



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité des transports, des communications, du tourisme et du développement infrastructurel

Quatrième session
13-15 novembre 2002
Bangkok

**GRANDES QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS, LES COMMUNICATIONS,
LE TOURISME ET LE DÉVELOPPEMENT INFRASTRUCTUREL: INTÉGRATION
ET FACILITATION DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DE LA CESAP**

(Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Les pays de la région font régulièrement progresser l'infrastructure des transports internationaux, comme en témoigne le développement de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Certes, beaucoup reste encore à faire, mais les principales artères de transport régional existent désormais. Les transports ne peuvent cependant fonctionner comme il convient à cause de tout un ensemble d'obstacles non matériels qui alourdissent les coûts et diminuent la compétitivité des produits sur les marchés internationaux. Consciente de ce problème, la Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue en novembre 2001 à Séoul, a demandé que la conception, le développement et l'amélioration des systèmes de transport international intégré et intermodal fassent partie des priorités du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique.

Le présent document aborde une série de questions: nécessité d'atténuer les complexités et disparités touchant les institutions, les procédures et les documents, création d'un environnement juridique favorisant un bon acheminement aux frontières et dans les ports maritimes, établissement d'une base juridique reconnaissant le rôle des intermédiaires du transport et prévoyant un régime de responsabilité, accès aux services de transport dans des marchés toujours plus libéralisés, et renforcement des compétences et capacités de gestion de l'industrie du transport.

* Traduction non révisée, faute de temps

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| INTRODUCTION | 1 |
| I. QUESTIONS D'INTÉGRATION ET DE FACILITATION | 1 |
| A. Atténuation des complexités et disparités touchant les institutions, les procédures et la documentation..... | 1 |
| B. Création d'un environnement juridique facilitant la fluidité des transports aux frontières et dans les ports maritimes | 3 |
| C. Plateforme juridique reconnaissant le rôle des intermédiaires du transport | 5 |
| D. Accès aux services de transport dans des marchés toujours plus libéralisés..... | 6 |
| E. Renforcement des capacités de gestion de l'industrie des transports s'agissant notamment des opérations de transit, du transport multimodal et de la logistique..... | 7 |
| II. PAYS SANS LITTORAL ET TRANSPORT DE TRANSIT | 7 |
| III. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ..... | 8 |
| <i>Encadrés</i> | |
| 1. Accords transfrontières et de transit dans la sous-région Bassin du Mékong | 3 |
| 2. Accords transfrontières et de transit dans la région de la «Route de la soie» | 4 |
| Annexe. État des pays membres et zones de la CESAP ayant accédé ou étant parties aux conventions internationales mentionnées dans la résolution 48/11 de la Commission (octobre 2002) | 10 |

INTRODUCTION

1. La mondialisation offre de nombreuses chances et autant de défis aux pays de la région Asie-Pacifique, où vit plus de 60% de la population mondiale. La région de la CESAP est déjà le plus gros marché de marchandises asiatiques. Le rapide accroissement de la prospérité et l'affermissement des liens économiques au sein de la région font apparaître de nombreuses et nouvelles occasions de développer les échanges intrarégionaux. C'est ainsi que des couloirs internationaux sont précisés, comme la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, dont les capacités ont été accrues. Certains pays progressent aussi dans l'établissement de liaisons intermodales. Subsiste, cependant, un obstacle majeur, à savoir, éliminer les entraves et les blocages, causes de retards aux frontières et dans les ports, qui accroissent les coûts de livraison et réduisent la compétitivité des produits.

2. Le règlement des questions de facilitation progresse dans une certaine mesure, mais de nombreux obstacles non matériels continuent d'entraver la circulation des véhicules et des marchandises. Ces obstacles ont, de l'avis général, une grave incidence sur les possibilités de développement de la région; néanmoins, dans de nombreux pays on n'a pu encore isoler les causes ni quantifier les effets ni prévoir l'élimination progressive de ces obstacles.

