitale du pays et le port de haute mer le plus proche, à travers un ou plusieurs pays de transit.

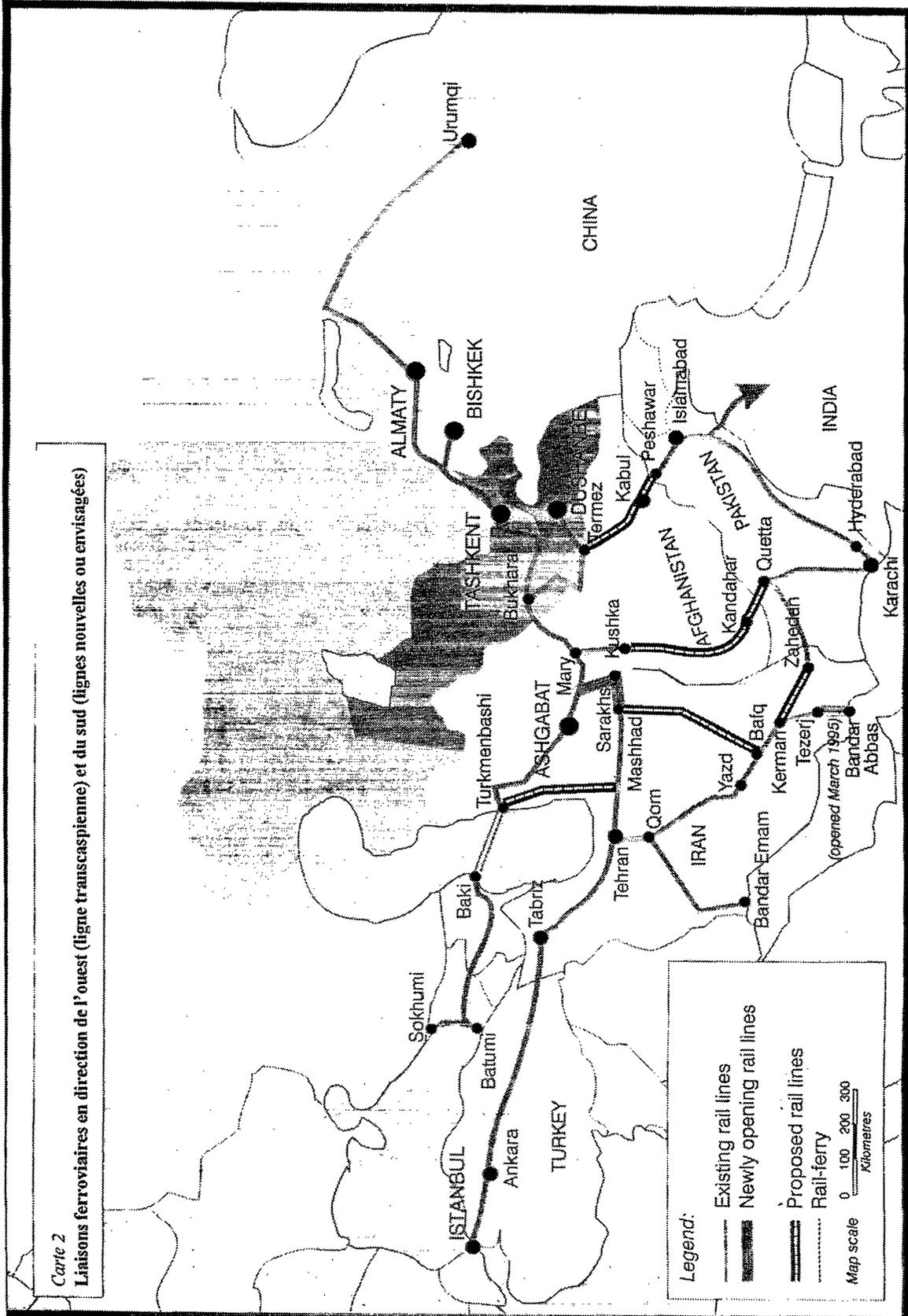
^b Estimations de 1994.

^c Estimations de la Banque mondiale pour 1992.

1. Nouvelles propositions de projet de pipelines

15. L'Asie centrale possède d'énormes réserves de pétrole et de gaz. Les réserves des gisements de la Caspienne pourraient, à elles seules, approcher les 200 milliards de barils, soit presque autant que celles de l'Arabie saoudite. Les réserves de pétrole et gaz naturel du Kazakhstan placent ce pays au sixième rang mondial. Toutefois, la seule voie pour acheminer le pétrole et le gaz de la sous-région vers le reste du monde passant par le réseau de pipelines russe, l'Asie centrale recherche activement d'autres itinéraires afin d'accroître le potentiel de ses exportations vers le marché mondial (voir encadré 1).

Carte 2
Liaisons ferroviaires en direction de l'ouest (ligne transcaspienne) et du sud (lignes nouvelles ou envisagées)



Encadré 1

Le futur boom pétrolier de la mer Caspienne et la concurrence pour l'implantation des pipelines de transit

Un certain nombre de projets d'installation de pipelines sont en perspective. Un consortium dénommé Central Asia Pipeline (Cent Gas), qui est dirigé par la société américaine de pétrole et de gaz Unicol a signé un contrat avec le Turkménistan en 1995 pour construire des oléoducs et des gazoducs allant du Turkménistan au Pakistan à travers l'Afghanistan. Cependant, ce projet se heurte à des différends d'ordre juridique opposant certaines des compagnies pétrolières. Par ailleurs, la sécurité des pipelines en Afghanistan ne sera pas assurée aussi longtemps que les troubles civils dureront dans ce pays.

Le commencement des travaux de construction du Caspian Pipeline Consortium (CPC) à partir du gisement de Tengiz jusqu'au port russe de Novorossiisk a été retardé. Il y a peu de chances que la construction commence en mars 1998 comme prévu. Selon des sources de l'industrie pétrolière, les travaux, qui devaient initialement commencer à la fin de 1996, ne débiteront probablement pas avant 1999, la raison essentielle étant semble-t-il que la direction du CPC n'a pas réussi à obtenir de la Fédération de Russie et des autorités régionales les droits de transit indispensables pour le projet.

