



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/52/329
4 septembre 1997
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Cinquante-deuxième session
Point 97 b) de l'ordre du jour provisoire*
QUESTIONS DE POLITIQUE MACRO-ÉCONOMIQUE :
COMMERCE ET DÉVELOPPEMENT

Action spécifique en rapport avec les besoins et problèmes
particuliers des pays en développement sans littoral

Note du Secrétaire général

1. Dans la résolution 50/97 du 20 décembre 1995, 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 ladite résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale à sa cinquante-deuxième session.
2. Conformément à cette requête, le Secrétaire général a l'honneur de transmettre à l'Assemblée générale le rapport susmentionné (voir annexe).

* A/52/150 et Corr.1.

Annexe

ACTION SPÉCIFIQUE EN RAPPORT AVEC LES BESOINS ET PROBLÈMES
PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

Rapport intérimaire du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION	1 - 4	4
II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA TROISIÈME RÉUNION D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT ET DE REPRÉSENTANTS DE PAYS DONATEURS ET D'ORGANISMES DE FINANCEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT, TENUE AU SIÈGE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES DU 18 AU 20 JUIN 1997	5 - 24	5
A. Politique générale de transport en transit . . .	6 - 8	5
B. Considérations sectorielles	9 - 17	5
C. Instruments juridiques bilatéraux, sous-régionaux et internationaux	18 - 20	7
D. Orientation future des mesures internationales d'appui	21	7
E. Mécanismes institutionnels de suivi	22 - 24	8
III. ACTIVITÉS DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT	25 - 47	9
A. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit des pays en développement sans littoral et de transit . .	25	9
B. Réunions de groupes consultatifs de pays en développement sans littoral et de transit . . .	26 - 28	9
C. Autres activités	29 - 47	10
1. Révision de l'Accord de transit du couloir septentrional	29	10
2. Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA)	30 - 33	11

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
3. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)	34 - 38	11
4. Initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale : reconstruire la route de la soie	39 - 42	13
5. Réunion d'experts sur l'informatique	43 - 47	13
IV. MESURES PRISES PAR LES PAYS ET PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET INTERGOUVERNEMENTALES EN FAVEUR DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL	48 - 56	14

I. INTRODUCTION

1. Au paragraphe 15 de la résolution 50/97 du 20 décembre 1995, l'Assemblée a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'établir, avec le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), un rapport sur l'application de ladite résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement et à l'Assemblée générale à sa cinquante-deuxième session.

2. Au paragraphe 9 de cette même résolution, l'Assemblée a pris acte du rapport de la deuxième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue à New York du 19 au 22 juin 1995¹, et a fait sien le 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, qui figure dans ledit rapport. Au paragraphe 11 de la résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de convoquer en 1997 une autre réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs, d'institutions financières et d'organismes 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 du système de transit des pays en développement sans littoral et de transit, en vue d'examiner la possibilité de définir des mesures spécifiques et pragmatiques. La troisième réunion s'est tenue, sous les auspices de la CNUCED au Siège de l'ONU du 18 au 20 juin 1997. Les conclusions et recommandations de cette réunion sont reproduites dans la section II du présent rapport².

3. Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée générale a noté avec satisfaction la contribution apportée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à la formulation de mesures internationales visant à résoudre les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et a prié la Conférence, entre autres choses, de suivre en permanence le développement des infrastructures, institutions 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. Par ailleurs, au paragraphe 14 de la résolution, l'Assemblée générale a invité le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à prendre, en consultation avec le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, les mesures voulues pour assurer la mise en oeuvre efficace des activités demandées dans la résolution. On trouvera dans la section III du présent rapport un aperçu des activités exécutées récemment à cet égard par la CNUCED.

4. Au paragraphe 5 de la résolution, l'Assemblée générale a invité les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins à renforcer leurs arrangements de coopération et, au paragraphe 7, elle a invité les pays donateurs et les institutions multilatérales de financement et de développement à apporter aux pays en développement sans littoral et de transit une aide

financière et une assistance technique appropriée. En conséquence, le Secrétaire général de la CNUCED a demandé à ces pays et institutions de lui fournir une information relative à l'action qu'ils ont menée dans ce domaine. La section IV du présent rapport présente brièvement l'information recueillie.

II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

5. L'attitude des pays sans littoral, des pays de transit et des donateurs face aux problèmes de transit est en train de changer fondamentalement. Cette réorientation exigera un sens beaucoup plus aigu des priorités et un esprit plus novateur, comme l'indiquent les conclusions et recommandations présentées ci-après.

A. Politique générale de transport en transit

6. L'action menée pour améliorer les systèmes de transport en transit demeure axée sur l'établissement de conditions commerciales. Les gouvernements des pays sans littoral et des pays de transit devraient redoubler d'efforts pour appliquer des critères de gestion commerciale aux entreprises publiques s'occupant du transport en transit.