3. La capacité des pays de la région à accéder réellement aux marchés internationaux dépendra du règlement de tout un ensemble de questions, et notamment: a) l'atténuation des complexités et disparités touchant les institutions, les procédures et les documents; b) la création d'un environnement juridique favorisant un bon acheminement aux frontières et dans les ports maritimes; c) l'établissement d'une base juridique reconnaissant le rôle des intermédiaires du transport; d) l'accès aux services de transport dans des marchés toujours plus libéralisés; e) le renforcement des capacités de gestion de l'industrie du transport, s'agissant tout particulièrement des opérations de transit, du transport multimodal et de la logistique. Les ministères s'occupant de transport joueront un rôle majeur pour essayer de résoudre les questions évoquées ci-dessus, mais il faut aussi que les gouvernements établissent leurs programmes en adoptant une approche intégrée et globale et en y intéressant les ministères appropriés et le secteur privé.

I. QUESTIONS D'INTÉGRATION ET DE FACILITATION

A. Atténuation des complexités et disparités touchant les institutions, les procédures et la documentation

4. Les mouvements à travers les transfrontières ou les pays de marchandises, véhicules, chauffeurs et équipages soulèvent un certain nombre de préoccupations légitimes touchant la protection de la société (sécurité, sûreté, protection de l'environnement et santé publique), le recouvrement des recettes fiscales (droits de douane), la responsabilité du transporteur, les droits de transit et le commerce des services. Des ensembles complexes de règles et procédures ont été établis pour permettre de répondre à ces préoccupations. Il en a résulté une augmentation du coût des

transactions, notamment à cause de retards au passage des frontières. Les répercussions se traduisent par une augmentation du prix des produits semi-manufacturés destinés à être transformés et du prix des importations destinées à la consommation finale, ainsi que par une réduction de la compétitivité des exportations d'un pays donné.

5. Les complexités et disparités en question ont notamment pour causes:

- Des différences d'un pays à l'autre relatives aux règles et règlements régissant la circulation;
- La non-reconnaissance des permis de conduire des véhicules;
- La non reconnaissance des documents d'immatriculation des véhicules;
- Une mauvaise signalisation routière, des panneaux non reconnus internationalement et des inscriptions dans un alphabet inconnu des chauffeurs étrangers;
- Le convoi de douane;
- Le cautionnement douanier sur les marchandises, d'où obligation pour les chauffeurs d'avoir sur eux puis de récupérer de grosses sommes d'argent;
- Le cautionnement douanier sur les véhicules et conteneurs, d'où obligation pour les chauffeurs d'avoir sur eux puis de récupérer de grosses sommes d'argent;
- Les différences de fuseaux horaires et donc d'heures de travail dans des pays limitrophes;
- Les différences d'heures de travail des administrations chargées de l'inspection et du contrôle;
- L'inspection habituelle de toutes les marchandises et de tous les véhicules;
- Les inspections séparées exigeant souvent de chaque administration chargée de l'inspection et du contrôle l'établissement de différents documents en différentes langues;
- Les inspections de marchandises, véhicules et documents à différents points de passage frontaliers;
- L'imprécision des remarques concernant les documents et procédures requis ou les modalités de notification aux opérateurs de changements aux documents ou procédures;
- L'absence de dispositions sur le traitement prioritaire des documents de véhicules transportant des marchandises et des produits alimentaires périssables;
- Mesure du carburant, des lubrifiants et des pièces détachées des véhicules, et présentation de justificatifs à ce sujet;
- Capacité insuffisante des aires de stationnement des véhicules;
- Zones d'inspection des marchandises et des véhicules non couvertes (d'où retards ou détérioration des marchandises lors des chutes de pluie ou de neige).

6. La nature et l'importance de ces complexités et disparités varient d'un point de passage frontalier à un autre ainsi que d'un pays à un autre de la région, d'où la nécessité d'entreprendre des études relatives aux couloirs de transport, qui permettront de déceler les causes particulières entravant la fluidité du transport et du commerce intrarégionaux et interrégionaux.

B. Création d'un environnement juridique facilitant la fluidité des transports aux frontières et dans les ports maritimes

7. On constate que, pour répondre à ces questions et faciliter le transport transfrontières y compris le transit des marchandises, la région de la CESAP recourt à la mise en place d'un grand nombre d'accords bilatéraux, trilatéraux, quadrilatéraux et sous-régionaux, dont le champ d'application territorial se chevauche parfois, comme le montrent les encadrés 1 et 2. La majorité de ces instruments se présente sous la forme de cadres généraux, les détails faisant l'objet de protocoles et d'annexes.

