



Assemblée générale

Distr. générale
5 novembre 1999
Français
Original: anglais

Cinquante-quatrième session

Point 97 c) de l'ordre du jour

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

Mesures spéciales pour faire face aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Note du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 52/183 du 18 décembre 1997, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'établir, avec le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, un rapport sur l'application de cette résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale lors de sa cinquante-quatrième session.
2. Comme suite à cette demande, le Secrétaire général a l'honneur de transmettre ci-joint à l'Assemblée générale le rapport susmentionné.

Mesures spéciales pour faire face aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Rapport d'activité du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–4	3
II. Conclusions et recommandations concertées de la quatrième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue au Siège du 24 au 26 août 1999	5–20	3
A. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et le marché mondial	5–7	3
B. Problèmes liés à l'infrastructure matérielle	8	4
C. Obstacles non matériels à l'abaissement des coûts de transit	9–10	4
D. Mesures de suivi	11–20	5
III. Activités de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement	21–39	6
A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit	21	6
B. Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit	22	7
C. Modernisation et réforme des opérations douanières	23–30	7
D. Système d'informations anticipées sur les marchandises	31–35	8
E. Projet sur le transport multimodal, le transport en transit et la facilitation du commerce au Népal	36–38	9
F. Transport de denrées alimentaires périssables en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale	39	9
IV. Mesures prises par des pays, des organisations internationales et des organismes intergouvernementaux en faveur des pays en développement sans littoral	40–49	9

I. Introduction

1. Au paragraphe 15 de sa résolution 52/183 du 18 décembre 1997, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'établir, avec le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), un rapport sur l'application de cette résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale lors de sa cinquante-quatrième session.

2. Au paragraphe 6 de la même résolution, l'Assemblée générale a pris note des conclusions et recommandations concertées adoptées à la troisième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et des représentants des pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue à New York du 18 au 20 juin 1997¹. Au paragraphe 11 de la résolution, l'Assemblée a prié le Secrétaire général de convoquer en 1999 une autre réunion d'experts intergouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'examiner la possibilité de définir les mesures pratiques nécessaires. La quatrième réunion a été organisée sous les auspices de la CNUCED au Siège de l'ONU du 24 au 26 août 1999. Les conclusions et recommandations de la réunion figurent dans la section II du présent rapport.

3. Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée générale a noté avec satisfaction la contribution apportée par la CNUCED à la formulation de mesures internationales visant à résoudre les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, et prié instamment la Conférence, entre autres choses, de suivre en permanence le développement des équipements, organismes et services de transport en transit, de surveiller l'application des mesures convenues, de collaborer à toutes les initiatives pertinentes, y compris celles du secteur privé et des organisations non gouvernementales, et de servir de centre de coordination pour l'examen des questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral. Au paragraphe 14 de la résolution, l'Assemblée a invité le Secrétaire général, agissant en consultation avec le Secrétaire général de la CNUCED, à prendre les mesures voulues pour assurer la mise en oeuvre efficace des activités prescrites dans la résolution. Les activités entreprises

récemment par la CNUCED au nom des pays en développement sans littoral à cet égard sont présentées dans la section III du présent rapport.

4. Au paragraphe 4 de la résolution, l'Assemblée générale a demandé aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de renforcer encore leur coopération et, au paragraphe 10, elle a invité les pays donateurs et les institutions multilatérales de développement à apporter à ces pays une aide financière et une assistance technique appropriées. En conséquence, le Secrétaire général de la CNUCED a demandé aux pays et institutions concernées de lui fournir des informations sur les mesures qu'ils ont prises à cet égard. Ces informations sont résumées dans la section IV du présent rapport.