7. Les mesures déjà prises pour coordonner les activités des acteurs publics et privés dans les pays sans littoral et les pays de transit devraient être renforcées et institutionnalisées, au niveau tant national que sous-régional.

8. Le coût élevé du transport en transit demeure le principal obstacle et affaiblit la compétitivité des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial. Une grande partie de leurs recettes d'exportation et de leurs dépenses d'importation de biens et services est consacrée au paiement des frais de transport et d'assurance. La communauté internationale devrait donc étudier les moyens de réduire les coûts grâce à l'établissement de conditions de transit stables, convenues d'un commun accord par les pays sans littoral et les pays côtiers, qui permettent notamment de supprimer divers goulets d'étranglement et distorsions logistiques. Une plus grande transparence sur les marchés des transports est également indispensable.

B. Considérations sectorielles

9. Chemins de fer : Ces dernières années, des efforts accrus ont été consacrés à la remise en état des réseaux ainsi qu'à l'achat de matériel roulant et d'équipement supplémentaires dans les diverses régions et sous-régions. Priorité devra être donnée, dans les années à venir, aux programmes d'entretien et à la poursuite de la modernisation. Il convient également d'encourager l'établissement de nouvelles lignes si elles apparaissent nécessaires et rentables. L'amélioration de la gestion est également indispensable. Il faut renforcer les mesures prises pour conférer une plus grande autonomie à l'administration des chemins de fer. Il faut aussi prendre des mesures plus énergiques afin de promouvoir l'exploitation commerciale des transports ferroviaires et d'associer le secteur privé à certaines activités, et continuer à encourager la concurrence avec d'autres modes de transport ainsi que la privatisation de certains services ferroviaires.

10. Routes : Il faut poursuivre les efforts pour entretenir, remettre en état, améliorer et construire des routes. Le problème de l'entretien ne pourra toutefois être résolu que si les usagers respectent la réglementation relative aux limites de charge par essieu ainsi qu'aux dimensions des véhicules. Les gouvernements devraient se doter des moyens voulus pour faire respecter cette réglementation et les règles de sécurité routière. En outre, il convient d'encourager la libéralisation des services de transit par la route en permettant aux transporteurs routiers de concurrencer librement les chemins de fer.

11. Installations et services portuaires : Les gouvernements doivent continuer à accorder une grande importance à l'entretien de l'infrastructure et des équipements portuaires. En ce qui concerne l'exploitation et la gestion, ils devraient poursuivre leurs réformes institutionnelles pour orienter davantage les ports vers le marché grâce à l'adoption de pratiques commerciales et à une privatisation progressive. Pour garantir un acheminement rapide et économique des marchandises à l'intérieur des pays sans littoral, il faut continuer à encourager vivement la création de ports secs dans ces pays.

12. Voies navigables intérieures : Il convient d'accorder un rang de priorité élevé à l'amélioration de l'infrastructure lacustre et fluviale qui laisse actuellement à désirer, en particulier quand ces couloirs de transit constituent un débouché essentiel.

13. Pipelines : Pour certains pays sans littoral et pays de transit, le transport de produits stratégiques par pipelines est important. Des accords ont été conclus pour créer de nouveaux pipelines dans certaines régions. Un rang de priorité élevé devrait être accordé à la construction, à l'amélioration et à l'entretien de ces installations, ainsi qu'aux mesures de sécurité.

14. Transport aérien : Il faudrait renforcer les efforts entrepris pour encourager la mise en commun des ressources (accords de pool). Cela contribuerait beaucoup à résoudre le problème du déséquilibre des courants de fret et de la faiblesse du trafic, et, partant, à rendre les pays plus compétitifs. Il faut également s'employer plus activement à améliorer les installations au sol, en particulier les systèmes de collecte, d'entreposage et de distribution des marchandises. Il convient de redoubler d'efforts pour libéraliser l'octroi de droits de trafic pour le transport des marchandises sur les vols réguliers.

15. Communications et technique d'information : Les participants ont pris note des recommandations formulées par la Réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique que pour accroître l'efficacité des systèmes de transit³. Il conviendrait aussi d'encourager l'informatisation des données concernant les opérations portuaires, le transit routier et le passage des marchandises. On devrait recourir davantage à des programmes comme le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) et le système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA), en particulier pour l'échange d'informations. Cela permettrait aux ports, aux entrepreneurs de transport et aux pouvoirs publics d'utiliser plus efficacement l'infrastructure et les moyens de transport existants, de réduire les retards et d'abaisser les coûts. Les pays devraient utiliser les normes des Nations Unies pour la transmission

électronique des données en matière d'administration, de commerce et de transport EDIFACT pour l'échange informatisé des données nécessaires à la gestion du transit et des opérations douanières. Toutefois, la bonne utilisation de cette technique exige généralement des efforts résolus de réforme de la part des pays bénéficiaires.