D'autres projets comprennent un pipeline allant du Kazakhstan à l'Azerbaïdjan par la Caspienne, le «Bakou-Ceyhan»; un pipeline reliant le Kazakhstan et le Turkménistan à la République islamique d'Iran; et l'extension du gazoduc d'Almaty à Ürümqi.

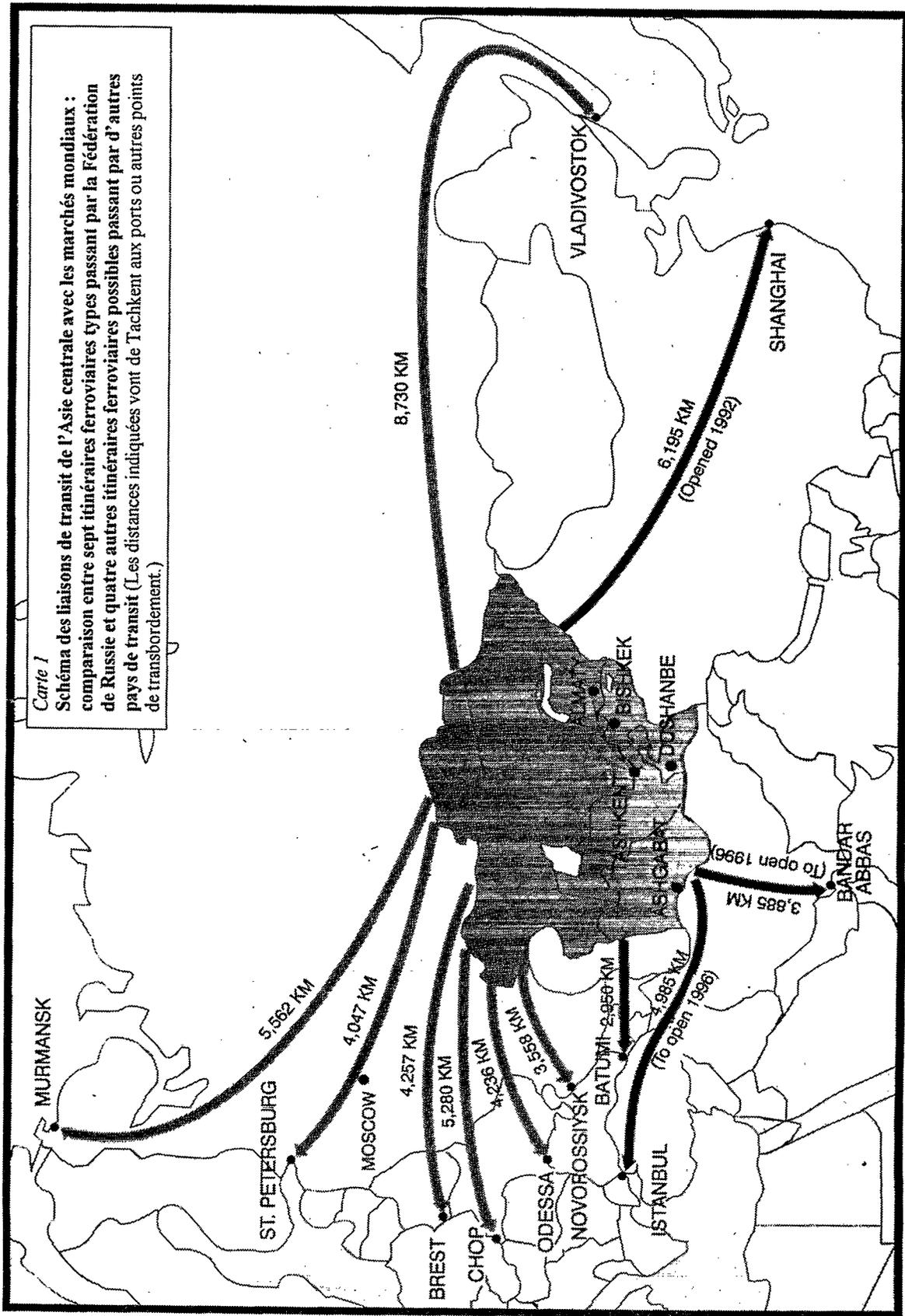
16. En attendant la construction d'autres pipelines, le pétrole est transporté par voie ferrée. Par exemple, le pétrole de Tengiz provenant du Kazakhstan est transporté par navire-citerne sur la Caspienne puis ensuite par voie ferrée au port géorgien de Batoumi d'où il est expédié vers les marchés mondiaux. En 1997, 3 millions de tonnes ont été transportées par voie ferrée. Les exportations devraient s'élever à 4 à 5 millions de tonnes en 1998. Le brut du Turkménistan a également été transporté par la Caspienne. Toutefois, le transport du pétrole par voie ferrée n'étant ni rentable ni sûr, l'exploitation commerciale du pétrole et du gaz de l'Asie centrale ne pourra commencer sérieusement qu'une fois que de nouveaux pipelines auront été installés.

2. Transport ferroviaire, routier et fluvial

17. Grâce à diverses initiatives entreprises au cours de ces dernières années, les pays d'Asie centrale disposent d'un nombre de plus en plus important de nouveaux itinéraires de transit. L'extension de deux voies ferrées, la première reliant le réseau d'Asie centrale au réseau chinois en 1992 et la seconde reliant l'Asie centrale à la République islamique d'Iran en 1996, a permis d'établir un service ferroviaire transcontinental à partir des ports du Pacifique de la Chine à l'Est jusqu'à l'océan Indien et l'Europe. Deux changements de bogies ou un transbordement s'imposent aux deux bouts, à la frontière chinoise à Droujba et à la frontière du Turkménistan à Sarakhs, à cause du changement d'écartement (voir carte 2).

Carte 1

Schéma des liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux : comparaison entre sept itinéraires ferroviaires types passant par la Fédération de Russie et quatre autres itinéraires ferroviaires possibles passant par d'autres pays de transit (Les distances indiquées vont de Tachkent aux ports ou autres points de transbordement.)