II. Conclusions et recommandations concertées de la quatrième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue au Siège du 24 au 26 août 1999

A. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et le marché mondial

5. Les perspectives en matière d'échanges et de développement des pays en développement sans littoral, dont plus de la moitié appartiennent à la catégorie des pays les moins avancés, dépendent notamment des efforts déployés en vue de réduire les coûts actuellement élevés du transport de transit et promouvoir la mise en place de services rapides et fiables à destination des marchés mondiaux. Certes, des progrès ont été réalisés récemment en ce qui concerne la plupart des pays sans littoral et les pays de transit voisins, mais des problèmes continuent à se poser en ce qui concerne les systèmes de transit. Les coûts du transport de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont élevés pour diverses raisons, dont les suivantes :

a) L'insuffisance ou le mauvais entretien de l'infrastructure matérielle;

b) L'existence de nombreux obstacles non matériels tels que l'utilisation insuffisante des avoirs, l'insuffisance et l'inefficacité de la gestion des transports, la lourdeur et l'incompatibilité des procédures, l'existence de systèmes financiers, réglementaires et institutionnels désuets, des déséquilibres commerciaux et une sécurité insuffisante, qui s'accompagnent souvent de redevances d'usage très élevées;

c) Les difficultés et autres obstacles auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pour ce qui est de développer et d'entretenir l'infrastructure matérielle dans le domaine des transports et d'abaisser les barrières non matérielles, ce qui nécessite des niveaux d'investissement extrêmement élevés qui dépassent souvent de loin les moyens financiers des pays en question.

6. La plupart des pays en transit sont eux-mêmes des pays en développement voire des pays parmi les moins avancés qui se heurtent à de sérieux problèmes économiques, dont l'absence d'une infrastructure adéquate. Les facteurs susmentionnés annulent ou limitent les avantages qui découlent d'un meilleur accès au marché et empêchent les pays en développement sans littoral de participer effectivement au commerce international.

7. Néanmoins, alors que le commerce, les investissements et les flux financiers continuent de s'étendre à un rythme remarquable, la nécessité de mettre en place des systèmes de transport et de communication nationaux et internationaux intégrés, souples, rapides, d'un bon rapport coût-efficacité et écologiquement viables, ne fait que s'accroître. Dans certains cas, de meilleurs services en termes de rapidité, de fiabilité et de souplesse peuvent être utilisés pour accroître la part du marché d'opérations de transport satisfaisantes ou pour justifier des hausses de prix, ce qui crée pour les pays intéressés des recettes additionnelles tout en abaissant le coût réel des services de transport pour le public. Dans d'autres cas, la libéralisation du marché des services de transport peut améliorer la diversité et la qualité des services de transport tout en abaissant les frais de transport effectifs et ainsi grandement abaisser le coût réel pour le public. Par ailleurs, dans maintes régions, le rôle de l'État est crucial pour ce qui est de développer et d'entretenir l'infrastructure dans le domaine des transports. Le coût des transports de transit terrestres est tributaire de divers facteurs, notamment d'ordre topographique et climatique, qui varient d'une région et d'une sous-région à l'autre. Les tentatives d'étudier le niveau et la structure de ces coûts devraient se fonder sur des études et des analyses plus détaillées par sous-région, et il faudrait prendre des dispositions pour

mettre en place des systèmes de transport plus compétitifs entre les pays en développement de transit et les pays en développement sans littoral concernés dans le cadre de consultations.

B. Problèmes liés à l'infrastructure matérielle

8. Le mouvement des marchandises de transit dans les pays en développement sans littoral nécessite une infrastructure appropriée dans le domaine des transports sur leur propre territoire ainsi que sur le territoire des pays de transit voisins. Les difficultés auxquelles se heurtent ces pays pour ce qui est de mettre en place ou d'entretenir des services de transport efficaces sur leur territoire sont souvent aggravées par des obstacles d'ordre topographique et climatique et, souvent également, par la faiblesse du volume des marchandises transportées par rapport à l'investissement consenti et les avantages que les pays concernés en retirent sont donc faibles. Ces facteurs militent en faveur d'investissements publics dans ces pays, appuyés par la communauté internationale, qui est encouragée à envisager de soutenir les efforts déployés à l'échelle nationale dans les domaines suivants qui sont souvent critiques pour le transport de transit :

- a) Remise en état des installations portuaires existantes et création de nouvelles installations portuaires;
- b) Modernisation des services de manutention et des aéroports existants;
- c) Remise en état et amélioration des routes et des ponts;
- d) Remise en état et amélioration de l'infrastructure ferroviaire;
- e) Achèvement des chaînons manquant dans les réseaux ferroviaires des pays concernés;
- f) Amélioration de la capacité de gérer de façon efficace ces installations et services et notamment création de systèmes d'information sur les transports ou leur amélioration.

