



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Cinquante-neuvième session
24-25 avril 2003
Bangkok

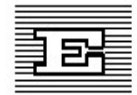
**LE TRANSPORT DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET DE TRANSIT**

(Point 7 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

L'Assemblée générale, dans sa résolution 57/242 du 20 décembre 2002 sur les préparatifs de la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit, a prié le Secrétaire général de la Conférence, agissant en étroite coopération avec les commissions régionales, d'organiser des réunions intergouvernementales, régionales et sous-régionales et elle a décidé que ces réunions devraient achever leurs travaux en avril 2003 au plus tard, afin d'apporter une contribution de fond aux travaux du Comité préparatoire intergouvernemental.

En raison du manque de temps et de la nécessité de réorganiser la cinquante-neuvième session de la Commission et la sixième session de l'Organe spécial des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral, la Commission est invitée à examiner les informations, les recommandations et le plan d'action exposés dans le document E/ESCAP/SB/LDC(6)/1 et à les approuver en tant que plateforme régionale qui sera soumise à l'examen du Comité préparatoire intergouvernemental de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit, devant se tenir à Almaty les 28 et 29 août 2003.



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Organe spécial des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral

Sixième session
22-23 avril 2003
Bangkok

**LE TRANSPORT DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
SANS LITTORAL ET DE TRANSIT**

(Point 4 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Comme suite à la résolution 57/242 de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, en date du 20 décembre 2002, relative aux préparatifs de la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit, le secrétariat de la CESAP a réalisé une série d'études de cas afin de recenser les questions et préoccupations communes relatives aux obstacles matériels et non matériels qui caractérisent les réseaux de transport en transit des pays en développement sans littoral et de transit de la région de la CESAP. Le secrétariat a également mis au point une méthode permettant de mettre au jour les points de blocage et d'en mesurer l'ampleur, et de préciser et clarifier un certain nombre de recommandations quant aux mesures prioritaires pouvant aider les pays en développement sans littoral à réduire le coût de leurs importations, à rendre leurs exportations plus compétitives et à attirer les investissements étrangers directs.

L'Organe spécial des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral est prié d'examiner les questions, recommandations et plan d'action figurant dans le présent document en vue de les adopter comme plateforme régionale à soumettre à l'examen du comité préparatoire intergouvernemental et de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit, qui doit se tenir à Almaty les 28 et 29 août 2003.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	1
I. QUESTIONS LIÉES AU TRANSPORT DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT.....	2
A. Synthèse des études de cas	3
B. Méthodologie des études de cas	9
C. Vue d'ensemble des résultats des études de cas.....	10
II. CADRE DE RECOMMANDATIONS ET PLAN D'ACTION	13
A. Mesures de politique générale.....	13
B. Meilleure coordination aux niveaux national et international.....	14
C. Facilitation du commerce et des transports	15
D. Promotion de la concurrence dans le secteur du transport en transit.....	15
E. Amélioration du suivi.....	16
F. Amélioration des infrastructures de transit.....	17
G. Application des technologies de l'information et de la communication	18
H. Renforcement des capacités et valorisation des ressources humaines dans le secteur du transport de transit.....	18
III. QUESTIONS À EXAMINER.....	19
<i>Annexes</i>	
I. Carte proposée pour la Route d'Asie	20
II. Carte proposée pour le Chemin de fer transasiatique.....	21

Introduction

1. En raison de leur situation géographique désavantageuse et des inconvénients qui y sont liés, les pays en développement sans littoral doivent faire face à une série de difficultés qui les empêchent de participer pleinement à l'économie mondialisée. Certains de ces problèmes ont été mis en évidence et, en partie, traités par les Convention et Statut sur la liberté du transit (1921), la Convention relative au commerce en transit des États sans littoral (1965) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982). Prenant dûment en considération les problèmes persistants des pays en développement sans littoral et de transit, l'Assemblée générale a adopté la résolution 56/180, en date du 21 décembre 2001, relative aux mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, qui demandait au Secrétaire général de convoquer une réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit réunissant les pays en développement sans littoral et de transit, les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement. Par la suite, dans la résolution 57/242, en date du 20 décembre 2002, relative aux préparatifs de la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit, il a été décidé que la conférence internationale se tiendrait à Almaty les 28 et 29 août 2003.

2. Dans sa résolution 57/242, l'Assemblée générale demandait également au Secrétaire général de la Conférence d'organiser, en étroite coopération avec les commissions régionales, des réunions intergouvernementales régionales et sous-régionales pour contribuer concrètement aux travaux du Comité préparatoire intergouvernemental.

3. Donnant suite à cette demande, le secrétariat a réalisé, avec l'appui financier du Gouvernement japonais, une série d'études de cas afin de recenser les questions et préoccupations communes relatives aux obstacles matériels et non matériels qui caractérisent les réseaux de transport de transit de la région. Le secrétariat a également mis au point une méthode permettant de mettre au jour les points de blocage et d'en évaluer l'ampleur, et de préciser et clarifier un certain nombre de recommandations quant aux mesures prioritaires. Cette méthode, ainsi que les études et le cadre de recommandations figurant dans le présent document, ont été examinés lors de séminaires sous-régionaux tenus durant le premier trimestre de 2003 avec la participation de pays membres de la CESAP, d'organisations internationales, de donateurs et de représentants du secteur privé venus d'Asie centrale, d'Asie du Nord-Est et d'Asie du Sud-Est. Le quatrième séminaire sous-régional, pour l'Asie du Sud, devrait se tenir au Népal en avril 2003.

4. L'Organe spécial des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral est prié d'examiner les questions, recommandations et plan d'action figurant dans le présent document en vue de les adopter comme plateforme régionale à soumettre à l'examen du Comité préparatoire intergouvernemental et de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit, qui doit se tenir au Kazakhstan.

I. QUESTIONS LIÉES AU TRANSPORT DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT

5. Douze pays en développement sans littoral, sur un total de trente dans le monde, se situent dans la région de la CESAP. Parmi ceux-ci, l'Afghanistan, le Bhoutan, la République démocratique populaire lao et le Népal figurent dans le groupe des pays les moins avancés, tandis que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la République démocratique populaire lao, la Mongolie, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan sont des économies en transition. Tous ces pays sans littoral subissent les inconvénients de l'absence d'accès à la mer et de la distance qui les sépare du littoral.

6. Au sein même des pays de transit, plus les régions sont éloignées de la côte et plus leur développement est ralenti. Pour les pays sans littoral, les problèmes de distance sont sensiblement aggravés par le fait qu'ils doivent franchir des frontières internationales et ne sont pas en mesure de régler les flux de transport à travers leur territoire. Par conséquent, le coût à la livraison de leurs importations est plus élevé, leurs exportations sont moins compétitives et ils ont plus de difficultés à attirer les investissements étrangers directs.