18. La construction de la voie ferrée Bafgh-Mashad en République islamique d'Iran réduira de 1 600 kilomètres la distance séparant le Turkménistan du port de Bandar-e Abbas. La construction d'une voie ferrée de Kerman à Zahedan en République islamique d'Iran reliera l'Asie centrale au Pakistan.

19. Toutefois, malgré son coût-avantage pour le transport sur de grandes distances de marchandises en vrac, le transport ferroviaire en Asie centrale est entré dans une période de déclin depuis 1991. L'éclatement de l'ancien réseau ferroviaire soviétique et la création de compagnies de transport ferroviaire nationales séparées ont influé sur l'efficacité des services ferroviaires dans l'ensemble de la région.

20. Du fait de ces problèmes, la concurrence en matière de transport routier s'est accrue. Le développement des services routiers internationaux ont toutefois apporté leur lot de nouveaux problèmes, en particulier l'accélération de la détérioration des routes, la multiplication des accidents de la circulation, la pollution et l'évasion fiscale.

a) Liaisons ferroviaires et routières par la Fédération de Russie

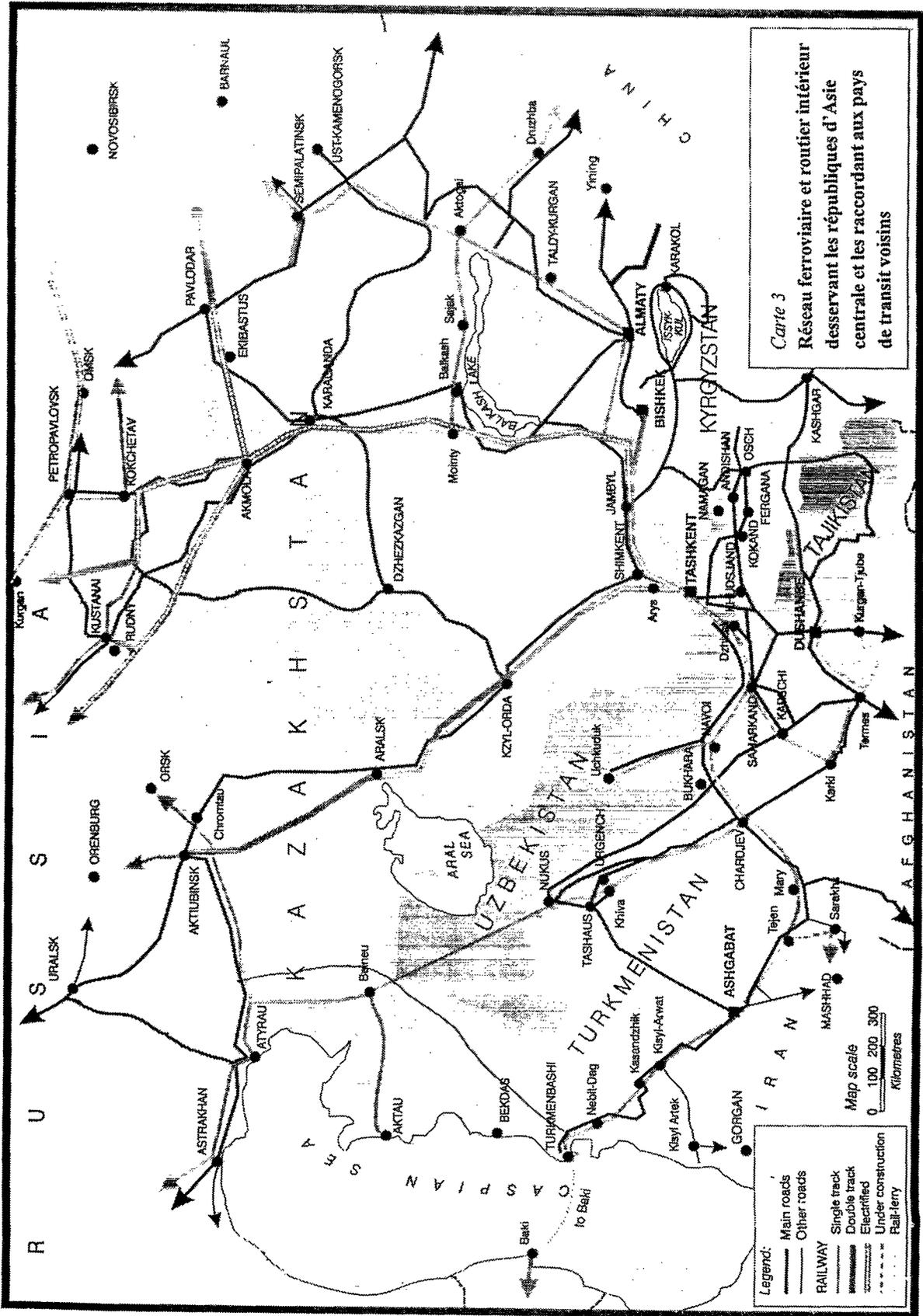
21. L'existence de trois lignes de chemins de fer différentes traversant le Kazakhstan en direction de Moscou, de la région balte et de l'Europe occidentale fait du transport ferroviaire le moyen de transport le plus pratique en direction de l'est et de l'ouest à partir de l'Asie centrale (voir carte 3).

22. Toutefois, divers facteurs, notamment les droits de douane élevés, l'inefficacité des opérations d'exploitation ferroviaire et l'évolution des exigences et des courants commerciaux, ont permis au transport routier de se saisir d'une part croissante du marché de transport des marchandises. Les itinéraires est-ouest à travers la Fédération de Russie transportent les marchandises en transit provenant du Kazakhstan, du Kirghizistan et de certaines régions de l'Ouzbékistan. Le réseau routier est relativement bien développé. Cependant, il a été construit pour supporter des charges par essieu et poids bruts de véhicule bien inférieurs au poids des véhicules lourds qui empruntent maintenant ses routes. De ce fait, le développement des services routiers internationaux s'est accompagné d'une détérioration rapide du réseau routier.

b) Itinéraire ferroviaire et routier transcaspien

23. L'itinéraire ferroviaire et routier transcaspien est la liaison la plus courte entre l'Asie centrale et un port de haute mer. Il traverse le Turkménistan jusqu'au port de Türkmenbachi (anciennement Krasnovodsk) sur la Caspienne, emprunte le transbordeur jusqu'au port azerbaïdjanais de Bakou, puis repart, par voie ferrée ou routière, jusqu'aux ports géorgiens de Batoumi ou de Poti sur la mer Noire.