C. Obstacles non matériels à l'abaissement des coûts de transit

9. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des procédures et la documentation de transit jouent un rôle critique dans l'amélioration des systèmes de transit. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit qui ont apporté d'importants ajustements

à leurs pratiques de gestion dans le domaine des échanges et des transports sont parvenus à réduire sensiblement le coût global des transports. Il s'agit maintenant de consolider cet acquis en facilitant l'accès des pauvres aux nouvelles possibilités de développement économique qui ont été créées. L'efficacité accrue qui en découle a encouragé les pays intéressés à mettre en route des programmes de réforme encore plus ambitieux, à savoir :

a) La simplification, l'harmonisation et la normalisation plus poussée des procédures et de la documentation de transit, y compris l'amélioration des systèmes de dédouanement;

b) La gestion efficace des postes—frontières, y compris la création de postes—frontières conjoints uniques aux fins d'inspection;

c) La consolidation et le développement des systèmes d'information dans le domaine de la douane et des transports.

10. Il est possible de rendre plus efficace l'exécution de ces programmes de facilitation des opérations de transit :

a) En procédant à des réformes de politique générale, là où elles s'imposent;

b) En adoptant les Textes législatifs pour les traduire en règlement précis;

c) En procédant à des réformes institutionnelles;

d) En mobilisant les ressources financières et humaines à l'appui de l'exécution de ces programmes;

e) En faisant preuve de la volonté voulue pour réaliser et gérer le changement de façon soutenue et en s'engageant à le faire.

D. Mesures de suivi

11. Si les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont engagés à prendre les mesures nécessaires pour exécuter des programmes comme ceux indiqués au paragraphe 9 ci-dessus, la communauté internationale des donateurs, notamment les organismes de financement et de développement, est invitée à envisager d'accorder la priorité aux programmes portant sur les problèmes de ces pays et d'accroître son assistance financière et technique.

12. Afin d'améliorer la coordination dans les domaines qui ont trait au transport en transit, les participants à la Réunion engagent les pays traversés par un itinéraire de transit à envisager de conclure des accords intergouverne-

mentaux sous-régionaux ou bilatéraux concernant les divers aspects du transport en transit. Il faudrait en outre encourager tous les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à adhérer aux conventions internationales relatives au commerce de transit. Il faudrait se servir des instances régionales et des accords intergouvernementaux pour développer et renforcer les arrangements relatifs au transport en transit des marchandises des pays en développement sans littoral.

13. Les autorités des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit devraient coopérer pour définir et prendre des mesures visant à réduire les frais de transit et pourraient à cet égard solliciter l'aide de la communauté internationale et de la CNUCED pour réaliser, à la demande des pays intéressés, des études de faisabilité et des analyses des conditions spécifiques au niveau sous-régional ou régional. Ces études et analyses pourraient notamment porter sur :

a) Les goulets d'étranglement dans certains couloirs de transit et les investissements particuliers à réaliser ainsi que les réformes institutionnelles et réglementaires à adopter pour remédier au problème;

b) Lorsque c'est possible, l'évolution des frais de transit et du trafic (embouteillages) ces dernières années et projections pour les prochaines années;

c) Lorsque c'est possible, les frais de transit et l'ampleur des embouteillages dans les principaux couloirs de transit, qui pourraient être comparés aux meilleures performances réalisées sur des distances et des itinéraires comparables dans d'autres pays en développement et des pays industrialisés.

14. La coopération économique bilatérale, sous-régionale et régionale s'est révélée être un moyen efficace pour améliorer les systèmes de transport en transit. En fonction des besoins, les secrétariats des organisations régionales et les administrations chargées de l'administration des couloirs de transit ont joué un rôle important en veillant à ce que leurs États membres appliquent les politiques et mesures convenues d'un commun accord et en les aidant à cet effet. La communauté internationale des donateurs est invitée à renforcer la capacité de ces secrétariats et autres arrangements régionaux de coopération en intensifiant son appui financier et technique.