7. Il est important de noter que le développement économique de l'ensemble de la région et les nouvelles possibilités de commerce interrégional ouvrent de nouvelles perspectives commerciales, lesquelles créent une demande pour que les pays sans littoral servent de «pays de liaison» et fournissent des services de transit importants aux pays de transit voisins. Les pays sans littoral et les pays frontaliers peuvent donc bénéficier à parts égales des activités visant à améliorer l'efficacité du transport de transit.

8. La Route d'Asie (Annexe I) et le Chemin de fer transasiatique (Annexe II), ainsi que les réseaux de transport sous-régionaux tels que la Route de l'ASEAN, le réseau routier prioritaire d'Asie du Nord-Est, le réseau de transport de l'Organisation de coopération économique (OCE), le réseau routier international de la Communauté d'États indépendants et la liaison ferroviaire Singapour-Kunming, qui sont tous situés sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, constituent des infrastructures de transport qui mènent aux pays sans littoral de la région ou les traversent. Il existe donc une infrastructure de base pour le transport en transit, mais les «tronçons manquants» continuent à limiter le choix d'itinéraires, tandis que les capacités insuffisantes de certains couloirs et la mauvaise qualité des infrastructures augmentent le coût et le temps du transport de transit. D'autres infrastructures sont également manquantes, telles que les dépôts intérieurs de conteneurs, particulièrement aux points de passage frontaliers, qui sont nécessaires pour appuyer les activités logistiques telles que le groupage et la distribution des marchandises et les transbordements rapides et sûrs entre les réseaux routiers et ferroviaires. Certains pays sans littoral sont donc fortement tributaires d'un seul ou d'un petit nombre de couloirs de transit, ce qui limite le choix entre itinéraires différents et concurrentiels.

9. Dans la plupart des pays membres régionaux, le transport en transit pâtit principalement des retards excessifs et du coût trop élevé du passage des frontières. La lenteur du passage des frontières et des formalités douanières, l'utilisation de documents non standardisés et compliqués, la mauvaise organisation et le manque de qualifications dans le secteur des transports sont parmi les principales causes de ce problème. Le chevauchement des obligations dû à la superposition de plusieurs accords bilatéraux, trilatéraux et sous-régionaux, la nécessité de conclure des accords bilatéraux multiples et l'absence de cadre juridique harmonisé en matière de transport de transit, notamment d'arrangements concernant les droits de transit, accentuent les difficultés du transport en transit. Malheureusement, les décideurs politiques ne disposent pas d'informations suffisantes permettant de mettre en évidence les causes de ces problèmes, d'estimer les retards et les coûts qu'ils entraînent et d'évaluer leur impact sur l'économie des pays sans littoral.

10. Si l'on veut s'attaquer efficacement aux problèmes liés au transport de transit, il faut une approche intégrée associant les ministères compétents, les organismes concernés et le secteur privé; or, nombre de pays sans littoral et de pays de transit voisins n'ont pas créé de comités ou de conseils de facilitation et veillé à ce qu'ils puissent fonctionner de manière efficace. Et cela a nui à la coordination et à la coopération, qui sont pourtant essentielles pour la réussite des actions entreprises. Parfois, les pays sans littoral n'ont pas fait preuve d'initiative par rapport aux pays de transit voisins lorsqu'il leur fallait définir leurs priorités et résoudre les problèmes liés au transport de transit au niveau national.

A. Synthèse des études de cas

11. Afin de mettre au jour les problèmes dans ce secteur, le secrétariat a réalisé des études de cas dans quatre sous-régions: en République démocratique populaire Lao (Asie du Sud-Est), en Mongolie (Asie du Nord-Est), au Népal (Asie du Sud) et au Kazakhstan et en Ouzbékistan (Asie centrale). Les pays choisis pour ces études de cas figurent parmi les pays les moins avancés ou les pays à économie en transition. Des voyages d'étude ont été effectués dans ces cinq pays et, lorsque cela était possible, dans les pays de transit voisins. Les réponses aux questionnaires ont été complétées par des entretiens personnels avec des décideurs politiques, des transporteurs, des représentants de l'industrie des transports et autres parties prenantes, et par des recherches documentaires basées sur des sources de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement (BASD).

12. Les données recueillies ont été confirmées, dans la mesure du possible, par les travaux de quatre séminaires sous-régionaux, durant lesquels le cadre des recommandations figurant dans le présent document a été examiné. Les séminaires ont été organisés dans les pays où avaient été réalisées les études de cas: à Vientiane, les 15 et 16 juillet 2003; à Ulaanbaatar, les 6 et 7 mars 2003; et à Almaty, les 13 et 14 mars 2003. Le quatrième séminaire sous-régional est prévu à Katmandou, les 3 et 4 avril 2003. Les recommandations adoptées par consensus lors de ces séminaires sous-régionaux figurent dans la section II du présent document.

13. Afin de s'assurer de la comparabilité des résultats et étant donné que ce secteur connaît une croissance rapide et revêt une grande importance pour les pays sans littoral, les études de cas ont porté essentiellement sur le transport conteneurisé. On trouvera ci-dessous un compte rendu succinct de ces études de cas.

Étude de cas: Mongolie

14. **Contexte.** Occupant une superficie de 1 564 000 kilomètres², la République populaire de Mongolie a des frontières avec la Fédération de Russie au nord, et avec la Chine au sud. Les produits miniers représentaient 41% de l'ensemble de ses recettes d'exportation en 2000. La Mongolie exporte également des produits tels que le cachemire, les textiles, la viande et les produits à base de viande. La Chine et les États-Unis d'Amérique reçoivent respectivement 59% et 20% des exportations de la Mongolie. La Fédération de Russie et la Chine comptent ensemble pour 53% de ses importations tandis que le Japon en représente 12%. La proportion du transport conteneurisé a augmenté et est actuellement estimée à 5% des exportations et 80% des importations.

15. **Principaux itinéraires et couloirs de transport.** L'essentiel du transport de transit en Mongolie passe par un couloir ferroviaire (avec changement d'écartement) puis par une combinaison de réseaux ferroviaires et routiers en direction du port de Tianjin (Chine). La Mongolie a un accès ferroviaire aux ports de la Fédération de Russie, dont le complexe portuaire de Vladivostok comprenant Nakhodka, Vanino et Vostochny à l'est, et les ports de Saint-Pétersbourg, sur la mer Baltique, et de Novorossisk, sur la mer Noire. La Mongolie a également accès à l'itinéraire terrestre ferroviaire passant par Brest (Biélorus) en direction de l'Europe occidentale.