16. Assurance-transit : Les preneurs d'assurance-transit – conseils de chargeurs, chambres de commerce et associations de producteurs – devraient encourager les compagnies d'assurance couvrant les marchandises en transit à généraliser la clause "entrepôt à entrepôt" de façon à abaisser le montant des primes.

17. Gestion et formation : Il faudrait appuyer énergiquement des programmes diversifiés de formation : ateliers, séminaires, formation en cours d'emploi et stages de plus longue durée à l'intention des cadres et des agents de niveau intermédiaire ou subalterne travaillant dans les ports, les chemins de fer, les transports routiers, le transport aérien et les opérations de dédouanement et d'expédition de marchandises. Une participation accrue du secteur privé dans tous ces domaines d'activité permettrait de créer des conditions plus propices au renforcement de l'efficacité des opérations commerciales.

C. Instruments juridiques bilatéraux, sous-régionaux et internationaux

18. La plupart des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit ont conclu des accords ou arrangements bilatéraux et sous-régionaux concernant le transit routier, ferroviaire, fluvial ou lacustre et aérien. L'exécution et la surveillance de ces arrangements et accords varient d'une sous-région à l'autre, mais l'expérience montre qu'en général elles laissent à désirer. Il convient donc de redoubler d'efforts pour renforcer les mécanismes d'application de ces instruments. Quant aux conventions internationales concernant le transport en transit, les progrès de l'adhésion sont généralement lents. Les défenseurs de ces conventions devraient s'employer à faire mieux comprendre les conséquences de l'adhésion et l'intérêt qu'elle présente pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

19. Les gouvernements devraient tout particulièrement être encouragés à simplifier, moderniser et harmoniser leurs régimes douaniers, ce qui faciliterait les transports et le commerce et en augmenterait l'efficacité.

20. Les participants se sont félicités des résultats de la réunion consultative sous-régionale d'Oulan-Bator entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie – qui avait, entre autres, recommandé l'élaboration d'un accord de transit pour la sous-région de l'Asie du Nord-Est.

D. Orientation future des mesures internationales d'appui

21. L'appui fourni par les donateurs ces dernières années a beaucoup aidé à remédier aux graves difficultés du transport en transit, en particulier dans le domaine de l'infrastructure dont l'amélioration constante a favorisé l'activité commerciale entre les pays en développement sans littoral et de transit. Ces

pays n'étant pas pleinement à même d'entretenir et développer les installations, les donateurs devraient continuer à les aider en leur fournissant notamment du matériel pour les différentes branches du secteur des transports en transit. L'appui des bailleurs de fonds est également nécessaire pour diverses mesures générales et opérationnelles. À cet égard, ils devraient envisager de fournir une assistance pour soutenir ou promouvoir : a) des projets multinationaux qui favorisent le commerce sous-régional; b) des réformes institutionnelles et des réformes d'orientation visant à adapter le transport en transit au marché; c) des programmes d'exploitation commerciale et de privatisation dans le secteur du transport en transit; d) des arrangements triangulaires rassemblant des pays sans littoral, des pays de transit et leurs partenaires de développement et visant à encourager la coopération dans le domaine du transport en transit; e) la mise au point et l'utilisation de systèmes informatisés de surveillance du transit, sur la base des modules SYDONIA et SIAM.

E. Mécanismes institutionnels de suivi

22. Vu l'importance du rôle que les organisations sous-régionales sont appelées à jouer pour promouvoir l'application effective des accords sous-régionaux de coopération en matière de transport en transit, les donateurs et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) sont invités à appuyer les efforts nationaux visant à créer au sein de ces organisations des services techniques chargés, entre autres, des tâches suivantes : a) aider les gouvernements à élaborer des politiques sous-régionales de transport en transit; b) faire des études techniques qui servent de base à des projets sous-régionaux exécutés en commun; c) assurer la liaison avec le secteur privé pour définir les domaines d'activité prioritaires dans lesquels celui-ci pourrait intervenir; d) servir d'interlocuteurs sous-régionaux aux organismes donateurs dans le cadre de leurs programmes d'appui à l'exploitation commerciale et à la privatisation.

23. Les participants ont exprimé un appui sans réserve aux activités de la CNUCED en faveur des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Ces activités devraient rester un élément prioritaire de son programme de travail. Pour agir avec un maximum d'efficacité, il faut que la CNUCED continue à collaborer étroitement avec les organisations intergouvernementales sous-régionales. Les organisations internationales, les commissions régionales et les organismes des Nations Unies s'intéressant au développement des transports et des communications devraient inscrire la question du transport en transit à leur programme de travail.