Encadré 1. Accords transfrontières et de transit dans la sous-région
Bassin du Mékong

- Accord sur le transport routier international, en date du 3 décembre 1993, entre le Gouvernement chinois et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao
- Accord sur le transport routier, en date du 24 février 1996, entre le Gouvernement vietnamien et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao
- Accord sur le transport routier, en date du 21 octobre 1999, entre le Gouvernement cambodgien et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao
- Accord trilatéral sur la facilitation du transport transfrontières des marchandises et des voyageurs, en date du 26 novembre 1999, entre la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam
- Accord sur la navigation commerciale sur le Mékong-Lancang, en date du 20 avril 2000, entre le Gouvernement chinois, le Gouvernement de la République démocratique populaire lao et les Gouvernements du Myanmar et de la Thaïlande
- Accord sur le transport routier, en date du 5 mars 1999 (remplaçant un accord de transit de 1978), entre le Gouvernement thaïlandais et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao
- Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation des marchandises en transit, en date du 16 décembre 1998
- Accord, en date du 18 janvier 2000, entre le Gouvernement vietnamien et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao, amendement et complétant certains articles de l'Accord sur les marchandises en transit du 23 avril 1994
- Accord sur le transport ferroviaire, en date du 4 avril 1997, entre le Gouvernement thaïlandais et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao

Encadré 2. Accords transfrontières et de transit dans la région de la «Route de la soie»

- Accord sur le transport de transit, en date du 9 mars 1995 (Chine, Kazakhstan, Kirghizistan et Pakistan)
- Accord multilatéral de base de la Commission intergouvernementale-Couloir de transport Europe-Caucase-Asie (CIG-TRACECA) sur le transport international, aux fins de développement du couloir Europe-Caucase-Asie (Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Ouzbékistan, Roumanie, Tadjikistan, Turquie et Ukraine), en date du 8 septembre 1998
- Accord-cadre de l'Organisation de coopération économique (OCE) sur le transport de transit, en date du 9 mai 1998, (Afghanistan, Azerbaïdjan, République islamique d'Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie)
- Accord sur le transport routier international (Chine, Kirghizistan et Ouzbékistan), en date du 19 février 1998

8. Traiter des questions de facilitation par des accords bilatéraux et sous-régionaux a, entre autres résultats, celui d'aboutir à un ensemble complexe de droits et d'obligations entre les pays et à la prise d'engagements se recouvrant partiellement les uns les autres. Certaines incohérences risquent aussi d'apparaître dans le cas de pays qui commercent ou ont des activités dans plus d'une sous-région.

9. Aux niveaux international et régional, la Commission de la CESAP a reconnu en 1992 l'importance d'harmoniser l'approche adoptée pour faciliter les mouvements transfrontières de marchandises dans la région, et elle a adopté la résolution 48/11 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, par laquelle elle recommande aux pays de la région d'adhérer aux sept conventions internationales suivantes:

- Convention des Nations Unies sur la circulation routière (Vienne, 8 novembre 1968)
- Convention des Nations Unies sur la signalisation routière (Vienne, 8 novembre 1968)
- Convention douanière des Nations Unies relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (Genève, 14 novembre 1975)
- Convention douanière des Nations Unies sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés (Genève, 18 mai 1956)
- Convention douanière relative aux conteneurs (Genève, 2 décembre 1972)
- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Genève, 21 octobre 1982)
- Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route [Convention CMR du 19 mai 1956 (Genève)]

L'état actuel de l'accession à ces diverses conventions figure en annexe au présent document.

10. Cet ensemble de conventions ne traite pas chacune des questions de transport transfrontières et de transit, mais en facilite grandement la solution en offrant un cadre de base propre à assurer le bon mouvement des marchandises et des véhicules. Il semblerait nécessaire à l'avenir de collationner et d'examiner les cadres et divers accords existants ou proposés dans la région pour faciliter le transport et le commerce, de façon à déterminer les meilleures pratiques et à améliorer l'harmonisation à travers toute la région. Cet examen pourrait aussi viser à compléter la liste des conventions mentionnées dans la résolution 48/11 de la Commission, de façon à donner un cadre de base dont pourraient s'inspirer les pays pour établir des accords bilatéraux et sous-régionaux, et à favoriser ainsi l'homogénéité des approches adoptées dans la région et en Europe.