16. **Opérations de transport de transit.** L'essentiel du transport de transit en Mongolie se fait par chemin de fer. La distance entre Ulaanbaatar et le Port de Tianjin (Chine) est d'environ 1 700 kilomètres et le transport requiert entre 3 jours et demi et 12 jours. En 2001, un total de 15 732 unités équivalent vingt pieds (EVP) ont transité par le port de Tianjin en provenance ou à destination d'Ulaanbaatar. L'infrastructure routière de la Mongolie est peu développée et n'intervient pas actuellement dans le transport de transit. En appoint aux services de transport ferroviaire, des camions chinois transportent des marchandises en transit entre Tianjin et la frontière mongole.

17. **Cadre juridique.** Le transport de transit en Fédération de Russie est régi par un accord bilatéral sur le transport en transit conclu en 1991 et un accord sur le transport routier de 1996. Le transport en transit par la Chine est régi par un accord sur le transit et un accord sur le transport routier conclu en 1991. Des négociations sont en cours, avec l'appui de la CNUCED, concernant un accord-cadre triangulaire sur le transport de transit entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie, avec l'appui de la CNUCED.

18. **Développement infrastructurel.** L'infrastructure routière reliant Ulaanbaatar à la frontière chinoise, décrite dans l'étude réalisée par la CESAP et le secrétariat pour le Tumen sur les réseaux routiers et les investissements prioritaires en Asie du Nord-Est, est en cours de construction avec

l'aide de la BASD; elle permettra d'améliorer sensiblement les services de transport de transit en offrant une alternative au transport ferroviaire. Des propositions ont été faites visant à développer un couloir nord-sud sur le segment AH4 de la Route d'Asie, dans la région occidentale de la Mongolie.

19. **Potentiel en matière de transport de transit.** Le potentiel de la Mongolie, «pays de liaison», en matière de transport de transit entre la Chine et la Fédération de Russie s'est fortement développé. L'année dernière, la demande de transport de transit entre la Fédération de Russie et la Chine portait sur 12 millions de tonnes alors que la capacité de la Mongolie était limitée à 4 millions de tonnes. Lorsque les projets d'infrastructure décrits ci-dessus seront terminés et que les capacités de transport ferroviaire seront étendues, la Mongolie disposera de capacités accrues pour la fourniture de services de transport de transit.

Étude de cas: République démocratique populaire lao

20. **Contexte.** Occupant une superficie de 237 000 km², la République démocratique populaire lao est un pays frontalier du Cambodge, de la Chine, du Myanmar, de la Thaïlande et du Viet Nam. La Thaïlande et le Viet Nam représentent respectivement 20% et 40% des exportations du pays. L'Union européenne, les États-Unis d'Amérique et les autres pays de l'ASEAN absorbent la part restante de ses exportations, qui sont principalement des produits du bois et des vêtements. La majorité des importations de la RDP lao proviennent de Thaïlande et du Viet Nam. Le transport de transit conteneurisé des importations a été estimé à 80 000 EVP par an.

21. **Principaux itinéraires et couloirs de transport.** Près de 95% des marchandises en transit (importations et exportations) passent par les ports thaïlandais de Bangkok et de Laem Chabang, les 5% restants transitant par les ports vietnamiens de Danang, Haiphong et Hô Chi Minh-Ville. La RDP lao a également accès au nouveau port de Vung Ang, proche de la ville de Ving, construit par le Viet Nam spécifiquement pour le transport de transit de la RDP lao.

22. **Opérations de transport de transit.** Le réseau routier constitue la majeure partie du réseau de transport de transit en RDP lao. La distance entre Bangkok et Vientiane est de 670 kilomètres et la durée du transport entre les deux capitales est de 2 à 3 jours. La distance entre Danang et Vientiane est de 1 060 km et la durée du transport est d'environ 3 jours. Des camions thaïlandais effectuent le transport de transit entre le port de Bangkok et la frontière laotienne et entre la frontière et Bangkok. Des camions vietnamiens et laotiens assurent le transport de transit en provenance et à destination du port de Danang.

23. **Cadre juridique.** Le transport de transit entre la Thaïlande et la RDP lao est régi par l'accord bilatéral sur le transport de transit du 1^{er} juin 1978. Un nouvel accord sur le transport de transit a été négocié en 1999 et les protocoles d'application en ont été signés en 2001. Le transport de transit entre la RDP lao et le Viet Nam est régi depuis 1991 par un accord et un protocole bilatéraux. La RDP lao

est également partie à l'Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation des marchandises en transit et à l'Accord-cadre sur la facilitation du transport inter-États. Un troisième accord, l'Accord-cadre de l'ASEAN sur le transport multimodal devrait être signé prochainement. La RDP lao est également partie à un accord sur le transport des biens et des personnes dans la sous-région Bassin du Mékong, dont les 12 protocoles sont en cours de négociation.

24. **Développement infrastructurel.** La construction d'un dépôt intérieur de dédouanement (port sec intérieur) desservant la municipalité de Vientiane est prévue pour contribuer au processus de conteneurisation du transport de transit. La construction de la jonction ferroviaire prévue entre Nongkhaï (Thaïlande) et Vientiane facilitera le transport des marchandises à destination de Vientiane et encouragera le passage au transport ferroviaire.

25. **Potentiel en matière de transport de transit.** La construction du segment AH2 de la Route d'Asie reliant Kunming (Chine) à la Thaïlande via la RDP lao permettra d'effectuer du transport de transit au Laos. La construction du segment AH16 de la Route d'Asie renforcera le commerce de transit entre la Thaïlande et le Viet Nam via la RDP lao.

Étude de cas: Népal

26. **Contexte.** Occupant une superficie de 147 181 km², le Népal a des frontières avec l'Inde au Sud, et la Chine au Nord. Ses principales exportations sont les tapis, les vêtements, la laine de Pashmina, l'huile végétale traitée, les produits en jute et le savon. Ses principales importations sont les machines, les véhicules, les biens de consommation et les produits manufacturés, les produits chimiques et les médicaments. L'Inde est le principal partenaire commercial du Népal, et représente 38% de ses échanges. Les autres grands partenaires commerciaux du Népal sont les États-Unis d'Amérique, l'Allemagne, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Belgique, la France et le Japon.

27. **Principaux itinéraires et couloirs de transport.** La totalité du transport de transit du Népal passe par les ports indiens de Calcutta et de Haldia. Ces deux ports voisins sont reliés à 15 points de passage établis sur la frontière entre l'Inde et le Népal. La majorité du transit emprunte l'itinéraire Calcutta-Raxaul (Inde)-Birganj (Népal) à destination de Katmandou.

28. **Opérations de transport de transit.** Le transport routier compte actuellement pour la majeure partie du transport de transit en provenance et à destination de Calcutta. La distance entre Calcutta et Birganj est d'environ 800 km. La durée du transport oscille entre 6 et 9 jours en fonction des conditions météorologiques et de la densité du trafic aux postes-frontières. Ce transit par l'Inde est effectué par des camions indiens et népalais.