15. En rassemblant des experts de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit de différentes régions et sous-régions, ainsi que des représentants de pays donateurs et de pays de transit, la Réunion a permis de procéder à une analyse approfondie des questions de transport en transit dans le contexte national et

régional et d'échanger des informations sur les meilleures pratiques. Elle a également montré que tous les pays concernés devaient prendre des mesures concrètes et que les donateurs devaient accroître leur appui. Les participants à la Réunion recommandent à l'Assemblée générale, à sa cinquante-quatrième session, d'envisager de convoquer en 2001 la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement. À cet égard, il a été proposé, lors de la Réunion, d'organiser une réunion ministérielle sur les questions de transport en transit pour appeler l'attention sur les problèmes des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Cette proposition devrait être examinée à la prochaine réunion d'experts gouvernementaux en 2001. Les participants ont également estimé qu'il faudrait mener des travaux préparatifs appropriés, notamment des consultations avec les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, pour parvenir à des résultats concluants si une réunion était effectivement convoquée.

16. Il faudrait que la CNUCED facilite l'application des recommandations susmentionnées et du Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs (voir document TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7, annexe I). Il faudrait aussi qu'il soit tenu compte de manière appropriée des préoccupations des pays en développement sans littoral et de transit lors des préparatifs de la dixième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce international, de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, de la réunion intergouvernementale de haut niveau sur le financement du développement et des autres réunions et conférences intergouvernementales pertinentes.

17. Dans ses programmes de coopération technique, notamment le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA), le Système d'information avancée sur les marchandises et le programme relatif aux pôles commerciaux, qui ont sensiblement contribué à améliorer le transport en transit dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins, la CNUCED devrait continuer à accorder la priorité voulue à ces pays, en particulier ceux des régions où lesdits programmes n'ont pas encore été appliqués. Elle devrait aussi entreprendre de nouvelles études de cas, à la demande des États concernés, sur les questions relatives à l'organisation des transports dans les pays en développement sans littoral et de transit et rendre compte de leurs

résultats à la prochaine réunion. Il faudrait en outre, dans ce contexte, qu'elle s'occupe des questions relatives aux transports aériens, notamment aux couloirs de transport aérien et aux obstacles matériels.

18. Conformément au paragraphe 14 de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale et au paragraphe 3 de la résolution 53/171 de l'Assemblée, en date du 15 décembre 1998, la Réunion a invité le Secrétaire général de l'ONU, en consultation avec celui de la CNUCED, à doter le Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires de la CNUCED des ressources voulues pour qu'il puisse continuer à apporter un soutien aux pays en développement sans littoral ou de transit, conformément à son mandat.

19. Conformément au paragraphe 10 de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale et au paragraphe 4 de sa résolution 53/171, la communauté des donateurs est invitée à apporter aux pays en développement sans littoral et de transit, en concertation avec eux, une aide financière et une assistance technique appropriées, sous la forme de dons ou de prêts concessionnels, pour construire, entretenir ou améliorer leurs installations de transport, de stockage et de transit, prévoir des itinéraires de rechange et améliorer les communications ainsi que pour promouvoir l'exécution de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux.

20. La Réunion a pris note avec une vive satisfaction de la contribution financière généreuse que le Gouvernement japonais a versée aux fins de ses préparatifs. Grâce à cette contribution, des experts de pays en développement sans littoral et des spécialistes ont pu participer à ses travaux et contribuer sensiblement à la qualité des débats et aux résultats de la Réunion.

III. Activités de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit

21. Pour faciliter cet examen à la réunion d'experts gouvernementaux mentionnée plus haut, la CNUCED a réalisé des analyses approfondies, régionales et sous-régionales, de l'évolution récente du secteur du transport en transit dans les pays en développement sans

littoral et les pays de transit, assorties de recommandations sur les mesures à prendre². Ces études décrivaient les programmes qui avaient été engagés pour améliorer les systèmes de transport en transit et portaient plus particulièrement sur les incidences des procédures et des documents de transit sur les coûts de transport; elles décrivaient aussi les nouvelles politiques de transport en transit adoptées ou mises en oeuvre par différents pays. Ces études ainsi que les contributions des commissions économiques régionales ont servi à l'établissement du rapport du secrétariat destiné à la réunion (TD/B/LDC/AC.1/13).

B. Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit

22. Concernant l'amélioration du cadre juridique des systèmes de transport en transit, le secrétariat de la CNUCED a répondu à un certain nombre de demandes d'assistance émanant d'États membres pour l'élaboration ou la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit. Un projet d'accord—cadre sur le transport en transit en Asie centrale a été négocié et signé par les États membres de l'Organisation de coopération économique à Almaty (Kazakhstan), le 9 mai 1998. Par ailleurs, conformément au Mémorandum d'accord d'Oulan—Bator adopté le 22 mai 1997 par la Réunion consultative sous—régionale des pays sans littoral et de transit d'Asie du Nord—Est, le secrétariat de la CNUCED a soumis pour examen aux Gouvernements de la Chine, de la Mongolie et de la Fédération de Russie un projet d'accord—cadre sur le trafic de transit.

C. Modernisation et réforme des opérations douanières

23. L'efficacité des formalités douanières contribue beaucoup à la rapidité du dédouanement des marchandises en transit. Des pays voisins ont beaucoup à gagner à utiliser des systèmes douaniers analogues ou compatibles, car cela facilite l'échange d'informations et permet de réduire davantage encore les délais d'attente.

24. En 1997, 126 experts venus de 76 pays, des organismes des Nations Unies, sept organismes intergouvernementaux et sept organisations non gouvernementales ont participé à une réunion sur l'utilisation des technologies de l'information pour une plus grande efficacité des

opérations de transit. Les experts sont convenus que la CNUCED devrait mettre au point un module sur le transit dans le contexte du système douanier automatisé de saisie, de contrôle et de gestion (SYDONIA), qui couvrirait toutes les fonctions de contrôle douanier des marchandises en transit, du début à la fin des opérations de transit, y compris la libération des cautions le cas échéant. Cela permettrait de mettre en place un système global de gestion de l'information visant à faciliter le trafic routier légal, à réduire les files d'attente et éliminer les fraudes.

25. La CNUCED a donc conçu un module de gestion du transit douanier baptisé «MODTRS», qui a été incorporé dans la nouvelle version SYDONIA++ et a été diffusé auprès de tous les pays utilisateurs de cette nouvelle version à partir de l'été 1999.

26. La version SYDONIA++ comprend les éléments suivants :

a) Une base de données pour le traitement du grand volume de données qui est engendré par les opérations de transit, qui permet d'établir une information complète;

b) Un réseau de télécommunications pour le transfert de ces données là où elles sont nécessaires, qui garantit la disponibilité de l'information;

c) Un module de sélection pour l'analyse des risques et la recherche des transactions douteuses ou suspectes, afin de garantir la validité et l'exactitude de l'information.

27. Ce système de suivi du transit fonctionne avec la procédure du carnet de transport international routier (TIR), qui est utilisée par plus de 40 pays en Europe et en Asie, et avec les documents de transit «T» relevant du document administratif unique (DAU et T1); ces derniers sont largement utilisés en Europe, notamment dans le cadre du Régime commun de transit. Le système fonctionne aussi pour d'autres types de transit, tels que le dédouanement préalable (procédure de première identification) et la décharge à l'exportation.

28. Par ailleurs, le secrétariat de la CNUCED collabore étroitement avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) à la conception de la fonction de gestion du carnet TIR et à l'intégration du «SafeTIR» de l'IRU dans le système SYDONIA. L'analyse fonctionnelle a été coordonnée entre les deux organisations dans le respect des dispositions de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR du 4 novembre 1973³.

29. Le module actuel constitue la première étape de la mise en place d'un système global qui permettra d'élargir la fonctionnalité et la portée géographique du système à d'autres régions et pays.