C. Plateforme juridique reconnaissant le rôle des intermédiaires du transport

11. L'expansion de la conteneurisation et le développement du transport intermodal encouragent le transport porte-à-porte sur la base d'un seul document de transport multimodal. Ce type de document est délivré par des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques, qui peuvent très bien ne pas posséder ni exploiter eux-même quelque moyen de transport que ce soit. Bien que les intermédiaires jouent un rôle essentiel dans la promotion de l'intégration et du transport intermodal dans bien des pays de la région de la CESAP, leur rôle n'est reconnu ni défini dans aucune législation, ce qui entrave le développement de ce secteur qui reste ainsi hors de tout cadre réglementaire.

12. Par ailleurs, il n'existe pas de régime international uniforme régissant la responsabilité pour pertes, dégâts ou retards liés au transport multimodal. On trouve, par contre, un cadre juridique fait d'un ensemble complexe de conventions internationales réglementant le transport unimodal, de divers accords régionaux, de législations nationales et de contrats comprenant certaines clauses types. Il en résulte, selon les cas, de grandes variations dans les règles de responsabilité applicables et dans l'étendue de la responsabilité d'un transporteur donné. Les pays de la région de la CESAP sont soucieux d'actualiser leur régime national de responsabilité applicable au transport des marchandises par voies maritime, routière et ferroviaire en s'alignant sur la pratique internationale en vigueur, et ils tiennent aussi à réglementer la responsabilité liée au transport multimodal. Il s'agit cependant là d'une tâche complexe car il faut que ces pays arrivent à se retrouver au milieu du «chaos de convention» de la scène internationale actuelle. Plusieurs tentatives ont été faites au fil des ans pour élaborer un ensemble de règles sur la responsabilité dans le transport multimodal, mais aucune n'a abouti à instaurer une certaine uniformité internationale. En 1980 a été adoptée la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises (Convention multimodale), mais elle n'a pas donné lieu à un nombre suffisant de ratifications pour pouvoir entrer en vigueur. En 1992, la Chambre de commerce international (CCI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) ont mis au point des conditions contractuelles types à incorporer dans les contrats commerciaux (Règles CNUCED-CCI relatives aux documents de transport multimodal). Bien que de nature contractuelle, ces règles sont largement appliquées car elles sont incorporées dans le

connaissance de la Fédération internationale de l'Association des transitaires et assimilés (FIATA). Le régime de responsabilité CNUCED/CCI est aussi adopté dans l'Accord-cadre de l'ASEAN sur le transport multimodal¹. On relève de nouvelles tentatives d'unification du régime de responsabilité relatif au transport multimodal, et un groupe de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a commencé à examiner un projet d'instrument sur la législation des transports, fondé sur le régime de responsabilité appliqué au transport maritime.

D. Accès aux services de transport dans des marchés toujours plus libéralisés

13. L'évolution en direction de la libéralisation économique a modelé la politique industrielle au cours de ces deux dernières décennies, comme le démontre clairement la très vive concurrence apparue dans l'industrie maritime et touchant notamment l'offre de services de transport maritime. Certains pays de la région de la CESAP se trouvent ainsi pris dans un dilemme: d'une part, ils veulent que le commerce profite de la concurrence entre divers services de transport maritime et, d'autre part, ils veulent continuer à pouvoir offrir ces services.

14. Les négociations multilatérales de l'Organisation mondiale du commerce au sujet de l'Accord général sur le commerce des services posent de nouveaux problèmes lorsqu'il s'agit de déterminer la portée, l'opportunité et l'échelonnement d'une libéralisation accrue des services maritimes. Les négociations sous-régionales entre groupes de pays aspirant à libéraliser les échanges et à développer un transport multimodal ininterrompu dans la sous-région soumettent aussi les membres à de nouvelles pressions. Les pays membres ont besoin de se préparer comme il convient aux négociations de l'OMC s'ils veulent pouvoir négocier à partir d'une position de force et en connaissance de cause, ce qui exige de mieux comprendre les questions en jeu et de pouvoir tirer les leçons de l'expérience de chacun.