24. Pour faire le point des progrès accomplis dans le développement des systèmes de transport en transit à l'échelle mondiale, compte tenu en particulier du Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit ainsi que des conclusions et recommandations ci-dessus, il a été recommandé d'envisager d'organiser en 1999 une autre 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.

III. ACTIVITÉS DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

A. Examen des progrès réalisés dans le développement
des systèmes de transit des pays en développement
sans littoral et de transit

25. Afin d'aider la troisième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement à examiner les progrès enregistrés dans le développement des systèmes de transit, le Secrétaire général de la CNUCED a fait réaliser, avec l'appui financier du PNUD, des études détaillées analysant aux niveaux régional et sous-régional l'évolution récente du secteur des transports en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, et recommandant des mesures à prendre. Ces études ont décrit les programmes en cours visant à remettre en état et à entretenir l'infrastructure de transit ainsi qu'à en améliorer la gestion et l'exploitation. Elles se sont particulièrement penchées sur les programmes et projets mis en oeuvre dans un cadre sous-régional et ont exposé les nouvelles mesures de politique générale prises en matière de transport en transit par les autorités de chaque pays. Parmi les programmes et projets en question, figuraient un certain nombre de projets d'investissement et de programmes d'assistance technique prioritaires pour lesquels des bailleurs de fonds sont recherchés⁴. Les résultats de ces études et la contribution apportée par les commissions économiques régionales ont servi à établir le document de base⁵ destiné à la Réunion d'experts susmentionnée.

B. Réunions de groupes consultatifs de pays en développement
sans littoral et de transit

26. Au paragraphe 10 de la résolution 50/97, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de la CNUCED d'organiser, en collaboration avec les pays et organismes donateurs, en particulier le PNUD, les commissions régionales et les institutions sous-régionales compétentes, des groupes consultatifs spéciaux afin de déterminer des domaines prioritaires d'action aux niveaux national et sous-régional et d'élaborer des programmes d'action pour la période 1996-1997. Ce processus a débuté par la convocation d'une réunion consultative intéressant la Mongolie et les pays de transit voisins, à savoir la Chine et la Fédération de Russie. Elle a été organisée par la CNUCED et le PNUD en collaboration étroite avec le Gouvernement mongol, à Oulan-Bator du 20 au 22 mai 1997. Le Japon et la République de Corée y ont également assisté en tant qu'observateurs.

27. Les participants à la réunion ont examiné l'évolution récente de la situation à l'échelon sous-régional à la lumière 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, qui a été adopté à la deuxième Réunion d'experts gouvernementaux⁶. En premier lieu, ils ont passé en revue les éléments de politique générale qui étaient indispensables à l'instauration d'un cadre viable de nature à accroître l'efficacité du transport en transit : amélioration des accords bilatéraux de transit en vigueur, promotion d'un accord sous-régional complémentaire ainsi que de conventions et d'accords internationaux relatifs au transit, mise en place d'itinéraires de

rechange, commercialisation des services de transit, exploitation des possibilités d'expansion du commerce sous-régional, etc. En second lieu, les participants ont examiné les insuffisances actuelles de l'infrastructure matérielle du transport en transit et les propositions formulées afin d'y remédier. Par ailleurs, ils ont mis l'accent sur la contribution que l'assistance extérieure devait apporter à la mise en oeuvre des programmes prioritaires convenus. La réunion a débouché sur l'adoption du mémorandum d'accord d'Oulan-Bator, qui reprend les principaux points évoqués ci-dessus.

28. Les consultations menées en Afrique et en Amérique latine entre des pays sans littoral et les pays de transit voisins se sont inscrites dans le cadre des arrangements institutionnels en vigueur relevant des divers mécanismes sous-régionaux. Les réunions périodiques de la Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC), de l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional en Afrique de l'Est et du Centre, de la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR) et du Marché commun du Sud (MERCOSUR) en Amérique latine ont servi de cadre à des échanges de vues sur les mesures à prendre dans les domaines prioritaires en vue d'améliorer les systèmes de transport en transit. Les mesures envisagées sont les suivantes : réalisation des liaisons indispensables dans le réseau d'infrastructures de transport en transit, entretien des installations existantes, suppression des obstacles autres que matériels (pesanteur des formalités et règlements de transit, etc.) qui continuent d'entraver sérieusement l'utilisation de certains couloirs de transit, renforcement des mécanismes visant à faire appliquer les accords de transit sous-régionaux, poursuite de la libéralisation des services de transit, participation accrue du secteur privé aux activités de transport en transit, etc. En Asie centrale, les réunions récentes consacrées à la mise en place éventuelle d'un dispositif en vue d'un accord de transit sous-régional ont également fourni l'occasion d'examiner certains de ces domaines prioritaires. En Asie du Sud-Est, les consultations bilatérales régulières sur les questions de transit portent aussi sur les besoins futurs du transport en transit. La troisième Réunion d'experts gouvernementaux qui s'est tenue à New York a donné lieu à des discussions officieuses entre certains experts de pays en développement sans littoral et de transit.