30. Des projets SYDONIA sont en cours ou ont été achevés dans plus de 70 pays dans le monde, dont 14 pays sans littoral et 15 pays de transit. Le développement du SYDONIA a été financé par des contributions des Gouvernements des pays suivants : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Italie, Japon, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse, ainsi que du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), de l'Union européenne, de la Banque mondiale, de la Banque de développement des Caraïbes et de la Banque interaméricaine de développement.

D. Système d'informations anticipées sur les marchandises

31. Le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) est un système d'information logistique qui vise à améliorer l'efficacité des transports en permettant de localiser les véhicules ou les moyens de transport utilisés, quels que soient les modes de transport (rail, route, navigation fluviale ou lacustre), pendant le transport et aux interfaces (ports, dépôts intérieurs de dédouanement) et d'obtenir des informations avant l'arrivée des marchandises. Il apporte aux entreprises publiques et privées de transport et aux services auxiliaires des données fiables et en temps réel sur les opérations de transport et permet ainsi d'améliorer la gestion courante et la prise de décision. Il est également doté d'indicateurs de résultats qui aident les gestionnaires à remédier aux carences constatées et à tirer pleinement parti des infrastructures et des équipements disponibles.

32. Une fois installé aux niveaux national et sous-régional, le SIAM pourrait fournir des données aux fins de planification macroéconomique pour une exploitation optimale des différents modes de transport. Il peut jouer un rôle important dans le développement des relations commerciales et le renforcement de l'intégration sous-régionale, car il permet aux entrepreneurs de transport d'obtenir l'information dont ils ont besoin pour accroître leur efficacité, contribuant ainsi à réduire les coûts et les délais de transport.

33. Au cours des deux dernières années, le SIAM a été en partie ou en totalité installé dans divers pays sans littoral et pays de transit, comme suit :

a) **Port tracker** : Les modules Harbour Master (capitainerie) et Gate Pass (autorisation de sortie) sont en cours d'installation dans les ports de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) et Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie);

b) **Rail tracker** : À la demande des utilisateurs, des efforts et des ressources considérablement accrus ont été consacrés au développement et à l'application de ce module ferroviaire. Désormais, les marchandises ainsi que le matériel roulant peuvent être localisés sur les réseaux ferroviaires du Bangladesh, du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de la République démocratique du Congo, du Ghana, du Kenya, du Mali et du Sénégal, du Soudan, de l'Ouganda, et de la République-Unie de Tanzanie et de la Zambie (TAZARA). Au Ghana, seul le matériel roulant peut pour l'instant être localisé.

34. Les avantages ci-après pour les compagnies ferroviaires qui utilisent actuellement le module Rail Tracker ont été confirmés à la fois par des sources indépendantes et par les utilisateurs eux-mêmes :

a) Les responsables de l'acheminement des marchandises et autres gestionnaires ont désormais accès à des données détaillées en ligne, qui concernent notamment la localisation des wagons sur le réseau, le nombre de wagons endommagés ou accidentés, les wagons dont le chargement a été effectué depuis plus de trois jours et les wagons qui sont en réparation;

b) Des rapports hebdomadaires ou mensuels destinés aux gestionnaires à divers niveaux de l'administration des compagnies ferroviaires peuvent désormais être établis rapidement; ils fournissent un certain nombre d'informations telles que données hebdomadaires sur les chargements, données corrélées sur les clients et les produits transportés, consommation moyenne de carburant par locomotive et par kilomètre, délais de transit des trains;

c) L'information destinée à la clientèle a été considérablement améliorée. Alors qu'autrefois il fallait de quatre à cinq jours pour fournir à un client des renseignements sur la localisation de ses wagons, cette information peut désormais être donnée instantanément;

d) Des résultats positifs concrets ont été enregistrés concernant la rotation des wagons, le stock de wagons disponibles, les délais moyens de réparation, les frais de location de wagons, etc.;

e) Dans le cas de réseaux interconnectés, la gestion opérationnelle des compagnies ferroviaires des pays

de transit et des pays sans littoral a été intégrée en un seul et même système, ce qui facilite le trafic de transit.