15. Dans le secteur portuaire, l'extension de l'AGCS pourrait entraîner l'élimination des restrictions du marché touchant la manutention et les opérations au terminal, ce qui poussera probablement les gouvernements à s'engager encore plus avant sur la voie de la privatisation de tous les services portuaires et apparentés. Étendre la couverture de l'AGCS au transport multimodal et, au-delà, au transport intermodal et à la livraison des marchandises internationales est un sujet dont l'inclusion dans les négociations des années à venir sera envisagé.

16. La situation actuelle a une première conséquence, c'est que pour pouvoir participer efficacement aux négociations OMC/AGCS, il faut bien comprendre les incidences de la libéralisation ainsi que le processus de négociation de l'OMC. Or, tel n'est pas le cas des responsables politiques ni de l'industrie d'un grand nombre de pays en développement de la région de la CESAP.

¹ Voir CNUCED, *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1 et <www.unctad.org>).

17. Deuxième conséquence: insuffisance de préparation et de coordination de la part des ministères qui sont au premier chef concernés par les négociations OMC/AGCS, et absence de contributions des organismes de recherche et de l'industrie.

E. Renforcement des capacités de gestion de l'industrie des transports s'agissant notamment des opérations de transit, du transport multimodal et de la logistique

18. Pour rester présente dans un environnement libéralisé et concurrentiel et pour optimiser les réseaux de transport en cours de développement, l'industrie du transport des pays membres de la CESAP devra parvenir à un niveau élevé de compétences opérationnelles et gestionnelles. Les changements de ces dernières années dans les modes de production du commerce et de l'industrie exigent de nouveaux types de services dans la fourniture de matières premières et la répartition physique des marchandises. La multiplicité de l'approvisionnement et les impératifs du «juste-à-temps» encouragent les intermédiaires du commerce et des transports à voir au-delà du transport multimodal et à appliquer les principes de logistique et les technologies de l'information et de la communication (TIC) à la gestion de toute la filière d'approvisionnement. La région Asie-Pacifique est un marché de plus en plus important pour les services logistiques et elle offre aux transitaires et aux entrepreneurs de transport multimodal de nouvelles possibilités d'expansion.

19. Pour exploiter ces possibilités sur un marché mondial extrêmement concurrentiel, il faut, cependant, faire preuve d'un sérieux professionnalisme et avoir des connaissances étendues et actualisées sur tout un ensemble de questions, parmi lesquelles les termes commerciaux, les ventes à crédit documentaire, les accords contractuels, les procédures et documentations douanières, les conditions de mise en quarantaine, les règles d'emballage et d'étiquetage, les codes relatifs aux marchandises dangereuses, les conventions internationales, les régimes de responsabilité, les demandes d'indemnisation au titre des assurances ainsi que des capacités fondamentales de gestion notamment en marketing, et un sens commercial développé pour diriger une entreprise. Bien des pays en développement ont besoin d'améliorer leurs capacités institutionnelles et d'introduire certains savoir-faire pour pouvoir offrir de nouveaux services à valeur ajoutée. Le plus gros obstacle auquel se heurte la région dans la poursuite du développement du transport multimodal et son extension au domaine de la logistique est peut être l'insuffisance de moyens de formation de qualité dans l'industrie du transport.

II. PAYS SANS LITTORAL ET TRANSPORT DE TRANSIT

20. La question du transport de transit est une préoccupation primordiale pour tous les pays en développement sans littoral car il s'agit pour eux d'une difficulté supplémentaire à surmonter pour participer au marché mondial et par conséquent pouvoir profiter de la libéralisation de l'environnement commercial ainsi que des investissements étrangers directs. À l'époque de la mondialisation et alors que l'infrastructure et les services de transport s'améliorent, le fait de n'avoir pas de littoral peut être mis à profit grâce à des liaisons efficaces plus courtes entre pays limitrophes.

21. On circonscrit maintenant mieux les questions que pose le transport de transit pour les pays sans littoral ainsi que les mesures à prendre aux différents niveaux. Au niveau régional, la CESAP encourage la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique ainsi que la facilitation des transports, dans le cadre du Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (Projet DITTA). Au niveau sous-régional, un certain nombre d'accords sont conclus sur le transport de transit grâce à la coopération, notamment dans le cadre de l'ASEAN (1998), du Programme spécial pour les économies d'Asie centrale (SPECA) (1998) et, dans la sous-région Bassin du Mékong, entre la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam, par l'entremise de la Banque asiatique de développement.