C. Autres activités

1. Révision de l'Accord de transit du couloir septentrional

29. À la réunion annuelle de l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional tenue en novembre 1996, les Gouvernements du Burundi, du Kenya, du Rwanda, de l'Ouganda et de la République démocratique du Congo ont officiellement décidé de proroger l'accord sous-régional de transit, qui avait expiré en octobre 1996, pour une nouvelle période de 10 ans. Les États membres sont néanmoins convenus de la nécessité de revoir certains des protocoles afin de tenir compte des faits nouveaux survenus dans le système de transit. Ils ont donc prié le Secrétariat permanent de l'Autorité de coordination, à Mombasa (Kenya), de solliciter une assistance technique à cet effet. La CNUCED, qui avait déjà apporté son concours au Secrétariat permanent de l'Autorité dans ce domaine, a dépêché une mission dont les membres ont élaboré un programme de travail et un calendrier appropriés. Le programme de travail prévoit

l'organisation d'une série d'ateliers nationaux dans les différents États membres pour examiner la politique suivie dans chaque pays en matière de transport en transit et les autres mesures à prendre en compte dans la révision de l'accord. Il propose en outre d'organiser un atelier sous-régional destiné à harmoniser les points de vue concernant les nouvelles activités à entreprendre dans les divers sous-secteurs, compte tenu également du rôle des exploitants du secteur privé. Des consultations sont en cours avec le Secrétariat permanent au sujet des activités de suivi.

2. Système douanier automatisé pour la saisie,
le contrôle et la gestion (SYDONIA)

30. L'efficacité des formalités douanières contribue grandement à accélérer le traitement et le dédouanement des marchandises en transit. Il s'avère à cet égard très utile que des pays voisins recourent à des régimes douaniers identiques ou compatibles qui facilitent l'échange d'informations et réduisent les délais.

31. Les projets SYDONIA visent à réorganiser, à moderniser et à informatiser l'administration des douanes à l'aide d'un logiciel évolué mis au point et installé par la CNUCED, qui permet de rationaliser les procédures douanières, d'accélérer le dédouanement des marchandises, d'améliorer le recouvrement des recettes et de recueillir des données statistiques à jour et fiables sur le commerce extérieur.

32. Des projets de ce type sont en cours ou ont été menés à bien dans plus de 70 pays, dont 14 pays sans littoral et 15 pays de transit. Un module spécifique de suivi des marchandises en transit, utilisant une série de messages fondés sur les normes internationales, est actuellement mis au point pour le SYDONIA; il pourra être relié au système SIAM, à d'autres systèmes de localisation des marchandises et à des bases de données de contrôle. Les travaux relatifs au programme SYDONIA ont également été abordés à la réunion d'experts sur l'informatique récemment organisée par la CNUCED (voir par. 43 à 47 ci-après).

33. La mise au point du SYDONIA a été financée au moyen de contributions versées par l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la France, l'Italie, le Japon, la Norvège, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse ainsi que par le PNUD, l'Union européenne, la Banque mondiale, la Banque de développement des Caraïbes et la Banque interaméricaine de développement.

3. Système d'informations anticipées
sur les marchandises (SIAM)

34. L'un des principaux programmes de coopération technique entre la CNUCED et les pays en développement porte sur la mise au point et l'installation du Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), ensemble d'applications informatiques qui constituent un système d'information logistique répondant aux besoins du transit et du transport multimodal de marchandises. Le SIAM fournit aux entreprises de transport des données fiables, utiles et immédiates sur la localisation des marchandises et du matériel de transport.

35. Au cours des deux dernières années, le SIAM a été installé en partie ou en totalité dans les pays sans littoral et de transit ci-après :

a) PortTracker : Les modules Harbour Master et Gate Pass sont en cours d'installation, dans les ports de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) et Dar es-Salaam (Tanzanie);

b) RailTracker : À la demande des utilisateurs, c'est à la mise au point et à l'installation du module SIAM destiné au réseau ferroviaire que la majeure partie des efforts et des investissements ont été consacrés. Marchandises et matériel roulant peuvent désormais être localisés sur les réseaux suivants : Sénégal et Mali; Côte d'Ivoire et Burkina Faso; Ghana; Cameroun; Soudan; Kenya, République-Unie de Tanzanie et Ouganda; TAZARA, Malawi, Zambie et République démocratique du Congo et Bangladesh.