29. **Cadre juridique.** Le transport de transit passant par l'Inde est régi par le Traité sur le transport de transit conclu entre les Gouvernements indien et népalais (1999), qui porte sur une période de sept ans se terminant en janvier 2006. Le protocole à cet accord établit de façon détaillée les procédures à suivre aux postes-frontières.

30. **Développement infrastructurel.** Un dépôt intérieur de dédouanement a été construit à Birganj (Népal) et relié au réseau national de chemin de fer indien dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale. Une fois abouties les négociations entre l'Inde et le Népal et le dépôt intérieur en fonctionnement, cette infrastructure facilitera le transport de transit et les formalités douanières du Népal, qui sont actuellement effectuées à Calcutta ou Haldia. La liaison ferroviaire favorisera également le passage au rail pour le transport de transit.

31. **Potentiel en matière de transport de transit.** Le secteur est encore peu développé, mais le Népal pourrait devenir un pays de transit important pour la liaison entre l'Inde et la Chine avec l'extension de l'itinéraire AH42 de la Route d'Asie à destination de Lhassa (Chine).

Étude de cas: Kazakhstan

32. **Contexte.** Occupant une superficie de 2 717 000 km², le Kazakhstan a des frontières avec la Chine, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan et la Fédération de Russie. Il a également un accès à la mer Caspienne. L'économie du Kazakhstan repose en grande partie sur la richesse de ses ressources naturelles et sa production agricole. Le transport routier en provenance et à destination des marchés européens se développe pour les biens manufacturés et de consommation; 75% du volume des marchandises transportées sont des importations et 25% des exportations vers les pays européens.

33. **Principaux itinéraires et couloirs de transport.** Les principaux itinéraires de transport ferroviaire et routier entre le Kazakhstan, les ports maritimes et les marchés intérieurs sont notamment l'axe routier de l'«itinéraire nord» via la Fédération de Russie, le Bélarus et la Pologne en direction des marchés européens, long de 6 000 km, et plusieurs itinéraires ferroviaires vers les ports de la mer Baltique via la Fédération de Russie et les États baltes. Il existe également un itinéraire ferroviaire en direction des ports chinois du Pacifique, de l'ensemble portuaire russe de Vladivostok, comprenant Nakhodka, Vanino et Vostochny, et des ports russes de la mer Noire.

34. **Opérations de transport de transit.** Le transport ferroviaire constitue la majeure partie du transport de transit, notamment du transport conteneurisé, et le réseau ferroviaire des pays de la Communauté d'États indépendants est généralement utilisé pour ce transit. La durée du transport par chemin de fer est de 15 à 23 jours. Un nombre croissant de transporteurs routiers livrent une forte concurrence pour ce qui est du transport en provenance et à destination de l'Europe.

35. **Cadre juridique.** Le transport de transit est réglementé par l'Accord sur les relations ferroviaires internationales pour le transport de marchandises, et les tarifs du transport ferroviaire de transit sont établis en fonction de l'échelle tarifaire MTT/ETT (tarif international pour le transport de transit), qui s'applique au transport ferroviaire de marchandises entre les pays membres de l'Organisation de coopération des chemins de fer. Le transport routier est régi par des conventions internationales et un grand nombre d'accords bilatéraux. Au niveau sous-régional, le Kazakhstan est

partie à l'Accord-cadre de l'Organisation de coopération économique (OCE) sur le transport de transit (1998); à l'Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du couloir Europe-Caucase-Asie (1998); et à un accord sur le transport de transit entre la Chine, le Kirghizistan et le Pakistan conclu en 1995.

36. **Développement infrastructurel.** Le Kazakhstan investit actuellement dans plusieurs projets infrastructurels visant à renforcer les capacités de ses réseaux ferroviaires et routiers.

37. **Potentiel en matière de transport de transit.** En raison de sa situation géographique, le Kazakhstan fournit déjà à ses pays voisins des facilités de transit sur plusieurs itinéraires, en particulier pour relier la Chine au Kirghizistan et à l'Ouzbékistan, et offre également un accès au port d'Aktau sur la mer Caspienne. Le Kazakhstan devrait pouvoir accroître fortement la densité du transport de transit sur l'axe euro-asiatique traversant la Chine en direction de la Fédération de Russie et de l'Europe, qui constitue un segment du couloir Nord du Chemin de fer transasiatique.

Étude de cas: Ouzbékistan

38. **Contexte.** Occupant une superficie de 447 000 km², l'Ouzbékistan a des frontières avec le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan et le Turkménistan et est donc doublement enclavé. Ses principales exportations sont le coton, l'or, le pétrole, les produits chimiques et les machines.

39. **Principaux itinéraires et couloirs de transport.** Les principaux itinéraires de transport de transit ferroviaire et routier en Ouzbékistan sont les itinéraires routiers méridionaux traversant la République islamique d'Iran, le Turkménistan, la Turquie et les pays balkaniques en direction des marchés européens (7 000 km), et les itinéraires routiers et ferroviaires à destination des ports de la République islamique d'Iran et de la Turquie. Il existe également d'autres itinéraires possibles via le Kazakhstan et la Fédération de Russie en direction des ports de la mer Baltique et de la mer Noire. Des itinéraires de transport ferroviaire relient également plusieurs ports du Pacifique en Chine et dans l'Extrême Orient russe via le Kazakhstan et la Fédération de Russie.

40. **Opérations de transport.** Les opérations de transport ferroviaire de transit en Ouzbékistan sont semblables à celles du Kazakhstan; les transporteurs routiers choisissent souvent l'itinéraire méridional, plus long, pour le transport routier en direction de l'Europe.

41. **Cadre juridique.** Le transport de transit est réglementé par l'Accord sur les relations ferroviaires internationales pour le transport de marchandises, et les tarifs du transport ferroviaire de transit sont établis en fonction de l'échelle tarifaire MTT/ETT (tarif international pour le transport de transit), qui s'applique au transport ferroviaire de marchandises entre les pays membres de l'Organisation de coopération des chemins de fer. Le transport routier est régi par les conventions internationales et un grand nombre d'accords bilatéraux conclu entre l'Ouzbékistan et divers pays concernés par le transport bilatéral et de transit. Au niveau sous-régional, l'Ouzbékistan est partie à

l'Accord-cadre de l'OCE sur le transport de transit (1998); à l'Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du couloir Europe-Caucase-Asie (1998); et à un accord sur le transport routier de transit conclu avec la Chine et le Kirghizistan en 1998.