22. Les initiatives précédentes permettent de tirer plusieurs enseignements pour l'avenir, à savoir:
- 1) Une bonne stratégie visant à améliorer les systèmes de transit exige la coopération de divers ministères et de plusieurs pays situés le long des couloirs de transit, et doit reposer sur l'intérêt mutuel tant des pays sans littoral que des pays de transit.
 - 2) Les décideurs politiques doivent pouvoir quantifier les coûts sociaux et économiques ainsi que les avantages du transport de transit en se situant notamment dans une perspective dépassant leurs propres frontières nationales.
 - 3) L'application d'une démarche participative entre les décideurs et l'industrie du transport lors de l'élaboration des politiques faciliterait la mise en œuvre de celles-ci.

23. Un nouveau projet financé par le Gouvernement japonais permettra au secrétariat de partager de façon structurée toutes ces idées avec les pays sans littoral et de transit. Ce projet a pour but de fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une évaluation de la situation actuelle du transport de transit, grâce notamment à une quantification des coûts et des profits le long de certains couloirs, ainsi que l'occasion d'examiner les stratégies actuelles à partir de cette évaluation. Le projet aidera encore les pays en développement sans littoral et de transit à préparer une plateforme régionale pour la réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement, prévue au Kazakhstan en 2003 sur la coopération en matière de transport en transit.

III. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ

24. Les pays de la région font régulièrement progresser leur infrastructure de transport international, comme en témoigne le développement de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Certes, beaucoup reste encore à faire, mais les principales artères de transport régional sont maintenant en place. La fluidité du transport est, cependant, encore entravée par un ensemble d'obstacles non matériels qui alourdissent les coûts et diminuent la compétitivité des produits sur les marchés internationaux. Consciente de ce problème, la Conférence ministérielle sur les infrastructures de novembre 2001 a demandé que le développement et l'amélioration des systèmes de transport

international intégré et intermodal fassent partie des priorités du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique.

25. Le Comité est invité à donner des informations détaillées sur des initiatives nationales, bilatérales, sous-régionales et régionales ayant permis d'identifier et d'isoler la cause des retards et pouvant servir d'exemples des «meilleures pratiques» pour les autres pays. Le secrétariat souhaiterait également obtenir l'avis de Comité sur les priorités et l'orientation future des activités, s'agissant notamment des questions indiquées ci-dessous.

26. Des initiatives sont déjà prises pour surmonter les obstacles non matériels entravant le secteur du transport et du commerce. Le Comité pourrait, à cet égard, souhaiter faire des recommandations à ce sujet:

- 1) Collation et examen des cadres et accords existants ou proposés dans la région, visant à faciliter le transport et le commerce, et notamment les conventions énumérées dans la résolution 48/11 de la Commission, l'objectif étant de déterminer les meilleures pratiques et d'améliorer l'harmonisation à travers toute la région.
- 2) Réalisation d'une série d'études relatives aux couloirs et centrées sur certains itinéraires choisis, afin de repérer les obstacles particuliers qui retardent les transports et les échanges commerciaux, notamment aux points de passage des frontières.
- 3) Organisation et mise en œuvre de programmes de sensibilisation et de formation de capacités institutionnelles portant sur l'élaboration et l'application d'accords et d'approches en matière de transport propres à éliminer certains blocages liés aux institutions, aux procédures et à la documentation, et offre sur demande de services consultatifs sur le suivi.
- 4) Programmes de formation des instructeurs destinés à relever le niveau des organismes de formation et à aider des instructeurs qualifiés à utiliser des supports pédagogiques sur le transport multimodal et la logistique, aux niveaux national et sous-régional, de façon à favoriser le renforcement des capacités et le développement des compétences.
- 5) Ateliers de formation nationaux et sous-régionaux sur les incidences éventuelles des négociations de l'OMC sur le transport maritime, et préparation à ces négociations.

27. S'agissant des quatre premières activités précitées, le Comité voudra peut-être mettre un accent particulier sur les besoins des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral, des économies en transition ainsi que des pays en développement de transit, ce qui viendrait à l'appui de la réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit prévue au second semestre de 2003.