36. La Compagnie ghanéenne des chemins de fer ne peut localiser pour l'instant que le matériel roulant.

37. Les avantages, énumérés ci-après, que présente l'utilisation du module RailTracker du SIAM ont été confirmés tant par des sources indépendantes que par les utilisateurs eux-mêmes :

a) Les responsables de l'acheminement des marchandises et autres gestionnaires ont dorénavant accès en ligne à des informations détaillées sur : la position des wagons sur le réseau; le nombre de voitures en panne; les wagons chargés depuis plus de trois jours; les voitures à l'atelier, etc.;

b) Il est à présent plus facile d'établir, à l'intention des divers échelons des administrations ferroviaires, des rapports hebdomadaires ou mensuels contenant toutes sortes d'informations : données hebdomadaires relatives aux changements; clients et marchandises; consommation moyenne des locomotives au kilomètre; temps de transit des convois, etc.;

c) L'information destinée à la clientèle s'est considérablement améliorée. Il fallait naguère quatre ou cinq jours pour faire savoir au client où se trouvait son wagon, alors que ce type de renseignement peut désormais être fourni sur-le-champ;

d) Des résultats positifs tangibles ont été enregistrés en ce qui concerne le temps d'immobilisation des voitures, leur disponibilité ou le temps moyen de réparation, les frais d'affrètement des wagons, etc.;

e) La gestion opérationnelle des chemins de fer des pays de transit et sans littoral dont les réseaux sont connectés a été intégrée dans un système unique, ce qui facilite la circulation des marchandises en transit.

38. Le SIAM est financé en grande partie par la Commission européenne. Il a également reçu des fonds du PNUD et de la Banque mondiale ainsi que d'organismes de développement allemands et français.

4. Initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale : reconstruire la route de la soie

39. L'initiative relative au commerce extérieur et au transit en Asie centrale, lancée en avril 1995, vise à réduire les coûts de transit dans les républiques d'Asie centrale pour aider leur commerce extérieur et soutenir leur croissance économique.

40. La réunion technique sur les liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux, tenue à Ankara du 7 au 9 novembre 1995, a défini un programme de réforme propre à améliorer les systèmes de transport en transit dans la région, une grande place étant accordée à la conclusion d'un accord-cadre sur le transport en transit.

41. Un pas décisif a été franchi en vue de l'élaboration de cet accord-cadre lors d'une réunion de hauts fonctionnaires des républiques d'Asie centrale tenue à Issyk-Kul (Kirghizistan) en novembre 1996, qui a adopté un projet commun devant servir de base à des négociations avec les pays de transit voisins. L'Accord-cadre définit les modalités de la coopération régionale en matière de transport en transit : mise en place, entretien et gestion des infrastructures et des services de transport, harmonisation de la réglementation relative au transit et des procédures et documents douaniers, etc. Sur le plan institutionnel, il prévoit une participation des organismes gouvernementaux à tous les échelons et la création d'un secrétariat chargé de veiller à l'application des différents protocoles sectoriels.

42. Les premières négociations entre les républiques d'Asie centrale et les pays voisins de transit devraient avoir lieu en septembre/octobre 1997, avec la participation des pays ci-après : Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turquie et Turkménistan.

5. Réunion d'experts sur l'informatique

43. À la demande de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement de la CNUCED, une réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit s'est tenue en mai 1997. Les participants à la réunion ont rappelé que, malgré les progrès rapides des technologies de l'information, le transit douanier continuait de reposer en grande partie sur des procédures impliquant la transmission de documents sur papier. Ils ont souligné la contribution essentielle des technologies d'information à un bon fonctionnement des systèmes de transit douanier. Les systèmes d'information servant à localiser les marchandises en transit devraient être améliorés en vue d'une automatisation de la saisie des données. L'absence de tels systèmes dans de nombreux pays compromettrait l'efficacité des entreprises de transport en transit; elle était également préjudiciable à l'efficacité des systèmes de transit douanier. Les participants ont rappelé que de nombreux pays se situant à différents niveaux de développement utilisaient le SYDONIA et le SIAM. Ils sont convenus que l'informatisation des formalités de transit pourrait beaucoup contribuer à accélérer les procédures et à en réduire le coût, dans l'intérêt du commerce,

tout en rendant plus efficaces les contrôles douaniers et la localisation des marchandises.

44. Les participants à la réunion ont estimé que la CNUCED devrait, en coopération avec toutes les autres parties intéressées, s'employer à mettre au point un module sur le transit, dans le contexte du SYDONIA et du SIAM.