24. Toutefois, le coût de cet itinéraire de transport multimodal est très élevé et les services ne sont pas fiables. Les services de transbordement sur la Caspienne sont inefficaces et ne suivent pas un horaire précis, ce qui se traduit par de longues périodes d'attente pour les wagons et les camions. Les troubles politiques qui secouent le Caucase par intermittence n'incitent pas non plus les transporteurs à utiliser cet itinéraire. Environ 3 millions de tonnes par an, essentiellement de pétrole brut, ont été acheminées par les ports de Bakou et de Batoumi en 1997 contre 5 millions de tonnes avant 1991. En raison des limitations de cet itinéraire, une liaison nord-sud par la partie orientale de la Caspienne a récemment été établie (voir carte 3).



c) Liaison ferroviaire et routière avec la République islamique d'Iran, le golfe Persique et la Turquie

25. La liaison ferroviaire entre la République islamique d'Iran et le Turkménistan a été achevée en mai 1996 et a été saluée comme un événement historique par la presse, qui a estimé que cette liaison rétablissait l'ancienne route de la soie qui, en son temps, reliait l'Europe et le golfe Persique à la Chine. Elle offre également un autre moyen de relier l'Europe à l'Asie par voie ferrée (voir carte 4).

26. Toutefois, en raison des différences d'écartement, les services ferroviaires internationaux sont sujets à une interruption aux frontières entre la République islamique d'Iran et le Turkménistan et entre le Kazakhstan et la Chine. Le transbordement ou le changement de bogies aux gares frontalières dure au moins quatre heures. Le trafic en provenance des pays d'Asie centrale à destination de la Turquie passe par un autre goulet d'étranglement, à savoir les 96 kilomètres de traversée du lac Van, à l'est de la Turquie, qui se font par transbordeur ferroviaire. Deux transbordeurs capables d'emporter 16 wagons effectuent chacun trois allers et retours par jour, ce qui offre une capacité annuelle de 500 000 à 600 000 tonnes. On envisage une voie ferrée de 250 kilomètres qui contournerait le terrain montagneux situé au nord du lac et pourrait porter la capacité annuelle à 4 millions de tonnes. Les retards liés au transbordement intensifient la concurrence du transport routier, qui serait encore plus vive si les procédures de transport en transit étaient simplifiées et harmonisées.

d) Liaison ferroviaire et routière avec la Chine

27. Le trafic de conteneurs sur la voie ferrée reliant le Kazakhstan (Droujba) à la Chine (Ürümqi) est passé de quelques douzaines d'équivalent vingt pieds (EVP) en 1992 lorsque la liaison a été ouverte à plus de 3 000 EVP en 1997. Le transbordement ou le changement de bogies à la gare de correspondance en raison des différences d'écartement cause des retards considérables. Les plans actuellement à l'examen prévoient notamment l'élargissement du terminal de Droujba et l'amélioration des rails entre Aktogay et Droujba (voir carte 2).

28. Plusieurs tronçons de la principale autoroute est-ouest, qui relie Tachkent (Ouzbékistan) à Almaty (Kazakhstan) et continue vers la frontière entre le Kazakhstan et la Chine à Horgos et Ürümqi, ont besoin d'être rénovés. Certains tronçons en Chine l'ont déjà été mais beaucoup d'autres sont encore en mauvais état.

e) Autres liaisons ferroviaires et routières

29. La liaison ferroviaire entre la République islamique d'Iran et le Pakistan est un important projet en cours d'exécution. Le tronçon manquant entre Zahedan et Kerman en République islamique d'Iran est en construction. Lorsque les travaux en cours seront achevés, l'Asie centrale pourra être reliée à Karachi par voie ferrée, à travers la République islamique d'Iran (avec un changement d'écartement additionnel) (voir carte 2).

