



Assemblée générale

Distr. générale
23 août 2002
Français
Original: anglais

Cinquante-septième session

Point 86 f) de l'ordre du jour provisoire*

Questions de politique macroéconomique :

**préparatifs de la Réunion ministérielle internationale
sur la coopération en matière de transport de transit**

Mesures liées aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : processus préparatoire de la Réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit

Rapport du Secrétaire général**

Résumé

L'absence d'un accès à la mer, l'isolement et l'éloignement des marchés mondiaux ainsi que les coûts élevés de transit continuent de freiner fortement le développement socioéconomique des pays en développement sans littoral, dont 16 sur 30 font partie des pays les moins avancés. La communauté internationale a consacré des ressources importantes au développement de l'infrastructure des transports des pays en développement sans littoral et de transit. Un certain nombre d'organismes des Nations Unies et organisations internationales ont adopté des mesures dans le domaine de la facilitation du commerce pour permettre une utilisation plus efficace de l'infrastructure existante. Le présent rapport essaie de décrire ces mesures d'une manière générale plutôt que de faire référence à tel ou tel projet. La Déclaration du Millénaire prévoit un partenariat mondial pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral. La décision prise par l'Assemblée générale d'organiser en 2003 une réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit réunissant les pays en développement sans littoral et de transit, les pays donateurs ainsi que les institutions internationales financières et de développement témoigne de la volonté

* A/57/150.

** Le rapport a été soumis tardivement aux services de conférence en raison de la date de création et de situation en matière d'effectifs du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.



de la communauté internationale de considérer les problèmes de développement des pays en développement sans littoral comme une priorité.

I. Introduction

1. Au paragraphe 21 de sa résolution 56/180, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'établir un rapport sur l'application de ladite résolution et de le lui présenter à sa cinquante-septième session.

2. Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de convoquer en 2003 une réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement consacrée à la coopération en matière de transport de transit en vue d'examiner la situation des systèmes de transport en transit, y compris la mise en oeuvre du Cadre mondial de coopération en matière de transport de transit de 1995 et de formuler, entre autres, des mesures de politique générale appropriées et des programmes concrets visant à mettre au point des systèmes de transport en transit efficaces. Cette réunion durerait deux jours et serait précédée d'une réunion de hauts fonctionnaires d'une durée de trois jours chargée de finaliser les préparatifs de la Réunion.

3. Au paragraphe 22, l'Assemblée générale a décidé d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-septième session, au titre du point intitulé « Questions de politique macroéconomique », une question subsidiaire intitulée « Préparatifs de la Réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit ». Au paragraphe 15 de la même résolution, l'Assemblée a prié le Secrétaire général de fournir, en coopération et en association étroites avec le secrétariat de la CNUCED, selon que de besoin, un appui technique et administratif à la Réunion ministérielle internationale et demandé, dans ce contexte, que les préparatifs nécessaires soient réalisés, selon qu'il conviendra, aux niveaux sous-régional et régional avec la participation de toutes les principales parties prenantes, y compris le secteur privé.

II. Besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Absence d'accès à la mer

4. Les pays en développement sans littoral figurent généralement parmi les pays les plus pauvres, ont les taux de croissance les plus faibles, et leurs recettes d'exportation sont généralement dépendantes d'un très petit nombre de produits de base. Sur les 30 pays concernés, 16 font partie des pays les moins avancés. L'absence d'un accès à la mer, l'isolement et l'éloignement des marchés mondiaux constituent les principaux facteurs de leur pauvreté relative. Les échanges par voie maritime impliquent nécessairement un transit par d'autres pays. Ce transit, ainsi que l'éloignement des marchés, se traduisent par une hausse sensible des coûts de transport.

5. Les pays en développement sans littoral sont plus dépendants que d'autres des politiques, entreprises et installations de transport d'autres pays, ce qui signifie qu'ils n'ont qu'un contrôle relativement limité sur les politiques en matière d'infrastructure et de gestion des transports, qui seront normalement élaborées par le pays de transit en fonction de ses propres besoins. La mise en place d'un système de transport efficace dépendra donc de l'existence d'accords de coopération entre le pays sans littoral et les pays de transit.