42. **Développement infrastructurel.** L'Ouzbékistan renforce actuellement ses infrastructures de transport routier et ferroviaire, et a récemment conclu un accord avec le Kirghizistan et la Chine visant à construire ou moderniser des itinéraires routiers qui fourniront un accès plus direct pour le transport de transit. On a également examiné la possibilité de construire une liaison ferroviaire du même type.

43. **Potentiel en matière de transport de transit.** L'Ouzbékistan offre des facilités de transport de transit à d'autres pays d'Asie centrale, à destination des ports de la République islamique d'Iran et de la Turquie via le Turkménistan. L'Ouzbékistan pourrait également fournir des facilités de transport de transit à ses voisins d'Asie centrale, en particulier à l'Afghanistan, au Kirghizistan, au Tadjikistan et au Turkménistan, pour leur permettre d'accéder à l'itinéraire nord en direction des marchés européens, et au Kazakhstan, pour lui ouvrir un accès aux ports de la République islamique d'Iran et de la Turquie.

B. Méthodologie des études de cas

44. Un certain nombre de problèmes liés au transport de transit dans la région doivent toutefois être recensés et réglés, et une méthodologie adéquate est nécessaire pour obtenir des résultats satisfaisants. La méthodologie utilisée pour les études du secrétariat repose sur la représentation graphique des données recueillies quant au coût et à la durée du transport de transit. Les figures 1 et 2 fournissent des exemples¹ des résultats obtenus, l'axe vertical représentant la durée et le coût du transport tandis que l'axe horizontal représente la distance parcourue entre le point d'origine et la destination. Cette méthode permet de comparer et d'évaluer aisément les modes de transport sur un même itinéraire et de comparer les différents itinéraires possibles. Les figures 3 et 4 montrent comment cette méthode a été appliquée pour établir la durée et le coût des procédures et formalités de passage des frontières et établir des comparaisons constructives.

45. Cette méthode part du principe que le coût unitaire du transport varie selon le mode de transport utilisé, l'inclinaison de la courbe coût/durée reflétant le coût, le prix ou le temps effectifs. Aux points de passage frontaliers, dans les ports et au niveau des terminaux intérieurs, des retards sont enregistrés et des droits et redevances liés au traitement des marchandises et des documents sont généralement perçus alors que les marchandises ne progressent pas sur l'itinéraire concerné et que leur valeur intrinsèque reste inchangée. Cela se traduit par une inclinaison verticale de la courbe du coût. La hauteur de cette «marche» dépend du montant de la redevance ou de la durée du retard. L'objet de ce modèle est de relever les insuffisances et les points de blocage sur un itinéraire particulier.

¹ Les rapports complets des études de cas (RDP lao, Mongolie, Népal, Kazakhstan et Ouzbékistan) sont disponibles.

46. La méthode, utilisée pour ces études de cas, peut être encore affinée de façon à représenter de manière plus détaillée les coûts et les durées associés, par exemple, aux points de passage frontaliers. Cela peut être particulièrement utile pour les décideurs politiques lorsqu'ils souhaitent mieux cibler leurs politiques en fonction des problèmes les plus urgents. De la même façon, il peut être utile d'intégrer à cette méthode les données relatives aux frais de stockage de telle ou telle marchandise, aux surestaries et autres coûts indirects, afin de permettre à certains secteurs spécifiques de l'import-export de mesurer leurs performances logistiques.

47. Le coût du transport et les droits et redevances perçus au passage des frontières qui figurent dans les études de cas ont été calculés à partir des informations communiquées par les fournisseurs de services opérant dans les pays sans littoral et les pays de transit. Les prix indiqués concernent le transport d'une unité EVP de conteneur de marchandises de type «fret tous genres»; toutefois, sur le couloir Almaty-Berlin, le transport est effectué dans des camions de 12 mètres et les coûts correspondants ont été utilisés.

C. Vue d'ensemble des résultats des études de cas

48. La collecte des données relatives au coût et à la durée de transport de transit a été difficile pour toutes les études de cas. Les décideurs politiques ont généralement conscience de l'ampleur des retards et des coûts, mais un décalage important a été constaté entre les données et informations fournies par les ministères responsables des transports ou les administrations douanières et les informations recueillies auprès des chargeurs, des entreprises de transport et des transitaires du secteur privé. C'était le cas pour les données recueillies au sein d'un seul pays mais aussi parfois, et de manière encore plus marquée, lorsque l'on comparait les données fournies par deux pays voisins. Il semble que les décideurs politiques ne disposent pas des informations détaillées qui leur permettraient d'orienter plus utilement leurs ressources vers les problèmes les plus graves en ayant isolé les causes sous-jacentes des retards et des coûts.

49. Les études de cas témoignent d'une grande disparité quant à la durée et au coût minimum et maximum du transport sur chaque itinéraire. Cela s'explique en partie par la différence de distance, mais il est plus difficile d'expliquer la différence de durée et de coût au passage des frontières. Le secrétariat a pu établir globalement le coût et la durée des différents itinéraires, mais une étude plus approfondie est nécessaire pour définir de façon plus détaillée quels sont les facteurs expliquant les points de blocage révélés par les modèles. Quatre couloirs de transit ayant fait l'objet d'une étude sont présentés dans les modèles ci-dessous. La figure 1 représente le temps moyen et la figure 2 le coût moyen du transport de transit à l'exportation sur certains itinéraires de transport ferroviaire et routier.