35. Le SIAM a été largement financé par la Commission européenne. Toutefois, un financement a également été assuré dans le passé par le PNUD et par la Banque mondiale, ainsi que par des organismes allemands et français de développement.

E. Projet sur le transport multimodal, le transport en transit et la facilitation du commerce au Népal

36. En mars 1998, la CNUCED et le Gouvernement népalais ont signé un accord portant sur un projet d'assistance technique de la CNUCED pour la promotion du secteur du commerce et des transports au Népal. Aux termes de cet accord, la CNUCED doit exécuter, dans un délai de trois ans, les activités suivantes :

- a) Assistance technique/formation à la facilitation du commerce;
- b) Installation du SYDONIA;
- c) Installation du SIAM.

37. Les activités d'assistance technique de la CNUCED, dont le coût est estimé à 3 millions de dollars É.-U., font partie d'un grand projet de développement des infrastructures (estimé à 28,5 millions de dollars É.-U.) financé par la Banque mondiale; la date d'achèvement prévue du projet est fin 2001.

38. Les activités d'assistance technique de la CNUCED dans le domaine de la facilitation du commerce au Népal comprennent une assistance aux transitaires népalais, la modernisation de la législation des transports et l'actualisation des réglementations d'assurance pour le transport de porte à porte, ainsi que la rationalisation des procédures et la réduction et la simplification des documents commerciaux et des documents de transport. La mise en place du SYDONIA dans les principaux bureaux de douane du pays a commencé en 1996 et sera achevée en 2000, lorsque le nouveau dépôt intérieur de dédouanement de Birgunj entrera en service. Parallèlement, la localisation des conteneurs entre Calcutta et les trois postes frontière sera assurée grâce à une version spéciale du SIAM tenant compte du fait qu'une grande partie de l'acheminement terrestre des marchandises se fait ensuite par la route.

F. Transport de denrées alimentaires périssables en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale

39. En 1998, la CNUCED a signé un mémorandum d'accord portant sur la fourniture d'une assistance technique pour la logistique et la formation avec le Comité de liaison pour la promotion des fruits tropicaux et des légumes de contre-saison originaires des États ACP (COLEACP). À ce titre, elle a participé à l'organisation et au déroulement de deux ateliers – l'un à Cotonou en octobre 1998, l'autre à Ouagadougou en mars 1999 – où les participants ont défini les besoins en matière de formation et formulé des recommandations sur la gestion du transport maritime et aérien des produits frais exportés par les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, notamment par le Burkina Faso et le Mali, pays sans littoral.

IV. Mesures prises par des pays, des organisations internationales et des organismes intergouvernementaux en faveur des pays en développement sans littoral

40. Les renseignements fournis par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, ainsi que par d'autres pays et par des organisations internationales, sur les activités relatives à l'amélioration des systèmes de transport en transit sont récapitulés dans le document TD/B/LDC/AC.1/14. Des renseignements supplémentaires sur les mesures prises par des pays et par des organismes intergouvernementaux ont été fournis à l'occasion des déclarations faites au cours de la réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement.

41. Ces renseignements portaient sur les programmes nationaux, en cours ou envisagés, visant à améliorer les systèmes de transit. Même si des renseignements plus détaillés auraient permis aux participants d'établir des conclusions plus approfondies, l'information reçue donne un aperçu d'ensemble raisonnable de l'évolution, des obstacles, des politiques et des activités aux niveaux national, sous-régional et international dans le domaine des systèmes de transport en transit.

42. Cette information fait ressortir l'importance particulière du développement des services ferroviaires et routiers pour un meilleur fonctionnement du transport en transit. Le développement des infrastructures matérielles reste une

préoccupation majeure dans la plupart des pays en développement sans littoral et de transit, qui ont continué d'y consacrer d'importants investissements, en fonction des ressources financières disponibles. Les principales sources d'investissement, sous la forme de dons ou de prêts à des conditions libérales, ont été les partenaires de développement de ces pays, aux premiers rangs desquels les banques régionales de développement, la Banque mondiale, l'Union européenne et le Japon. Des progrès ont été faits concernant divers aspects sectoriels du transport en transit, s'agissant en particulier du développement des ports maritimes et des ports intérieurs et des mesures de sécurité aérienne. Des efforts ont également été faits pour parvenir à un plus large consensus et à une meilleure compréhension quant à certains aspects du commerce de transit aux niveaux national et sous-régional, grâce à l'organisation, principalement sous les auspices d'organisations internationales, de nombreux ateliers destinés aux fonctionnaires gouvernementaux et aux entreprises.