Isolement et éloignement des marchés mondiaux

6. C'est notamment en raison de leur éloignement des principaux marchés mondiaux que de nombreux pays en développement sans littoral non guère pu pallier aux conséquences de leur handicap géographique par rapport aux pays sans littoral d'Europe. Ces derniers sont en effet entourés par des marchés développés très importants et les échanges maritimes ne représentent qu'une part relativement faible de leur commerce extérieur. Ils exportent principalement des produits à forte valeur ajoutée et les distances qui les séparent des ports maritimes sont relativement courtes. En revanche, en ce qui concerne

les pays en développement sans littoral, les distances sont dans la plupart des cas excessives : le pays le plus éloigné de la mer est le Kazakhstan (3 750 km), suivi de l'Afghanistan, du Tchad, du Niger, de la Zambie et du Zimbabwe qui sont tous à plus de 2 000 kilomètres de la côte la plus proche. Du fait de ces distances, de la difficulté du terrain, de l'état des routes et des voies ferrées ainsi que de l'inefficacité du transport de transit, les temps de transit sont extrêmement longs.

7. Dans la plupart des cas, les pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement, qui ont souvent dans une large mesure la même structure économique que les pays sans littoral et qui souffrent également d'un manque de ressources. Le commerce enregistré entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit est quasiment insignifiant. Quoiqu'il en soit, d'une manière générale les pays de transit ne disposent pas de systèmes de transport très développés sur le plan technique et administratif et auxquels leurs voisins sans littoral pourraient se connecter en développant leurs propres systèmes de transport intérieur.

8. Il existe une claire corrélation entre la distance et le coût du transport. Des coûts de transport élevés réduisent la compétitivité des pays en développement sans littoral et limitent le volume des échanges. Ce dernier effet est particulièrement marqué dans le cas des activités de production qui dépendent de l'importation ou de l'exportation de biens intermédiaires. La plupart des pays en développement sans littoral sont exportateurs de produits de base.

9. D'après les estimations établies par la CNUCED sur la base des statistiques de balance de paiement du Fonds monétaire international (FMI), en 1995 la part des recettes d'exportation consacrée par les pays en développement sans littoral au paiement des transports et des assurances était en moyenne deux fois plus importante que la moyenne pour l'ensemble des pays en développement et trois fois plus importante que la moyenne pour les pays développés.

10. Les coûts de transport représentent pour les pays en développement sans littoral un obstacle aux échanges beaucoup plus important que les droits de douane appliqués à l'issue du cycle d'Uruguay dans le cadre du mécanisme de la nation la plus favorisée. Ainsi, les droits appliqués par le Canada, l'Union européenne, le Japon et les États-Unis d'Amérique sur les biens exportés par la plupart des pays en

développement sans littoral sont compris entre 3 et 7 %, alors que ces pays paient en moyenne environ trois fois plus pour le transport. La plupart des pays en développement sans littoral bénéficient de récentes initiatives destinées à faciliter l'accès des biens des pays les moins avancés au marché.

III. Mesures destinées à répondre aux besoins et problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral

11. En ce qui concerne le transport de transit, les objectifs des pays en développement sans littoral sont : a) d'obtenir un accès libre à la mer pour tout moyen de transport; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services afin que leurs exportations soient plus compétitives; c) de réduire les coûts de transport de leurs importations; d) d'éliminer les retards et les incertitudes du transport; e) de réduire les pertes, les dommages ou les dégradations en cours de transport; et f) de créer les conditions d'un développement des exportations.

12. La communauté internationale a pris des mesures pour répondre aux problèmes du transport de transit des pays en développement sans littoral et de transit : assistance financière de la Banque mondiale, des banques régionales de développement et de programmes d'assistance bilatéraux pour le développement de l'infrastructure des transports; projets d'assistance technique multilatéraux et bilatéraux; et mesures de facilitation du commerce encouragées par la CNUCED, les commissions régionales de l'ONU, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et d'autres organisations internationales, régionales et spécialisées concernées.