Figure 1. Temps moyen de transit (Exportation)²

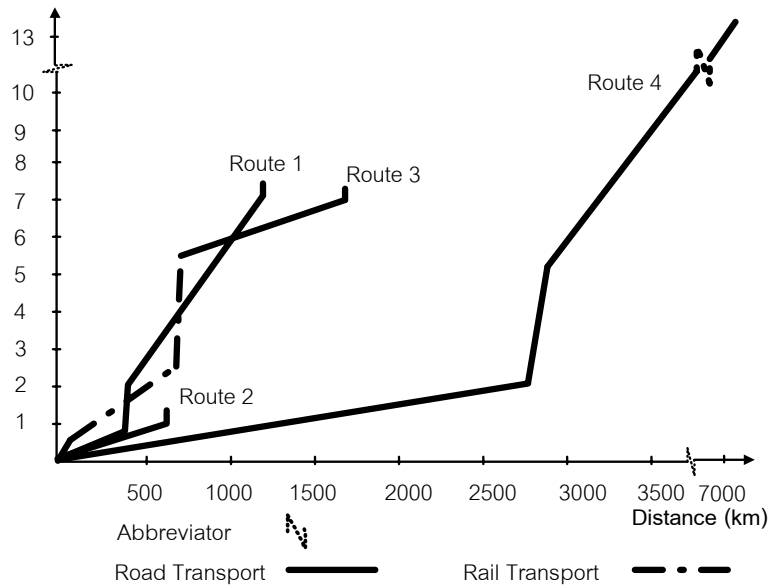
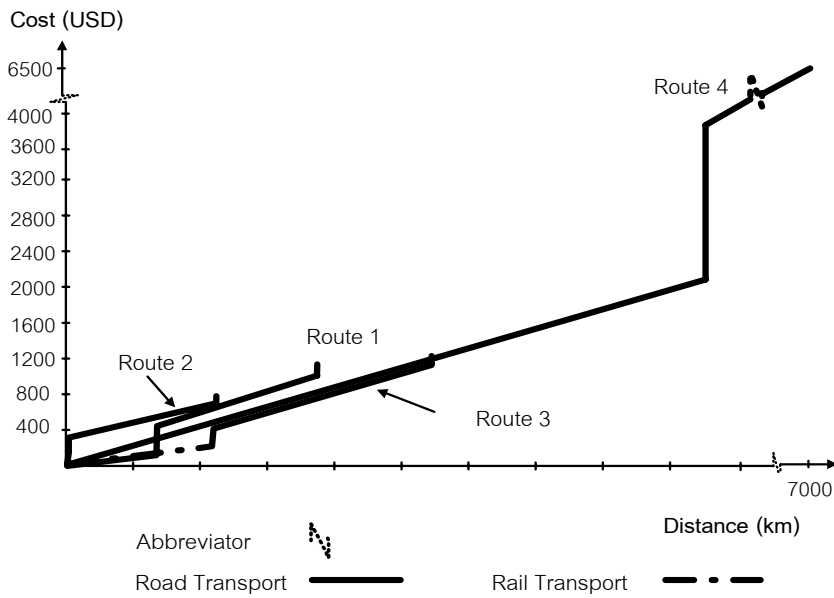


Figure 2. Coût moyen du transit (par EVP exporté)²



² Itinéraire 1: Katmandou - Birganj - Raxaul - Calcutta.
Itinéraire 2: Vientiane - Thanaleng - Nong Khai - Port de Bangkok.
Itinéraire 3: Ulaanbaatar - Zamiin Uud - Erenhot - Tianjin.
Itinéraire 4: Kazakhstan - Kurlin - Krasnoe - Berlin.

Figure 3. Comparaison de la durée du passage des frontières

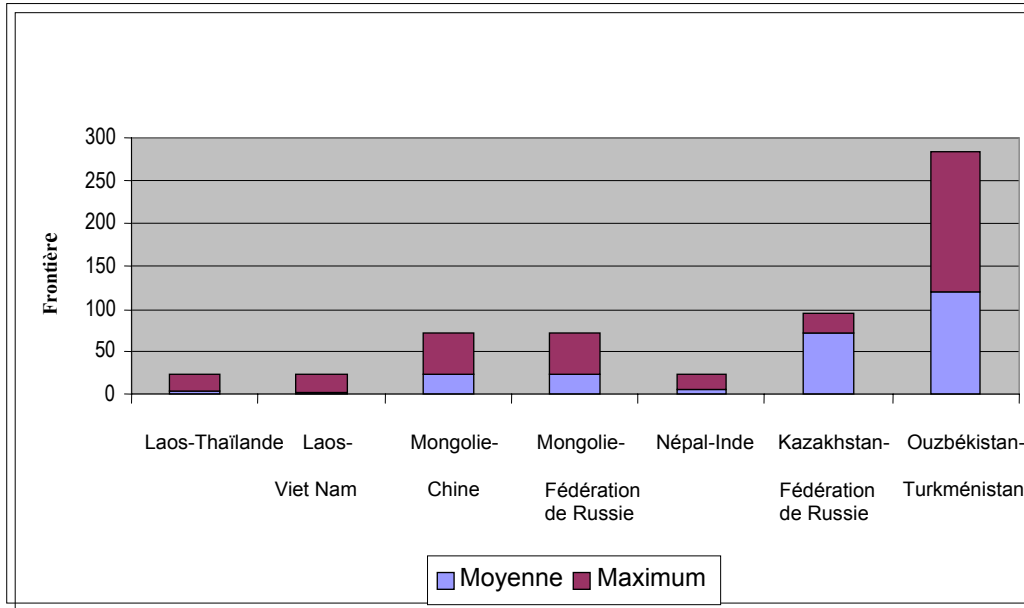
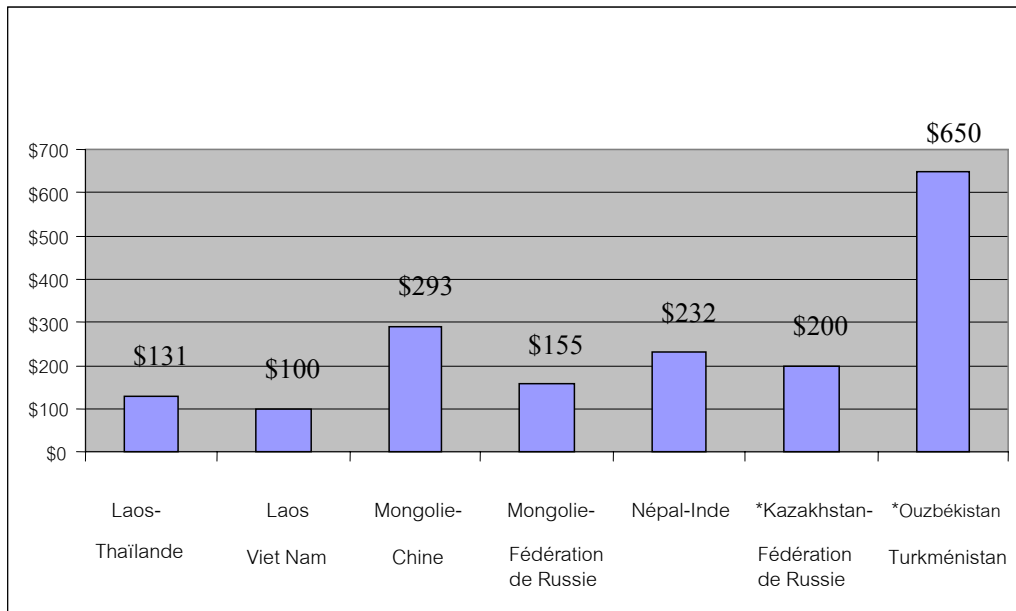


Figure 4. Comparaison du coût du passage des frontières (par EVP)



* Coût du passage des frontières par camion de 12 mètres.

50. La durée et le coût du passage des frontières indiqués aux figures 3 et 4 varient de 3 heures à 120 heures et de 100 à 650 dollars environ. Le passage de certaines frontières par transport ferroviaire comporte encore un changement d'écartement des essieux, mais il existe aussi des exemples de pratiques optimales au sein de la région qui pourraient servir de base à une collaboration entre les États membres.

