

Nations Unies



Distr. Limitée
2 août 2007

Français
Original: anglais

**Réunion thématique sur le commerce international
et la facilitation des échanges
en préparation à l'examen à mi-parcours
du Programme d'action d'Almaty
Ulaanbaatar, 30-31 août 2007
Point 3 de l'ordre du jour provisoire**

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE ET ANNOTATIONS

I. Ordre du jour provisoire

1. Séance inaugurale
2. Élection du Bureau
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Échange de vues sur la participation des pays en développement sans littoral au système de commerce international et les progrès réalisés dans le domaine de la facilitation des échanges
5. Adoption du document final de la Réunion

II. Annotations

1: Séance inaugurale

1. Les dirigeants du pays hôte, le Président du Groupe des pays en développement sans littoral, le Coordinateur du Groupe des pays en développement sans littoral sur les questions de commerce et développement et des hauts fonctionnaires des Nations Unies assisteront à la cérémonie d'ouverture de la réunion thématique.

2: Election du Bureau

2. La Réunion voudra élire parmi ses représentants des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit et des pays développés, un président et deux vice-présidents.

3: Adoption de l'ordre du jour et organisation du programme de travail

3. Le programme provisoire de la Réunion est reproduit dans l'annexe I ci-après. La réunion durera deux jours, les 30 et 31 août 2007, afin d'achever son travail. La Réunion est invitée à adopter l'ordre du jour.

Documentation

- Programme d'Action d'Almaty: Répondre aux problèmes et besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit entre les pays en développement sans littoral et de transit.
- Rapport du Secrétaire Général sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty A/61/302, 8 septembre 2006.
- Résolution adoptée par l'Assemblée générale, A/RES/61/212, « Groupes de pays en situation particulière : mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit », 12 mars 2007.
- Projet de Rapport de la Réunion Thématique sur le Développement des Infrastructures de Transport de Transit, Ouagadougou, Burkina Faso, 18 au 20 Juin 2007.

Documents de travail de la Conférence

- Bureau du Haut Représentant pour les Pays les Moins Avancés, les Pays en Développement sans Littoral et les Petits Etats Insulaires en Développement (UN-OHRLLS):
 - “Geography Against Development – A Case for Landlocked Developing Countries”, 2006;
 - Ebauche d’une série d’indicateurs pour contrôler la mise en œuvre du Programme d’Action d’Almaty.

4: Échange de vues sur la participation des pays en développement sans littoral au système de commerce international et les progrès réalisés dans le domaine de la facilitation des échanges

4. Les résultats économiques médiocres des pays en développement sans littoral témoignent des effets directs et indirects des facteurs géographiques sur les variables macroéconomiques. Leur commerce maritime dépend inévitablement du transit par d’autres pays. Les passages frontaliers supplémentaires et les distances excessives vers les principaux marchés, se conjuguant à des procédures pesantes et une infrastructure inadéquate, augmentent sensiblement les dépenses totales occasionnées par les services de transport, compte tenu en particulier du fait que les coûts liés aux transports routiers sont environ 5 à 7 fois plus élevés que ceux des transports maritimes en raison de l’éloignement des ports.

5. Les coûts de transport élevés nuisent à la compétitivité des pays en développement sans littoral sur le marché international et les empêchent de produire à moindre coût. Ils ont pour effet de réduire considérablement le volume des échanges, ce qui a une incidence négative directe sur le PIB. Ils réduisent en outre le pouvoir d’achat et les niveaux de consommation de la population, limitent les activités des producteurs qui sont tributaires des importations et risquent d’alimenter l’inflation. Les coûts élevés dus à une situation géographique désavantageuse diminuent le taux de rendement du capital exigé par les investisseurs pour financer un projet dans un pays.

6. Pour adresser ces questions, l’Assemblée Générale a convoqué en 2003 la Conférence des Nations Unies qui a adopté le Programme d’action d’Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit entre les pays en développement sans littoral et de transit. L’objectif fondamental du Programme d’action d’Almaty est de forger des partenariats en vue de répondre aux problèmes particuliers que connaissent ces pays du fait de l’absence d’accès à la mer, de leur isolement et de leur éloignement des marchés mondiaux. Le Programme d’action définit des mesures spécifiques pour mettre en place des systèmes de transport de transit efficaces, en reconnaissant l’existence de liens entre les transports et le commerce international, et la croissance économique. Ces actions spécifiques doivent être mise en œuvre dans cinq domaines prioritaires, à savoir 1) les questions fondamentales liées aux politiques de transit, 2) le développement et l’entretien des infrastructures, 3) le commerce international et la facilitation du commerce, 4) les mesures d’appui internationales et 5) la mise en œuvre et l’évaluation. Le Programme d’action d’Almaty a pour objectifs : a) de

garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que leurs exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) de mettre en place un réseau national adéquat; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations.