43. Bien que les membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) aient affecté quelques ressources au développement des systèmes de transport en transit, leur assistance financière et leurs investissements étrangers dans le secteur des transports ont été insuffisants, compte tenu du relatif sous-développement des infrastructures matérielles dans la plupart des pays en développement sans littoral et dans les pays voisins de transit. En moyenne, à peine 9 % du total de l'aide publique au développement accordée par les membres de l'OCDE en 1997 ont été affectés au secteur des transports et des communications dans les pays en développement sans littoral, même si les chiffres varient considérablement d'un pays à l'autre.

44. Récemment, quelques pays ont adopté des politiques et des mesures visant à encourager la participation du secteur privé au transport en transit et à libéraliser les services de transport. Ces mesures devraient améliorer la viabilité commerciale du secteur et la qualité des services, et favoriser une diminution des coûts pour les utilisateurs.

45. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des procédures et des documents de transit jouent un rôle essentiel dans l'amélioration des systèmes de transit. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit qui ont sensiblement modifié leurs méthodes et leurs pratiques de gestion du commerce et des transports à cet égard ont pu bénéficier d'une diminution notable de leurs coûts globaux de transport.

46. Le trafic de transit est considérablement facilité par les accords et les arrangements bilatéraux et régionaux qui définissent les principes et les modalités du développement

des infrastructures de transit, de la gestion et de la maintenance courantes et des procédures de transit. Depuis 1997, un certain nombre d'importants accords bilatéraux ont été signés, dont l'application effective permettrait de réduire encore les retards causés par des obstacles matériels et non matériels. En outre, les accords régionaux sur le transport

en transit ont été, dans le contexte de l'intégration régionale, un important vecteur de promotion de la coopération. Dans de nombreux cas, toutefois, l'application de ces accords et arrangements reste insuffisante, en raison de l'absence de mécanismes efficaces de suivi et d'exécution ou du manque de volonté politique de la part des signataires.

47. Au niveau multilatéral, il existe un large éventail de conventions sur le trafic de transit, qui énoncent les principes à appliquer pour promouvoir des systèmes efficaces et fiables de transport en transit. L'adhésion à ces conventions par les pays en développement sans littoral et de transit se fait relativement lentement, même si les commissions économiques régionales, dont la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe, déploient des efforts particuliers pour promouvoir ces instruments.

48. La mise en place et l'entretien d'un système efficace de transport en transit sont souvent d'un coût si élevé que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent y faire face sans le soutien – sous la forme de services consultatifs et techniques et de ressources financières – de la communauté internationale des donateurs.

49. Bien que la plupart des organisations financières et économiques internationales n'exécutent pas de programmes visant expressément à répondre aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral en tant que groupe, la plupart de ces pays ont accès à un financement à des conditions très libérales du fait qu'ils figurent parmi les pays les plus pauvres. Les coûts de transport sont un élément prépondérant du commerce extérieur d'un pays. Il est donc nécessaire de renforcer la capacité des pays en développement sans littoral de participer effectivement à l'économie mondialisée et au système commercial international en améliorant leur accès aux marchés, en y encourageant le transfert de technologie et les investissements étrangers, ainsi qu'en y valorisant les ressources humaines et en y renforçant les institutions.

(UNCTAD/LDC/104); «Trade and transport facilitation: case study of Mongolia» (UNCTAD/LDC/105).

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1079, No 16510.

Notes

¹ TD/B/44/7.

² «Review of progress in the developments of transit transport systems in North–East Asia» (UNCTAD/LDC/100); «Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa» (UNCTAD/LDC/101); «Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa» (UNCTAD/LDC/102); «Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa» (UNCTAD/LDC/103); «Selected transport and trade data: landlocked developing countries»