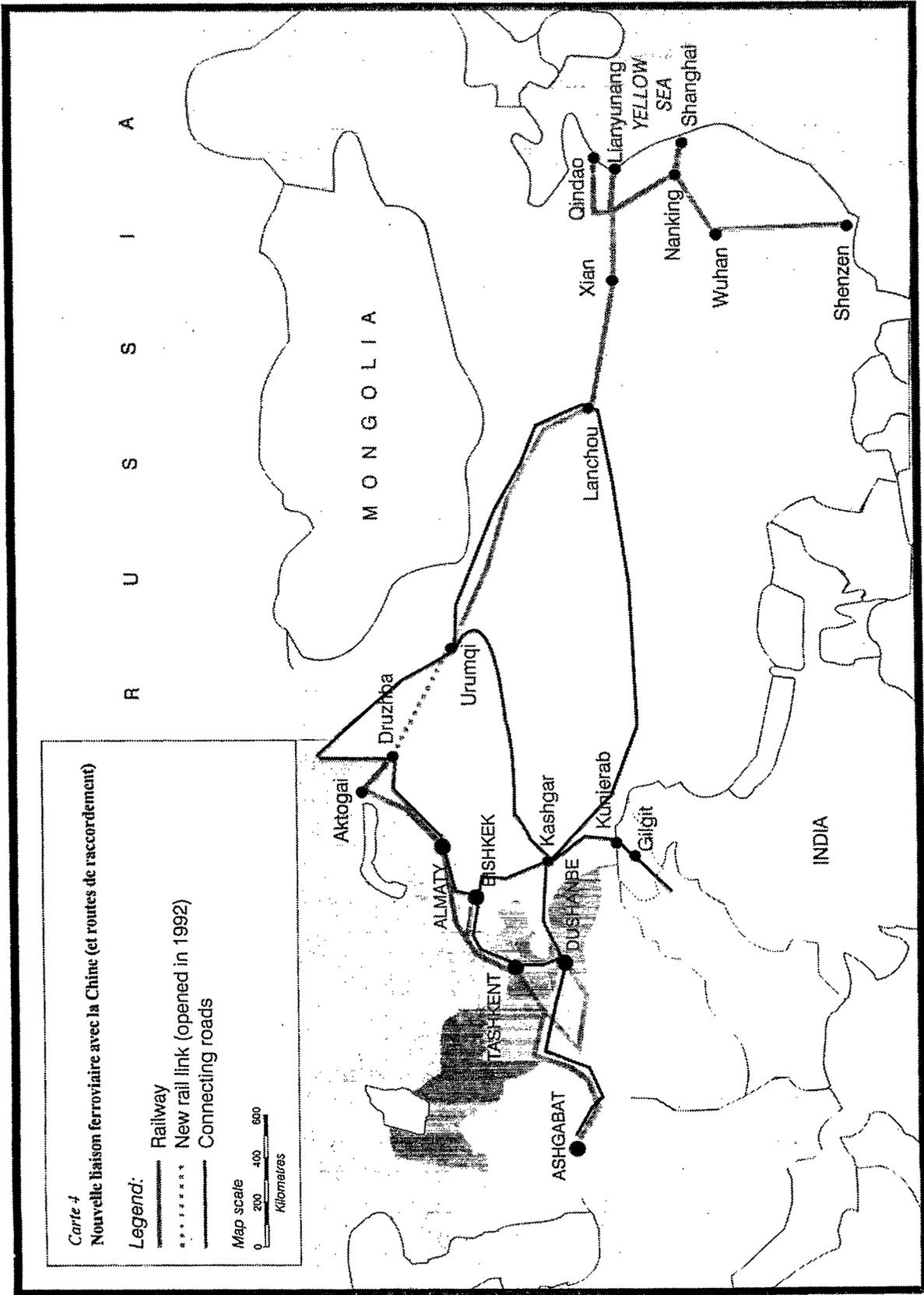
30. La liaison routière allant de Douchanbé (Tadjikistan) via Termez (Ouzbékistan) en Afghanistan via Kaboul, avec une liaison secondaire à Kandahar ou Peshawar avant de continuer sur Karachi, est l'un des plus courts itinéraires reliant l'océan Indien à la partie sud de l'Asie centrale. Toutefois, les troubles civils que connaît actuellement l'Afghanistan entravent les opérations normales de transport en transit.

Carte 4
Nouvelle liaison ferroviaire avec la Chine (et routes de raccordement)

Legend:

- Railway
- New rail link (opened in 1992)
- Connecting roads

Map scale
0 200 400 600
Kilometres



31. L'amélioration du réseau de transport entre l'Asie centrale et la Chine a amené les trois pays voisins que sont la Chine, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan à signer en avril 1997 un accord en vue de rénover la route reliant Tachkent (Ouzbékistan) à Kashgar (Chine) via Osh (Kirghizistan). La route est rattachée à l'autoroute de Karakorum qui relie l'Asie centrale à la Chine (à l'est) et au Pakistan et à l'Inde (au sud).

III. Mesures actuelles visant à améliorer l'efficacité du transit en Asie centrale

32. Depuis qu'ils ont accédé à l'indépendance en 1991, les pays d'Asie centrale ont pris des mesures pour entrer dans la communauté des nations en devenant membres de l'Organisation des Nations Unies et d'organismes associés et en adhérant à un certain nombre d'organisations régionales.

33. L'adhésion aux organisations internationales et régionales et l'acceptation de normes et accords internationaux de base ont élargi les possibilités ouvertes aux pays d'Asie centrale en matière de commerce et d'investissement. L'Assemblée générale et les organismes des Nations Unies, en particulier le PNUD, la CESAP, la CEE et la CNUCED, ont offert leur assistance technique dans divers secteurs et joué un rôle important s'agissant de mobiliser l'appui financier de la communauté internationale. Les institutions de Bretton Woods, ainsi que les banques régionales, en particulier la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Banque asiatique de développement (BASD) ont accordé des crédits destinés à améliorer l'infrastructure de transport actuelle et à mettre en place d'autres itinéraires. À titre individuel, des pays donateurs, en particulier le Japon, la Chine et les États-Unis d'Amérique, ainsi que des groupes de pays tels que l'Union européenne, ont aussi apporté leur appui financier et leur assistance technique (voir encadré 2).

Encadré 2

Échantillon de grands projets visant à améliorer l'efficacité du transport en transit

Japon

* Prêt du Japon pour la construction d'un nouvel aéroport à Akmola (Kazakhstan)	180 millions de dollars
* Construction par le Japon d'un atelier de wagons à Tachkent (Ouzbékistan)	6 102 milliards de yen
* Prêt du Japon pour des projets de modernisation de trois aéroports locaux	15 526 milliards de yen
* Modernisation de l'aéroport international de Manas au Kirghizistan	5 454 milliards de yen

Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD)

* Prêt de la BERD pour la modernisation des infrastructures de transport du Turkménistan	50 millions de dollars
--	------------------------

* Prêt de la BERD pour le développement de Türkmenbachi (Turkménistan)	30 millions de dollars
* Rénovation du port d'Aktau (Kazakhstan)	54 millions de dollars
* Rénovation d'Almaty-Karaganda-Akmola	52 millions de dollars

Banque asiatique de développement (BasD)

* Réfection par la BasD de la route Fulshad-Aksytao dans le couloir Almaty-Akmola	50 millions de dollars
* Réfection par la BasD d'un tronçon de 135 km sur la route Bichkek-Och (Kirghizistan)	50 millions de dollars

Propositions de projet du programme TRACECA (couloir de transport Europe-Caucase-Asie) pour 1998-1999