7. L'Assemblée générale, dans sa résolution 61/212, a décidé de procéder en 2008 à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty; l'examen devrait, au besoin, être précédé par des préparatifs régionaux et techniques qui soient efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand nombre. Par ailleurs, les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, y compris ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devraient être utilisés de manière judicieuse dans le processus d'examen. L'Assemblée générale a demandé au Bureau du Haut Représentant de coordonner le processus préparatoire et les organismes du système des Nations Unies, dont la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Programme des Nations Unies pour le Développement, les commissions régionales et les autres organisations internationales et régionales compétentes, qui, dans les limites de leurs mandats respectifs, doivent fournir l'appui nécessaire à cet examen.

8. Le programme d'action d'Almaty a reconnu que la marginalisation des pays en développement sans littoral du système de commerce international est due aux coûts élevés des transactions commerciales. Les frais de transport excessifs créent une barrière importante aux marchés étrangers. Le programme d'Almaty a également noté la demande des pays en développement sans littoral de considérer dans les négociations actuelles sur l'accès au marché des marchandises agricoles et non-agricoles le fait de donner une attention particulière aux produits d'un intérêt spécial pour ces pays.

9. Le Programme d'action d'Almaty pointe que les sources les plus importantes générant des coûts additionnels et évitables ainsi que de l'inefficacité peuvent inclure : le passage des frontières, les procédures douanières, les exigences de documentation et l'inadéquation des infrastructures, ainsi que les prix élevés des transactions bancaires. Le besoin de traverser des frontières supplémentaires et la dépendance du transit font que les pays en développement sans littoral sont particulièrement désavantagés, en fonction de l'état de leurs propres procédures aux frontières et de celle de leurs voisins et du niveau de coopération bilatérale, ainsi que du niveau de coopération et d'intégration régionales. Selon la Banque Mondiale, le coût des procédures douanières et de transport représente en lui-même le coût le plus important pour le commerce extérieur, encore plus important que les taxes à l'importation des pays en développement sans littoral. Le coût de la bureaucratie dans les pays en développement est estimé à près de 10 pour cent de la valeur des exportations et les opérations de douane et de transport inefficaces forcent les entreprises à garder des stocks importants dans leurs entrepôts, augmentant encore les coûts de production de 4 à 6 pour cent.

10. En outre, on estime que chaque jour additionnel de retard dans le transport coûte 0.5 pour cent de la valeur de la cargaison pour des marchandises transportées par bateau ou chemin de fer. Au niveau mondial, l'importation et l'exportation requièrent 31.9 et 39.9 jours respectivement pour accomplir les nombreuses étapes de la réglementation. Ces chiffres atteignent 57.3 et 72.3 jours pour les pays en développement sans littoral. Contrairement aux pays en développement de transit, les pays en développement sans littoral prennent 22.9 jours additionnels pour que les marchandises soient importées et 28.6 jours additionnels pour que les marchandises soient exportées. L'infrastructure physique ou le transport de port à port et le transport intérieur, ne comptent que pour un quart seulement du retard tandis que les documents requis préalablement à l'arrivée, les douanes et les inspections comptent pour 75 pour cent du total des retards; 59 pour cent des retards pour les documents requis avant l'arrivée et 16 pour cent pour les douanes et les inspections. En passant la douane en Afrique et en Asie du Sud, presque 70 pour cent de containers de marchandises importés ont été ouverts et inspectés, retardant plus encore le procès d'importation. Chaque container de marchandises a été ouvert au Burkina Faso, au Malawi, au Mali, et au Népal.