Aide publique au développement dans le secteur des transports

13. Les pays en développement sans littoral et de transit ont continué d'effectuer des investissements importants dans le développement des infrastructures lorsqu'ils disposaient de ressources financières. Ces ressources, qu'il s'agisse de dons ou de prêts à des conditions préférentielles, proviennent principalement de leurs partenaires du développement, et notamment des banques régionales de développement, de la Banque mondiale, de l'Union européenne et du Japon.

14. Les investissements dans le secteur des transports au cours des années 90 ont atteint 8,6 milliards de dollars, soit 11,8 % des investissements totaux pour l'ensemble des 30 pays en développement sans littoral, et 50,2 milliards de dollars, soit 13,4 % du total, pour les 34 pays en développement de transit. Les investissements dans les infrastructures d'une manière générale ont représentés 26,5 % du total dans les 30 pays en développement sans littoral et 33,5 % dans les 34 pays en développement de transit¹.

Investissements étrangers directs

15. L'existence d'un système de transport fonctionnant de manière satisfaisante est un préalable indispensable non seulement aux échanges, mais également aux investissements étrangers directs. L'un des principaux facteurs de la décision d'investir est en effet la qualité des infrastructures et l'existence de services de transport et de communications fiables et efficaces. Les 30 pays en développement sans littoral ne reçoivent qu'une part minimale des investissements étrangers directs (à peine 4,6 milliards de dollars, soit 0,34 % du total en 2001), le premier bénéficiaire étant le Kazakhstan avec 1,2 milliard de dollars. À eux tous, les 15 pays en développement sans littoral d'Afrique n'ont reçu que 984 millions de dollars.

Mesures de réforme

16. Confrontés à une réduction des ressources disponibles et à une augmentation de la demande des utilisateurs, les gouvernements des pays en développement sans littoral et de transit doivent chercher à accroître l'efficacité de l'infrastructure des transports existante. Par conséquent, les installations doivent être bien entretenues et fortement utilisées et il faudra modifier les règles et les règlements afin d'encourager la participation du secteur privé, adopter des mesures de déréglementation, de décentralisation et de libéralisation, améliorer la gestion et assujettir le système des transports aux règles du marché ou les privatiser. Les pays en développement sans littoral et de transit ont besoin d'une assistance pour revoir leur cadre réglementaire, former le personnel nécessaire et mettre en oeuvre les réformes.

Intégration régionale

17. L'élimination des obstacles non physiques à une utilisation efficace de l'infrastructure existante est un objectif très important qu'il convient de chercher activement à atteindre, en particulier lorsque les ressources destinées aux investissements sont rares. À cet égard, la création de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et de normes communes ont grandement facilité le transport de transit. Des changements institutionnels sont toutefois nécessaires, notamment en ce qui concerne la mise en oeuvre des mécanismes et procédures de transit. Les efforts d'intégration régionale et les organisations sous-régionales jouent un rôle important dans le développement de la coopération et du commerce régionaux.

Aspects non physiques du transport de transit

18. Si l'amélioration de l'infrastructure est un objectif à long terme, la facilitation du commerce est essentielle pour réduire les coûts de transactions liés aux échanges grâce à une simplification des conditions à remplir, à une harmonisation des procédures et des documents, à une normalisation des pratiques commerciales et à l'introduction de codes convenus pour la représentation des éléments d'information. La facilitation du commerce peut avoir des effets particulièrement bénéfiques pour les pays sans littoral dont les produits doivent traverser plusieurs frontières. Les obligations en matière de documentation sont souvent peu claires et inutilement répétitives, et le problème est encore rendu plus grave par l'absence de coopération entre transporteurs et services officiels. En dépit des progrès réalisés en matière de technologie de l'information, la transmission automatique des données est encore rare.