* Infrastructure routière en Asie centrale	250 000 ^a ECU
* Étude de faisabilité en vue de déterminer les améliorations à apporter aux ports de Poti et de Batoumi	15 millions d'ECU
* Développement du transport ferroviaire en Asie centrale	11 millions d'ECU
* Location-bail de matériel de transport, et installations régionales	800 000 ECU
* Trafic et ports de la mer Caspienne	
• Nouvelles compagnies de navigation maritime de la Caspienne	200 000 ECU
• Rénovation de la gare maritime pour les services à destination de Bakou	250 000 ECU
• Couloir de navigation pour le port de Türkmenbachi	100 000 ECU
• Prévision du trafic – ancien programme TRACECA	700 000 ECU
* Entretien des routes	
• Centres de formation	2 millions d'ECU
• Planification de l'entretien des routes	500 000 ECU
* Appui et formation en matière de gestion portuaire	1 million d'ECU
* Pont de Chardzev	500 000 ECU
* Étude de faisabilité des liaisons entre le couloir TRACECA et la Chine	600 000 ECU

* Commission intergouvernementale mixte pour la mise en oeuvre d'un accord multilatéral	11 millions d'ECU
* Facilitation du transit routier international	
• Formation des opérateurs et facilitation du transport de transit routier international	25 millions d'ECU
• Fourniture de matériel informatique pour l'opération SAFETIR (SAFETIR Convention)	500 000 ECU
* Investissement dans le port d'Aktau	2 millions d'ECU
* Équipements de transport multimodal/terminal	25 millions d'ECU
* Centres de formation de transitaires de la FIATA (Fédération internationale des transitaires et assimilés)	2 millions d'ECU
* Nettoyage des wagons-citernes/chaudières, Bakou	5 millions d'ECU
Projets du PNUD	
* Initiative de transport extérieur et de transport en transit en Asie centrale : reconstruire la route de la soie	450 000 dollars
* Programme de développement de la route de la soie (SRADP)	300 000 dollars

* European currency units.

A. Mesures visant à supprimer les goulets d'étranglement dus aux infrastructures matérielles

34. Les principaux itinéraires de transport en transit pour l'Asie centrale étant pratiquement en place, la deuxième phase de développement a été axée sur la rénovation, l'entretien et la modernisation. En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, une attention prioritaire est accordée à l'amélioration des gares de changement de bogies, la modernisation et la reconstruction des voies et ponts et l'électrification.

35. Plutôt que de construire de nouvelles routes, une plus grande priorité est accordée à l'entretien et à la réfection des routes existantes afin d'éviter qu'elles ne se détériorent rapidement. Le mauvais état des routes a entraîné une chaîne d'effets négatifs, notamment l'usure accélérée des véhicules, les pannes fréquentes qui se traduisent par des retards de livraison et une augmentation des coûts de transport; il convient de prendre d'urgence des mesures en vue de remédier à la situation. Plusieurs projets sont en cours pour rénover l'autoroute reliant les grandes villes d'Asie centrale (voir encadré 2), notamment la liaison Almaty-Karaganda-Astana-Borovoïé, qui devrait être achevée d'ici à l'an 2000.

B. Mesures visant à surmonter les obstacles non physiques

36. L'impact négatif des obstacles d'ordre matériel au transport ferroviaire, routier et fluvial a été aggravé par des obstacles non physiques. Il est de plus en plus reconnu que le meilleur moyen d'accroître l'efficacité et de réduire le coût du transport en Asie centrale est sans doute de mener des actions résolues pour améliorer les divers aspects des opérations de transit liés à l'exploitation, aux institutions et aux réglementations.

1. Mesures destinées à améliorer les opérations de transport

a) Opérations de transport ferroviaire

37. Les compagnies de chemins de fer d'Asie centrale traversent une difficile période d'ajustement. Non seulement elles sont au milieu d'un processus de consolidation suite à l'éclatement de l'ancien système centralisé des chemins de fer soviétiques mais encore elles doivent subir la concurrence de transporteurs routiers internationaux bien établis.

38. Les opérations ferroviaires en Asie centrale bénéficient de l'appui du Conseil des transports ferroviaires de la CEI et du Comité de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD). Le Conseil coordonne les services ferroviaires au sein de la CEI et entre celle-ci et les pays tiers. L'OSJD supervise l'application de l'accord sur la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, qui facilite l'harmonisation des tarifs et de la documentation. Récemment, la République islamique d'Iran a décidé d'adhérer à l'OSJD.

39. Bien que le Conseil et l'OSJD aient déployé des efforts louables en vue de faciliter la coopération entre les réseaux de chemin de fer, les opérations ferroviaires ont continué de souffrir de nombreux problèmes, notamment la chute des volumes de fret et des recettes, les difficultés liées au retour tardif des wagons à leur ligne de départ et le paiement des sommes dues qui doivent désormais être réglées en devises.

40. L'avenir du transport ferroviaire dépend d'une coopération étroite et de l'amélioration de la qualité des services. Pour que le transport ferroviaire puisse concurrencer le transport routier, il convient que les accords existant entre les systèmes de chemin de fer soient renforcés afin de leur permettre d'offrir des services continus par delà les frontières nationales. À cet égard, les administrations ferroviaires devraient notamment envisager d'offrir des services de transport multimodaux. À mesure qu'augmente le rôle du secteur privé dans les transactions commerciales, les chemins de fer d'Asie centrale devraient être plus sensibles aux besoins et aux exigences des consommateurs, et s'employer notamment à régler rapidement et équitablement les demandes d'indemnisation en cas de perte, avarie ou retard subis par les marchandises en transit.

b) Opérations de transport routier

41. Tout comme le transport ferroviaire dont il est le concurrent, le transport routier en Asie centrale traverse lui aussi une période d'ajustement. Les programmes de privatisation des sociétés publiques de transport routier et autres programmes adoptés dans certains pays pour transformer ces sociétés en prestataires de services de transport routier internationaux sont loin d'être achevés. En attendant, ces services sont dominés par des transporteurs étrangers. Face à cette situation, certains pays ont imposé des restrictions sur le transport des marchandises stratégiques, telles que le coton, par des transporteurs étrangers, les empêchant ainsi d'obtenir facilement des chargements de retour. Mais les transporteurs routiers d'Asie centrale opérant à l'étranger ne réussissent pas non plus à obtenir des chargements de retour parce qu'ils ne disposent pas de réseaux d'agences internationales.