II. CADRE DE RECOMMANDATIONS ET PLAN D'ACTION

51. Le cadre de recommandations, qui se présente sous la forme du plan d'action décrit ci-dessous, vise à ce que les ressources et les apports des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs, des organismes internationaux de financement et de développement et du secteur privé, soient utilisés pour améliorer l'efficacité du transport de transit et l'accès de ces pays au marché mondial. Les actions prennent également en considération le potentiel croissant des pays sans littoral en matière de fourniture de services de transport de transit aux pays voisins, ce qui constitue un facteur important pour la planification des arrangements concernant le transport de transit dans les années à venir.

A. Mesures de politique générale

52. Les pays sans littoral ont besoin de coopérer avec les pays voisins pour développer des réseaux efficaces de transport de transit et pour améliorer leur accès aux marchés internationaux, mais ils doivent également démontrer leur volonté d'améliorer leurs réseaux de transit en élaborant et en appliquant des politiques claires et cohérentes au niveau national. Il est important que les pays sans littoral coordonnent leurs actions, participent aux réunions internationales et expriment leur point de vue d'une seule voix.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Élaborer et mettre en œuvre une politique intégrée du transport de transit au niveau national et promouvoir des actions coordonnées au niveau régional selon qu'il convient;

b) Les pays sans littoral et de transit devraient mettre en place des conseils ou comités nationaux de facilitation du commerce et des transports ou en renforcer le fonctionnement, et veiller à ce que les principaux intervenants y soient représentés (gouvernement, secteur privé, associations professionnelles de transporteurs, etc.) afin d'élaborer une stratégie coordonnée et cohérente pour les transports et le transport de transit. En raison du caractère multisectoriel des travaux que ces organes auront à entreprendre, ils devront être présidés par un vice-premier ministre et être dotés d'un mandat et de responsabilités claires fondés sur le présent plan d'action. Ces organes pourraient être appuyés par des sous-comités chargés de l'exécution et se concentrant sur des itinéraires spécifiques.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

a) Veiller à ce que la question du transport de transit, particulièrement dans les pays sans littoral, soit régulièrement examinée lors des réunions et soit soumise à l'attention des décideurs au moyen de débats et d'actions concrètes;

b) Fournir des informations et des analyses concernant les pratiques les plus performantes en matière de création et de fonctionnement des comités de facilitation du commerce et des transports, ainsi que des services consultatifs destinés aux pays souhaitant élaborer une politique nationale intégrée pour le transport de transit;

c) Des initiatives sous-régionales pourraient porter sur des couloirs de transit particuliers.

B. Meilleure coordination aux niveaux national et international

53. Parallèlement au développement des infrastructures de transport, il faut des arrangements en bonne et due forme concernant le fonctionnement et la facilitation du transport de transit. La multiplicité d'accords bilatéraux, trilatéraux et sous-régionaux en plus des conventions internationales se traduit parfois pour certains pays par des obligations qui font double emploi ou sont contradictoires. Il est donc important d'établir un cadre juridique cohérent et aussi harmonisé que possible pour le transport de transit dans la région.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Entreprendre une étude en vue de recenser et d'analyser les éléments constitutifs des accords en vigueur ou en projet dans la région et des conventions internationales sur la facilitation des transports, et faire des propositions pour une harmonisation régionale;

b) Élaborer des plans d'action nationaux et sous-régionaux en vue de traiter des questions liées au transport de transit sur la base de priorités communes, notamment par l'application de la résolution 48/11 de la CESAP, en date du 23 avril 1992, relative aux modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation;

c) Veiller à ce que les pays en développement sans littoral et de transit participent de manière active et constructive aux réunions des organisations internationales consacrées au transport de transit.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

a) Réaliser et publier un inventaire des accords bilatéraux, trilatéraux et sous-régionaux sur le transport de transit et procéder à l'étude comparative de ces accords et des conventions internationales;

b) Faciliter l'organisation régulière de réunions sous-régionales et régionales des comités nationaux du commerce et des transports des pays sans littoral et de transit.

C. Facilitation du commerce et des transports

54. La simplification et l'harmonisation des documents relatifs au transport de transit sur les itinéraires de transit et dans l'ensemble de la région, pourraient avoir un effet positif immédiat en simplifiant les procédures et en réduisant le coût et la durée du transport de transit. Étant donné le potentiel de croissance du secteur du transport de transit dans les pays sans littoral, tant les pays sans littoral que les pays de transit voisins pourront bénéficier des mesures prises pour améliorer l'efficacité dans ce secteur. Étant donné que le transport routier occupe une place de plus en plus importante dans le secteur du transport de transit, il faut envisager l'adoption de systèmes équitables pour la perception de redevances pour l'entretien des routes de transit.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

- a) Simplification et harmonisation des documents de transit, particulièrement entre pays voisins sur les itinéraires de transit;
- b) Réduction ou suppression du contrôle douanier des marchandises en transit et simplification des formalités de douane, tout en prenant en considération les questions de sécurité au moyen de systèmes de garantie adéquats;
- c) Réduction et simplification des systèmes de droits de transit et des redevances connexes;
- d) Création d'un lieu unique pour les contrôles douaniers et la promotion d'autres formes de collaboration;
- e) Création d'un «guichet unique» au niveau national pour faciliter le traitement de l'ensemble des documents de transit en un seul lieu.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

- a) Fournir des services consultatifs et d'assistance aux pays souhaitant simplifier et harmoniser les documents de transit;
- b) Effectuer une analyse d'ensemble des redevances et droits de transit afin de simplifier et harmoniser le processus au niveau régional.

D. Promotion de la concurrence dans le secteur du transport de transit

55. Les fournisseurs de services de transport des pays sans littoral ne sont parfois pas autorisés à offrir leurs services sur le territoire des pays de transit voisins, même pour transporter leurs propres marchandises nationales. La limitation de la concurrence entre les opérateurs, les modes de transport et les itinéraires peut nuire à l'efficacité des politiques de tarification et des services offerts.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Tenir compte du besoin qu'ont les pays sans littoral d'utiliser leurs propres camions pour transporter les marchandises en transit en provenance et à destination des ports et des marchés internationaux. Les pays sans littoral doivent aussi tenir compte du besoin qu'ont les transporteurs des pays voisins de transiter par leur territoire;

b) Les pays sans littoral pourraient, selon qu'il convient et avec l'accord des pays intéressés, prendre l'initiative d'établir de nouveaux itinéraires de transit concurrentiels qui pourraient constituer la base de négociations avec les pays de transit voisins;

c) Renforcer les capacités institutionnelles et promouvoir le rôle des transporteurs du secteur privé, y compris ceux des pays en développement sans littoral, pour renforcer la concurrence et l'efficacité dans ce secteur.