19. Les estimations de la CNUCED montrent bien l'ampleur du problème : une opération en douane fait intervenir, en moyenne, 20 à 30 parties, 40 documents et 200 éléments de données (dont 30 sont répétés au moins 30 fois). Une étude de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique estime que des programmes de facilitation du commerce se traduiraient par une augmentation d'environ 0,26 % du produit intérieur brut (PIB) de ses membres, c'est-à-dire environ deux fois plus que les gains attendus d'une libéralisation des droits de douane, et que les prix à l'importation des pays de la région baisseraient de 1 à 2 %.

¹ Voir UNCTAD/LDC/112.

IV. Programmes et initiatives des organismes internationaux

20. **CNUCED.** Le principal programme d'assistance technique de la CNUCED dans le domaine de la facilitation du commerce est le Système douanier automatisé (SYDONIA) qui repose essentiellement sur un logiciel destiné à simplifier les formulaires et les procédures douanières et à en réduire le nombre. Il repose sur les recommandations et les normes de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et de l'Organisation mondiale des douanes y compris en ce qui concerne les formules-cadres pour les documents, les codes et d'autres normes. L'objectif essentiel est d'éliminer les procédures et pratiques dépassées et d'adopter les pratiques et normes internationales de façon à accroître les recettes douanières grâce à une baisse des coûts et à la délivrance plus rapide des autorisations. Depuis son lancement, le programme a été mis à jour et révisé à de nombreuses reprises de façon à en accroître la capacité et la performance.

21. La CNUCED encourage la création de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports composés de représentants des diverses parties du secteur public et du secteur privé concernées par la facilitation du commerce et les transports, c'est-à-dire des organismes publics, des prestataires de services et des utilisateurs. Ces comités, qui ont un rôle consultatif, servent de lieu de débat pour la définition des formalités, des procédures et des documents utilisés dans le cadre du transport et du commerce internationaux.

22. La CNUCED a mis au point un outil de gestion du transport appelé Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) qui consiste en un ensemble d'applications informatiques destinées à fournir des informations pour faciliter la gestion du transit et du transport multimodal de marchandises. Il facilite les opérations des différents transporteurs ainsi que la planification des activités des entreprises et permet également de se tenir informé du déroulement du transport ainsi que de l'état du matériel. Il permet par conséquent aux gouvernements et aux organismes concernés d'analyser les problèmes nationaux, sous-régionaux et régionaux et d'étudier différentes options d'investissements dans le secteur des transports.

23. La CNUCED adopte également des mesures pour développer la coopération sous-régionale dans le

domaine du transport de transit, et notamment encourage la conclusion d'accords-cadres.

24. **Commission économique pour l'Afrique (CEA).** La CEA continue d'encourager la création de couloirs de transit et effectue régulièrement des études afin d'identifier les principaux obstacles à l'adoption de systèmes efficaces de transport le long des principaux couloirs de transit en Afrique. Pour remédier aux problèmes existants, plusieurs couloirs vont être créés. Avec son assistance, de nombreux pays sans littoral et leurs voisins côtiers ont conclu des accords bilatéraux et multilatéraux destinés à faciliter les mouvements des marchandises et des personnes. Les études de la CEA donnent à penser que les pays sans littoral qui ont conclu de tels accords connaissent relativement moins de problèmes que les autres, même si l'application de ces accords n'a pas donné satisfaction. La route reste le principal mode de transport en Afrique.

25. La deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique a clairement reconnu les problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral. Elle attache une importance particulière à la facilitation du trafic routier international et à l'amélioration des services de transport routier de façon à éliminer les obstacles au commerce intra-africain. Elle accorde une attention particulière à l'harmonisation des redevance de transit, à la préparation de directives sur l'harmonisation des redevances et à l'harmonisation des charges par essieu. Elle cherche en outre à définir des indicateurs de façon à suivre les opérations de transport le long des couloirs routiers et à essayer de simplifier les opérations aux frontières et aux points de contrôle. Dans ce contexte, on a cherché à installer côte à côte les postes de contrôle aux frontières de façon à réduire les formalités et le temps d'attente pour les chauffeurs.