11. Ces résultats exemplifient le besoin de développer la facilitation des échanges et les réformes pour plus d'efficacité dans le transport de transit. Des études ont prouvé que la bureaucratie mène à des résultats commerciaux défavorables. L'utilisation excessive de documentation dans les exportations a comme conséquence un faible rapport commerce-PIB, de la même façon le besoin de davantage de signatures dans le processus du commerce mène à une plus grande corruption. Plusieurs pays en développement sans littoral et pays en développement de transit ont mis en œuvre des réformes pour améliorer le transport en transit. Les négociations sur la facilitation des échanges sont une partie intégrale du Programme de Doha pour le développement. Ils essayent de clarifier et améliorer les aspects pertinents des articles V sur la liberté de transit, l'article VIII sur les honoraires et les formalités liées à l'importation et l'exportation et l'article X sur la publication et l'administration des règlements commerciaux du GATT en vue de faciliter la circulation, la sortie et la déclaration en douane des biens, y compris de ceux en transit. Les négociations visent également à augmenter l'assistance technique et le soutien pour le développement des capacités dans ce secteur. En outre, les négociations s'adressent également aux questions concernant une coopération efficace entre les douanes ou toute autre autorité compétente sur les questions de facilitation des échanges et conformité douanière. La participation active et concertée des pays en développement sans littoral dans les négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges est très importante. La plateforme d'Asunción pour le Programme de Doha pour le développement pourrait fournir un point d'ancrage pour leurs efforts coordonnés.

12. La réunion d'Ulaanbaatar est la deuxième réunion thématique organisée en 2007, afin de fournir des contributions substantielles à l'examen à mi-parcours en se concentrant sur deux des cinq priorités d'Almaty. La première réunion thématique a été tenue à Ouagadougou, Burkina Faso, du 18 au 20 juin 2007 et s'est concentrée sur le développement des infrastructures de transport de transit. Les conclusions de ces réunions thématiques serviront de contribution substantielle à l'examen à mi-parcours de 2008.

13. La réunion thématique sur le commerce international et la facilitation des échanges rassemblera des ministres du commerce et des hauts fonctionnaires en charge du commerce des pays en développement sans littoral et de transit, des représentants des pays donateurs, des organismes des Nations Unies, des institutions financières internationales et des organisations régionales et sous-régionales pertinentes, dans le but d'examiner et d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la priorité trois du Programme d'Action d'Almaty. La Réunion devrait également délibérer sur les actions futures nécessaires pour améliorer la participation des pays en développement sans littoral dans le système de commerce international tout en renforçant davantage le partenariat mondial pour la mise en place de systèmes efficaces de transport de transit.

5: Adoption du document final de la Réunion

La Réunion devrait adopter un document relatif aux domaines prioritaires de la coopération en matière de commerce et de facilitation des échanges, lequel sera utilisé comme contribution substantielle à l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty en 2008.

ANNEXE I : PROGRAMME PROVISOIRE DE LA REUNION

<p style="text-align: center;">Judi 30 août 2007</p>	<p style="text-align: center;">Vendredi 31 août 2007</p>
<p><i>(10h – 11h)</i></p> <p><u>Point 1: Cérémonie d’ouverture:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Discours d’ouverture du Premier Ministre de la Mongolie <p>Discours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Président du Groupe des pays en développement sans littoral • Coordinateur du Groupe des pays en développement sans littoral sur les questions de commerce et développement • Secrétaire général adjoint et Haut représentant • Secrétaire exécutif adjoint de la Commission économique et sociale pour l’Asie et le Pacifique • Message du Président de la Mongolie <p><i>11h – 13h</i></p> <p><u>Point 2:</u></p> <p>Election du Bureau</p> <p><u>Point 3:</u></p> <p>Adoption de l’ordre du jour</p> <p><u>Point 4:</u></p> <p>Introduction par le Bureau du Haut Représentant pour les Pays les Moins Avancés, les Pays en Développement sans Littoral, et les Petits Etats Insulaires en Développement (UN-OHRLLS)</p> <p>Échange de vues sur la participation des pays en développement sans littoral au système de commerce international et les progrès réalisés dans le domaine de la facilitation des échanges (discours des chefs de délégation et des organisations internationales et régionales)</p>	<p><i>10h – 13h</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Échange de vues sur la participation des pays en développement sans littoral au système de commerce international et les progrès réalisés dans le domaine de la facilitation des échanges (discours des chefs de délégation et des organisations internationales et régionales)</p> <p><u>Point 5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Adoption du document final de la Réunion <p>Clôture de la Réunion</p>
<p><i>15h – 17h30</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Table ronde sur les efforts des organismes internationaux et régionaux pour aider les pays en développement sans littoral et les pays de transit dans les domaines du commerce et de la facilitation des échanges</p>	

Projet de document

<p>Échange de vues sur la participation des pays en développement sans littoral dans le système de commerce international (discours des chefs de délégation et des organisations internationales et régionales)</p>	
---	--