Appui des organisations internationales

a) Recenser et diffuser des exemples de pratiques optimales en matière de libéralisation des marchés du transport de transit et de facilitation des négociations, à la demande des pays membres.

E. Amélioration du suivi

56. Les modèles coût/durée utilisés pour les études de cas de la CESAP peuvent offrir aux pays de la région un aperçu de l'efficacité actuelle des itinéraires de transport de transit. Ils peuvent aussi donner aux décideurs une vision claire des problèmes les plus urgents qui se posent dans le secteur du transport de transit et une méthode pour évaluer les effets des mesures visant une meilleure efficacité. Ces modèles pourraient faciliter la comparaison avec d'autres itinéraires de transit ou points de passage frontaliers à l'intérieur ou à l'extérieur du pays et notamment permettre la sélection et le transfert des pratiques les plus performantes.

Actions spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Les comités nationaux chargés de la facilitation du commerce et des transports ou les organismes apparentés pourraient notamment utiliser la méthodologie de la CESAP reposant sur la représentation graphique des données relatives au coût et à la durée du processus de transport de transit du point d'origine au point de destination, afin de déterminer, de suivre et d'évaluer les progrès accomplis dans l'amélioration de l'efficacité des itinéraires de transport de transit;

b) Améliorer la collecte des données et créer des bases de données permettant aux responsables de décider en connaissance de cause, notamment concernant l'inventaire et le suivi des problèmes;

c) Envisager l'utilisation d'indicateurs de performance pour évaluer l'efficacité du transport de transit.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

a) Dispenser des cours de formation sur l'application de la méthode CESAP décrite ci-dessus et d'autres techniques appropriées pour tous les couloirs de transport de transit importants et procéder à une analyse des résultats régionaux.

F. Amélioration des infrastructures de transit

57. Le développement des infrastructures pour les transports et les technologies de l'information et de la communication (TIC), en particulier la construction des «chaînon manquants», améliorerait le transport de transit et permettrait aux pays sans littoral de fournir des services de transport de transit à leurs voisins. Il est nécessaire d'adopter une approche intégrée pour concilier les priorités concurrentes en matière de développement des infrastructures routières, ferroviaires et autres. Le développement de nouveaux itinéraires de transit a un rôle déterminant, mais le volume et les économies d'échelle contribuent également à la réduction du coût unitaire. L'existence de plusieurs itinéraires permettra aux chargeurs et aux transporteurs de choisir l'itinéraire le plus performant du point de vue commercial. Le secteur privé joue un rôle encore limité dans la fourniture et la gestion des infrastructures dans les couloirs de transit.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Définir les priorités en ce qui concerne les investissements requis pour les infrastructures de transport de transit, notamment pour le transport intermodal;

b) Mettre en place des infrastructures logistiques et des dépôts intérieurs de conteneurs pouvant servir de plaque tournante pour le groupage et la distribution des marchandises, en particulier aux points de passage frontaliers;

c) Promouvoir le développement d'itinéraires de transport concurrents pour réduire les coûts et améliorer les services fournis, en consultation avec les pays sans littoral et de transit;

d) Mobiliser des ressources financières et établir des partenariats public-privé aux fins du financement et de l'exploitation des infrastructures et des équipements de transport;

e) Améliorer le fonctionnement et l'efficacité des itinéraires de transport de transit.

Appui des organisations internationales

a) Aider les pays membres régionaux à identifier et adopter les accords sur les liaisons de transport routier et ferroviaire d'importance régionale, notamment sur les itinéraires donnant accès aux pays sans littoral, ainsi que les infrastructures favorisant les connexions intermodales, ce faisant, on accordera une importance particulière au développement de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ainsi que des liaisons de transport Asie-Europe dans le contexte de la mise en place d'un réseau de transport intégré;

b) Aider les pays membres à créer un environnement favorable à la participation du secteur privé à la construction et à l'exploitation des infrastructures de transport.

G. Application des technologies de l'information et de la communication

58. Les applications des TIC peuvent aider les services douaniers dans l'exécution de leurs tâches et leur permettre de créer des banques de données dans ce domaine. Les applications des TIC peuvent également améliorer sensiblement l'efficacité de divers processus dans le secteur des transports, ouvrir des lignes de communication entre pays voisins et aider les chargeurs à suivre le parcours de leurs marchandises.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

a) Informatiser les services douaniers et la diffusion des informations relatives aux marchandises en transit;

b) Établir et développer des systèmes de TIC d'un bout à l'autre des principaux itinéraires de transit, y compris pour le transport maritime;

c) Fournir sur l'Internet des informations concernant les réglementations applicables au transport de transit et leur interprétation;

d) Développer des systèmes et promouvoir la saisie et le traitement informatisés des données;

e) Mettre en place des systèmes de gestion et de suivi du transport de transit;

f) Mobiliser des ressources financières dans le cadre d'actions nationales et de la coopération internationale entre les États concernés, et en créant des partenariats public-privé pour financer et exploiter les applications des TIC.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

a) Rassembler des informations concernant l'informatisation des procédures douanières et les systèmes d'échange de données informatisés adoptés par certains pays, y compris les pratiques les plus performantes;

b) Élaborer des lignes directrices et recommandations relatives aux besoins en matière d'information et de TIC en vue d'établir un réseau de transport de transit efficace dans la région.

H. Renforcement des capacités et valorisation des ressources humaines dans le secteur du transport de transit

59. Les pays sans littoral doivent sensibiliser les différents intervenants à l'évolution du transport de transit au niveau international et renforcer la capacité des pouvoirs publics et du secteur privé de faire face aux problèmes dans le secteur.

Mesures spécifiques au niveau des pays sans littoral et de transit

Le renforcement des capacités est nécessaire, en particulier dans les domaines suivants:

- a) Accords multilatéraux: négociations, accession et application, selon qu'il convient et avec l'accord des pays intéressés;
- b) Documents et procédures commerciaux et de transport;
- c) Opérations des transitaires, transport multimodal et autres opérations de transport.

Appui des organisations sous-régionales et internationales

- a) Aider les pays à élaborer et mettre en œuvre des programmes durables de valorisation des ressources humaines destinés aux décideurs et aux personnels du secteur des transports;
- b) Offrir des services consultatifs, des programmes de formation et autres formes d'assistance technique.

III. QUESTIONS À EXAMINER

60. L'Organe spécial est invité à se prononcer sur les propositions ci-dessus portant sur les moyens de faire face aux problèmes dans le domaine du transport de transit, et sur leur validité en tant que position régionale à soumettre au comité préparatoire intergouvernemental et à la Conférence ministérielle internationale qui doit se tenir au Kazakhstan.