45. À leur avis, ce module pouvait couvrir toutes les fonctions de contrôle douanier et de suivi des marchandises en transit du début à la fin d'une opération de transit, y compris la décharge des garanties le cas échéant. Il devrait être ouvert à des systèmes informatiques analogues et, pour autant que la législation nationale le permette, autoriser l'accès voulu aux exploitants commerciaux et aux entrepreneurs de transport. Les messages utilisés devraient reposer sur les normes internationales en vigueur, en particulier les règles EDIFACT. Un groupe de pays de transit et de pays sans littoral – la priorité étant accordée aux pays les moins avancés – pourrait être sélectionné pour tester l'application de ce module de transit électronique.

46. Les participants à la réunion ont également estimé que la CNUCED devrait coopérer avec les organisations s'occupant du développement et de la maintenance des systèmes de transit, en particulier la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, la Commission européenne, divers groupements régionaux de pays en développement ainsi que des entités compétentes du secteur public et du secteur privé.

47. Les participants à la réunion ont reconnu la nécessité d'un système global de transit douanier et d'un système intégré de localisation des marchandises ouvert à tous les exploitants. Ils ont également reconnu que la CNUCED devrait continuer d'apporter un appui aux utilisateurs du SYDONIA et du SIAM ainsi que de poursuivre le développement et l'installation, y compris la promotion et le soutien correspondants, de ces deux systèmes.

IV. MESURES PRISES PAR LES PAYS ET PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET INTERGOUVERNEMENTALES EN FAVEUR DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

48. On trouvera ci-après un aperçu des informations reçues de plusieurs pays en développement sans littoral et de transit, d'autres pays en développement et de pays développés ainsi que d'organisations internationales et intergouvernementales sur les activités menées afin d'améliorer les systèmes de transport en transit⁷.

49. Les pays en développement sans littoral ont présenté leurs programmes visant à développer l'infrastructure du transport en transit, c'est-à-dire à remettre en état et entretenir les installations existantes et à réaliser les liaisons indispensables dans le réseau routier de transit. Ils ont également décrit le cadre juridique et les règlements administratifs applicables au mouvement des marchandises en transit. De manière générale, il a été souligné que les accords de transit bilatéraux et sous-régionaux en vigueur devaient être remaniés et réexaminés pour tenir compte de l'évolution récente des systèmes de transit : développement des installations existantes, mise en place de dépôts intérieurs de conteneurs (ports secs) et utilisation de nouveaux itinéraires de

transit par chemin de fer, routes et voies navigables intérieures, etc. Les mécanismes de surveillance et de mise en oeuvre des accords de transit devaient être renforcés. Il importait tout particulièrement de resserrer les contrôles concernant la réglementation relative à la charge par essieu et les procédures de maintenance et de continuer à harmoniser et à simplifier les formalités et documents douaniers et la tarification des usagers de la route à l'échelon sous-régional. La nécessité de développer les programmes régionaux et nationaux de formation destinés aux responsables de la gestion et de l'exploitation des systèmes de transport en transit a également été soulignée.

50. Les pays en développement de transit ont présenté des informations sur les programmes de développement en cours qui visent à améliorer les installations de transit – en particulier l'accostage dans les ports, l'entreposage, les services de transit routier et ferroviaire ainsi que les procédures et règles de dédouanement dans les ports et aux postes frontière – et à faciliter ainsi le mouvement des marchandises en transit à destination et en provenance des pays sans littoral voisins. Certains pays ont également fait état du traitement préférentiel appliqué aux pays sans littoral concernant les droits prélevés sur les marchandises en transit et les préférences commerciales accordées à ces pays. Les accords et arrangements de transit bilatéraux et sous-régionaux existant entre les pays de transit et les pays sans littoral voisins constituent généralement le cadre juridique à l'intérieur duquel la plupart des prestations fournies au titre des installations et des services susmentionnés sont définies. Même si ces accords sont plus ou moins bien appliqués, il est incontestable que la plupart des pays en transit tiennent en général à améliorer les services de transit.

51. Plusieurs pays en développement de transit ont pris d'autres mesures pour rendre les transports en transit plus efficaces, notamment en libéralisant les services connexes. Nombre d'entre eux s'attachent à encourager la concurrence dans ce domaine, en particulier dans le secteur routier, où les entreprises privées jouent un rôle croissant. De plus en plus de services ferroviaires et portuaires sont également commercialisés et les organismes responsables jouissent d'une autonomie accrue sur le plan de l'exploitation.

52. Les réponses reçues des organisations internationales varient suivant les cas. Les commissions économiques régionales et la Banque mondiale apportent, dans le cadre d'importants programmes, une assistance financière et technique visant expressément à améliorer l'infrastructure du transport en transit et la qualité des services de transit. Bien que la Banque accorde généralement ce type d'assistance au titre de projets d'infrastructure par pays, certains programmes régionaux ont bénéficié ces dernières années d'une attention particulière, notamment en Afrique subsaharienne. L'objectif est également de faire en sorte que la politique générale relative au transit encourage une libéralisation des services offerts dans ce domaine pour accroître l'efficacité des opérations de transport en transit. Les initiatives tendant à améliorer les méthodes de gestion et à renforcer les régimes juridiques et fiscaux applicables au transport en transit sont également appuyées.