De ce fait, des véhicules roulent à vide dans les deux sens, ce qui augmente le coût du transport.

42. On peut préconiser que les transporteurs étrangers soient autorisés à transporter des marchandises stratégiques, dans la mesure où cela contribuerait à réduire le coût du fret de sortie. Toutefois, il serait juste que, en retour, des mesures soient prises pour soutenir les sociétés de transport locales. Une manière de procéder serait de monter des coentreprises avec des sociétés étrangères afin de donner une impulsion au rendement des sociétés locales en mettant à leur disposition des capitaux et des compétences en matière de gestion. On s'accorde de plus en plus à reconnaître qu'un cadre réglementaire juste et stable contribuerait au développement de services de transport en transit efficaces et économiques en Asie centrale.

2. Mesures juridiques et administratives de nature à faciliter le transport en transit

43. Plusieurs conventions internationales offrent une bonne base pour aborder divers problèmes relatifs aux opérations de transit. Les pays d'Asie centrale ont adhéré à certains de ces instruments juridiques internationaux et continuent d'examiner la possibilité d'adhérer à plusieurs autres. Ils ont également signé des accords régionaux et bilatéraux visant à harmoniser leurs législations et procédures en matière de transport.

44. Toutefois, compte tenu de la multiplicité et de la complexité des questions de transit, l'établissement d'un cadre réglementaire juste et stable exigerait beaucoup plus d'efforts en vue d'harmoniser et de simplifier les aspects ayant trait aux institutions, aux procédures et formalités, à la documentation et aux règlements qui revêtent une importance vitale pour la circulation des marchandises. Les pays doivent à cet égard adhérer à un large éventail de conventions internationales et conclure des accords régionaux et bilatéraux.

45. Les opérations de transport en transit en Asie centrale se heurtent actuellement à de nombreuses difficultés. L'absence d'un cadre commun de réglementation dans la sous-région, avec des lois et règlements harmonisés en matière de transport, oblige les transporteurs à s'ajuster à des lois et règlements différents dans chaque pays de transit, ce qui leur crée de nombreuses difficultés et se traduit par des amendes et des retards.

46. La lenteur des formalités frontalières, qui peuvent prendre quatre jours dans chaque direction, n'est pas inhabituelle. L'un des problèmes tient au fait que les infrastructures frontalières internes de la CEI n'étaient pas conçues pour les niveaux de trafic actuels et qu'il n'y a pas de couloirs séparés pour orienter les différents flux de trafic, de sorte que même les véhicules vides mettent autant de temps à passer les frontières (voir le document sur les obstacles non physiques au développement des transports (TRANS/SC.1/1998/8-TRANS/WP.30/1998/10) présenté par Antony Bailey, membre de la Fédération routière internationale (FRI), à la Conférence de la FRI qui s'est tenue à Achgabat (Turkménistan) en avril 1998).

47. Les formalités frontalières sont laborieuses. Les transporteurs sont normalement tenus de présenter des jeux complets de documentation en deux langues à chaque point de passage frontalier. Cette exigence est souvent accompagnée par la rupture des scellés et des escortes douanières à travers le territoire de chaque pays de transit. Les frais de transit, en particulier pour les transporteurs étrangers, sont élevés et peuvent changer brutalement sans préavis. En plus de ces difficultés, les compagnies d'assurance européennes refusent normalement d'assurer des marchandises à destination de l'Asie centrale parce que les pays de la sous-région en question n'ont pas adhéré aux conventions internationales pertinentes, telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956^a.

48. Le transport en transit ne peut être assuré efficacement s'il n'est pas mis en place un cadre juridique prévisible et favorable. L'expérience des pays qui ont pris des mesures communes en vue d'harmoniser leurs politiques de transport et adopter des normes techniques et des instruments juridiques communs a montré dans l'ensemble une réduction considérable des coûts de transport. Les pays d'Asie centrale se sont félicités des initiatives prises récemment en vue d'aligner leurs lois et procédures commerciales sur les normes et principes internationaux. Le PNUD/CNUCED, le Couloir de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA) et l'Organisation de coopération économique (OCE) proposent des initiatives visant à mettre en place un cadre de réglementation destiné à étayer les opérations de transport en transit dans la sous-région de l'Asie centrale. Les caractéristiques communes à ces initiatives sont énoncées dans l'encadré 3 ci-dessous.

Encadré 3

Quelques éléments susceptibles de figurer dans un accord-cadre de transit entre les pays d'Asie centrale et les pays de transit voisins

Un accord-cadre de transit portera par exemple sur les éléments suivants : a) la liberté du transit, notamment l'absence de discrimination à l'égard des marchandises de toute origine ou destination, les moyens d'éviter les retards inutiles, et l'exonération de toute redevance autre que celles qui correspondent au coût administratif du transit; b) la désignation des couloirs de transit pour les chemins de fer, les routes et les voies d'eau intérieures, avec fourniture des locaux et des services frontaliers (terminaux, points de passage de la frontière, gares de changement de bogies, ports de liaison par transbordeur et appareils de navigation) et les mesures destinées à accélérer le dédouanement des marchandises, à assurer la sécurité du trafic en transit et à permettre aux transporteurs de créer des bureaux dans les pays de transit et d'obtenir des visas pour des entrées multiples; c) les ports maritimes et les équipements à fournir pour le trafic en transit; d) les conditions générales du transport routier, notamment l'application des règles de circulation appropriées, la liberté de choisir les meilleurs moyens de transport, les conditions d'approbation pour tout transport international de marchandises, l'autorisation pour les transporteurs de demeurer dans le pays de transit aussi longtemps qu'il le faut, les dispositions relatives aux permis de transport routier, les prescriptions techniques concernant les véhicules, la fourniture de carburants et de lubrifiants, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des certificats de bon état des véhicules, les dispositions en matière d'assurance au tiers, et l'obligation d'accorder le même traitement aux sociétés nationales et aux sociétés de transit en ce qui concerne les droits à payer et les obligations financières; e) les conditions générales relatives au transport ferroviaire, notamment les gares frontalières désignées pour les changements de bogies et les dispositions relatives aux inspections techniques; f) les conditions générales du transport sur les voies d'eau intérieures, notamment les appareils de navigation, les charges maximales, les papiers de bord, l'enregistrement des navires et les certificats de navigabilité; g) le contrat de transport des marchandises en transit, notamment les lettres de voiture, les billets des passagers, l'enregistrement des bagages, la responsabilité pour les bagages perdus ou endommagés, l'indemnisation des marchandises perdues, la responsabilité collective des transporteurs, et l'indemnisation en cas de préjudice corporel ou de décès; h) le contrôle douanier, notamment les moyens de le simplifier au maximum, les inspections communes et la mise en place d'un système de transit douanier;