26. Le rapport d'évaluation de la deuxième Décennie reconnaît qu'il est nécessaire de permettre aux 15 pays d'Afrique sans littoral d'avoir accès à des ports maritimes. La lourdeur des procédures administratives et le mauvais état des installations dans les pays de transit nuisent au développement des échanges internationaux des pays sans littoral.

27. *Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).* La CESAP s'est employée à promouvoir le recours au commerce électronique pour les échanges internationaux dans la région. Elle a mis à

la disposition de ses États membres les services et les compétences d'un conseiller régional concernant la facilitation du commerce et le commerce électronique. Elle a également organisé des ateliers nationaux sur la mise en valeur des ressources humaines en vue du commerce électronique, en mettant tout particulièrement l'accent sur les petites et moyennes entreprises, et a offert une formation à l'utilisation des technologies de l'information pour la promotion du commerce et des investissements. La Commission organisera en outre du 20 au 22 novembre 2002, en collaboration avec la CNUCED, une conférence régionale de haut niveau pour l'Asie et le Pacifique sur les stratégies de commerce électronique pour le développement.

28. La CESAP a récemment animé une série d'ateliers nationaux et sous-régionaux sur la facilitation du commerce et le renforcement des ressources humaines et des capacités à cet effet, en mettant tout particulièrement l'accent sur la facilitation du commerce de transit qui revêt une importance particulière pour les pays sans littoral. Un manuel de formation sur la facilitation du commerce a également été mis au point. La Commission, souvent en collaboration avec l'OMC et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, a également organisé des ateliers de formation sur l'admission à l'OMC et la mise en oeuvre des accords de l'OMC concernant les obstacles techniques au commerce afin de faciliter les échanges commerciaux. Elle a donné suite à un certain nombre d'études nationales en faveur de l'harmonisation et de la simplification de documents commerciaux utilisant les normes et meilleures pratiques internationales afin de faciliter le commerce.

29. La CESAP, en coopération avec la Banque asiatique de développement et avec le soutien du Gouvernement japonais, a créé un groupe de travail sur la facilitation du commerce afin de mettre en contact les organes nationaux de facilitation du commerce de la sous-région du bassin du Mékong et de mettre en commun les meilleures pratiques dans ce domaine. Elle a également participé à la mise sur pied du Forum des affaires du bassin du Mékong afin de contribuer au développement du secteur privé dans la sous-région.

30. Dans le cadre du projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie, qui comprend des dispositions sur le réseau routier de l'Asie et le réseau ferroviaire transasiatique et des mesures de facilitation du transport terrestre, une

attention toute particulière a été accordée aux pays en développement sans littoral afin de les relier au réseau de transport terrestre régional. La CESAP a également encouragé activement les États membres à adhérer aux conventions internationales portant sur la facilitation du transport terrestre.

31. *Commission économique pour l'Europe (CEE)*. La CEE a mis au point une série d'instruments juridiques internationaux régissant le transport international des marchandises et le passage des véhicules. Elle a joué un rôle clef dans la mise en place d'un certain nombre de conventions et accords internationaux réglementant le trafic ferroviaire et routier international. Toute une série de procédures concernant l'importation temporaire, le transport de marchandises dangereuses, la réglementation des opérations de transport international et le transport transfrontières des marchandises ont également été mises au point.

32. La CEE encourage tous les pays, notamment les pays en développement sans littoral, à adhérer à ces instruments juridiques et à les appliquer. Elle a également promu la coopération sous-régionale en matière de commerce de transit. En coopération avec la CESAP, la CEE a apporté son aide aux pays sans littoral de l'Asie centrale dans le cadre du Programme spécial pour l'économie des pays d'Asie centrale, un groupe de travail sur la facilitation du transport et du passage des frontières. Le Programme porte principalement sur le développement des infrastructures de transport et la facilitation du passage des frontières.