53. La Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) exécutent la plupart de leurs projets d'assistance dans le cadre des programmes de la Décennie des transports

et des communications. Toutefois, l'aide directe qu'elles peuvent fournir se limite pour l'essentiel à des programmes d'assistance techniques financés en grande partie par le PNUD. En Asie, ces programmes ont récemment consisté à aider les pays en développement sans littoral d'Asie centrale à développer leurs réseaux routier et ferroviaire afin de favoriser le commerce sous-régional et les liaisons avec de nouveaux pays de transit éventuels voisins. Cette assistance a également porté sur d'autres domaines liés à la facilitation du transit, par le biais d'une amélioration des régimes juridiques applicables. La CNUCED et le PNUD participent pleinement à l'appui fourni en la matière.

54. Ces dernières années, le programme d'assistance de la CEA a en outre été axé sur le suivi des projets de la Décennie des transports et des communications visant à améliorer l'infrastructure matérielle des transports et à apporter un concours technique direct dans les domaines suivants : facilitation du transit, renforcement du cadre juridique du transit, systèmes d'information sur le transport en transit, amélioration de la sécurité et de la navigation sur les voies navigables intérieures, conclusion d'accords de coopération dans le transport aérien, etc.

55. D'autres organisations internationales ont donné des informations sur les programmes d'assistance entrepris en faveur des pays en développement sans littoral dans leurs domaines de compétence respectifs. L'Organisation de l'aviation civile internationale a mené des activités en vue d'améliorer les installations de transport aérien dans divers pays en développement sans littoral et notamment d'y développer les services de transport aérien dans les zones rurales. Les programmes d'assistance technique exécutés tant au niveau national qu'au niveau sous-régional par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture – dans les domaines de la production vivrière, de la sécurité alimentaire, de la gestion des ressources forestières et de la pêche – ont pour objet d'accroître les capacités d'approvisionnement des pays bénéficiaires. Le Fonds monétaire international a largement participé à l'appui fourni à plusieurs pays sans littoral en faisant bénéficier leurs institutions financières d'une assistance technique, de facilités d'ajustement structurel renforcées, d'accords de confirmation, de financements compensatoires et de facilités d'aide d'urgence ainsi que d'une assistance en matière de formation.

56. Les réponses reçues des pays développés reflètent l'opinion récemment exprimée par plusieurs pays donateurs participant activement aux travaux de diverses instances internationales qui s'intéressent aux pays en développement sans littoral. Il en ressort que les pays développés sont manifestement déterminés à appuyer les programmes menés dans la plupart des pays sans littoral en vue d'améliorer les infrastructures et les services de transport en transit. Nombre de ces programmes sont exécutés dans le cadre d'organisations sous-régionales telles que la SATCC, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale, l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional, le MERCOSUR et l'Organisation de coopération économique en Asie. Ce type d'approche favorise une coopération étroite entre les pays sans littoral et les pays de transit voisins et encourage les uns comme les autres à renforcer et à mieux faire appliquer les accords sous-régionaux de transit et les autres arrangements relatifs au commerce sous-régional.

Notes

¹ TD/B/42(I)/11-TD/B/LDC/AC.1/7.

² Pour le rapport de la troisième 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, voir le document TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11.

³ TD/B/COM.3/EM.1/L.1.

⁴ Pour plus de précisions, voir les rapports ci-après établis par des consultants de la CNUCED en 1997 : Review of the recent progress made in the development of transit transport systems in West Africa and proposals for future action; Overview of the recent development of the transit transport facilities and services for Rwanda's exports and imports; Review of the progress made in the development of transit systems in East Africa and proposals for future action; Review of the progress made in the development of transit transport in Southern Africa and proposals for future action; Review of the progress made in the development of transit systems in Nepal, Bhutan and Lao People's Democratic Republic and proposals for future action; et Review of the progress made in the development of transit systems in Latin America and proposals for future action. Ces rapports sont disponibles au secrétariat de la CNUCED.

⁵ Rapport intérimaire du secrétariat de la CNUCED : action spécifique en rapport avec les besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral.

⁶ TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7, annexe I.

⁷ Les informations détaillées figurant dans les réponses reçues sont disponibles au secrétariat de la CNUCED. Les études régionales et sous-régionales réalisées par la CNUCED dans les pays en développement sans littoral et de transit au titre des préparatifs techniques de la troisième Réunion d'experts gouvernementaux ont fourni des renseignements supplémentaires.