i) les documents et formalités, notamment le nombre maximal de documents et l'harmonisation avec les normes internationales; j) diverses dispositions, notamment un conseil de coordination du transit, habilité à trancher en cas de différend et à proposer des amendements à l'accord, et des dispositions relatives à l'arbitrage des différends.

3. Appui institutionnel et mise en valeur des ressources humaines

49. Les dispositions d'appui institutionnel et la mise en valeur des ressources humaines sont essentielles pour l'amélioration de l'efficacité du transport en transit. Une coopération régionale efficace en matière de transit nécessite souvent de nouvelles attitudes et structures. La gestion du changement exige une bonne organisation et un engagement soutenu à mener les réformes convenues et à s'acquitter des obligations contractées. Des actions sur tous les fronts pour procéder aux réformes qui s'imposent en matière de réglementation, de procédures et de gestion aux niveaux régional et sous-régional exigent des dispositions d'appui institutionnel efficaces et un personnel qualifié tant au niveau des services publics que du secteur privé.

a) Rôle des pouvoirs publics

50. Quand bien même de nombreux gouvernements se retirent des opérations de transport commerciales, ils n'en continuent pas moins de jouer un rôle indispensable en ce qui concerne le financement des infrastructures matérielles de transport, l'entretien et la gestion de ces infrastructures, ainsi que la formulation et l'application de la réglementation du transport. La gestion et le contrôle du trafic de transit étant une question intersectorielle, ils touchent aux responsabilités de divers départements gouvernementaux. La police veille au respect des règles de la circulation par tous les véhicules, y compris les véhicules étrangers en transit. Les marchandises et les moyens de transport traversent les territoires nationaux sous le contrôle des services douaniers. La construction et l'entretien des infrastructures physiques et des installations de transit relèvent de la responsabilité d'un ou plusieurs ministères. Les formalités de visa peuvent être du ressort d'un autre ministère tandis que le ministère des affaires étrangères a lui aussi son rôle à jouer.

51. Bien que l'on prenne de plus en plus conscience du fait que des consultations interministérielles régulières et formelles s'imposent pour améliorer la capacité des gouvernements de formuler des politiques rationnelles en matière de transport en transit, dans la pratique, les ministères responsables du transport ne mènent pas toujours les consultations voulues avant d'adopter des décisions importantes pouvant entraver le transport en transit. Il conviendrait de souligner que le type de consultations susmentionné renforcera la capacité des pouvoirs publics d'appliquer leurs politiques et de s'acquitter de leurs obligations en matière de transport en transit.

b) Rôle du secteur privé

52. L'évolution de la structure des transports et du commerce en Asie centrale a intensifié le rôle du secteur privé. En tant que prestataire ou utilisateur des services de transport, le secteur privé sait, de première main, quels sont les goulets d'étranglement et obstacles rencontrés dans les opérations au jour le jour et, de ce fait, est habituellement le mieux placé pour proposer des solutions viables pratiques. Il a tout intérêt à ce que les efforts déployés en vue de faciliter le transit aboutissent parce qu'il bénéficie directement des mesures visant à harmoniser les réglementations inter-États et à simplifier les procédures administratives et douanières. La participation du secteur privé à la formulation des politiques non seulement

facilitera l'adoption de mesures appropriées mais encore assurera sa coopération pour la mise en oeuvre des nouvelles mesures adoptées au niveau intergouvernemental.

c) Rôle de la mise en valeur des ressources humaines

53. Les solutions à de nombreux problèmes de transport en transit passent par l'amélioration des connaissances et des compétences de ceux qui participent à la formulation des politiques et de ceux qui interviennent au niveau opérationnel. Il est donc nécessaire d'intégrer des activités de mise en valeur des ressources humaines à tout programme visant à faciliter le transport en transit. Cette nécessité s'impose davantage dans les pays en transition parce que les gens qui étaient habitués à un système économique différent ne comprennent pas toujours les changements proposés.

54. Les pouvoirs publics deviendraient plus sensibles aux problèmes que pose le transport en transit et seraient plus disposés à établir et appliquer des règles appropriées si on leur fournit des données et des informations démontrant clairement la nature des problèmes et l'intérêt qu'il y aurait à adopter une réglementation appropriée. Ce type d'information serait diffusé par des documents et dans le cadre de séminaires, ainsi que par d'autres moyens éducationnels appropriés.

55. Aux niveaux de la gestion et des opérations, la mise en oeuvre effective des mesures visant à faciliter le commerce et le transport nécessiterait des activités de formation, d'autant plus que nombre des mesures mettent en jeu des technologies nouvelles qui ne cessent d'évoluer. Ce serait notamment le cas dans les domaines de la douane, des opérations de transit et de consignation, des opérations bancaires et de l'assurance et des systèmes d'information sur les marchandises. Compte tenu des liens existant entre ces fonctions au niveau opérationnel, il conviendrait de mettre en place un bon programme de formation et de s'assurer qu'il y a coordination entre les différents secteurs en ce qui concerne la teneur de la formation. L'Organisation des Nations Unies, en particulier le PNUD/CNUCED, la CEE et la CESAP, a joué et continuera de jouer un rôle important dans l'exécution de projets d'assistance technique en Asie centrale.

Note

^a Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, No 5742.