33. La CEE contribue pour beaucoup à la facilitation du commerce international en prenant des mesures visant à réduire le nombre de documents nécessaires aux transactions commerciales. La transmission électronique des données et les Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) figurent au nombre des piliers du commerce électronique. UN/EDIFACT est une norme internationale permettant le formatage et le séquençage des données pour la transmission électronique des données qui a été inventée par la CEE pour remplacer les deux normes nationales ayant vu le jour aux États-Unis et en Europe et sources de difficultés pour le commerce international. UN/EDIFACT constitue une série de normes, de répertoires et de lignes directrices pour la transmission

électronique de données structurelles ayant trait notamment au commerce de marchandises ou de services entre les systèmes informatiques indépendants de diverses organisations, quel que soit le type d'ordinateur ou de logiciel utilisé. La CEE joue également un rôle déterminant dans l'établissement de normes pour les infrastructures et moyens de transport.

34. *Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)*. L'objectif de la CNUDCI est de contribuer à la réduction ou à la suppression des obstacles aux flux commerciaux résultant des disparités entre les législations nationales régissant le commerce international en facilitant l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international. La Commission est désormais un organe important du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international. Son mandat principal est d'établir les conventions des Nations Unies et autres instruments juridiques. Pour ce qui est de la facilitation du commerce, les activités de la Commission portent sur la vente internationale de biens et les transactions connexes; le transport international de marchandises; l'arbitrage et la conciliation commerciaux internationaux; les paiements internationaux; et le commerce électronique.

35. *Organisation mondiale des douanes*. Les travaux de l'Organisation mondiale des douanes sont étroitement liés sous tous leurs aspects à la facilitation du commerce et visent au premier chef à renforcer l'intégrité, la transparence, la prévisibilité et l'efficacité des pratiques douanières. Au nombre des principales activités de l'Organisation figurent : la formulation et la promotion d'instruments internationaux ayant pour objet d'harmoniser et d'appliquer uniformément des systèmes et des règlements douaniers simplifiés et efficaces; d'examiner les aspects techniques des systèmes douaniers; d'améliorer les méthodes de gestion et de travail des administrations douanières; de promouvoir la coopération entre les administrations douanières et les milieux commerciaux pour améliorer la communication et la facilitation du commerce. L'Organisation a notamment introduit le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises qui, dans le monde entier, sert de base à la classification des marchandises et à la perception des recettes. L'Organisation a établi de vastes programmes

de coopération technique, dont un programme de réformes et de modernisation des douanes.

36. L'aspect le plus important des travaux de l'Organisation mondiale des douanes consiste à promouvoir la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto). En juin 1999, l'Organisation a approuvé la Convention de Kyoto révisée dont les dispositions juridiques dans l'annexe générale et dans certains chapitres et annexes permettront de faciliter le commerce. La Convention de Kyoto révisée énonce les principes ci-après : règlements types et simplifiés; utilisation maximale des technologies de l'information; collaboration entre le monde des douanes et le monde des affaires; recours optimal aux systèmes automatisés; techniques de gestion des risques; utilisation des informations reçues avant l'arrivée pour faciliter les programmes de sélectivité; utilisation des transferts électroniques de fonds; intervention coordonnée avec d'autres organismes; et transparence des conditions, lois, règles et réglementations douanières.

37. *Organisation mondiale du commerce (OMC)*. Les règles de l'OMC contiennent un certain nombre de dispositions qui tentent d'instaurer une plus grande transparence et de définir des normes minimales de procédure. La question de la simplification du commerce a été ajoutée en décembre 1996 à la Conférence ministérielle de Singapour, qui a invité le Conseil du commerce des marchandises à entreprendre des travaux exploratoires et analytiques sur la simplification des procédures du commerce international afin d'évaluer l'opportunité de règles de l'OMC dans ce domaine. L'OMC a mené des travaux exploratoires et analytiques sur le sujet depuis cette date.

38. Dans la Déclaration ministérielle issue de la quatrième Conférence ministérielle de l'OMC, qui s'est tenue à Doha en novembre 2001, les participants ont reconnu qu'il importait d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, et d'accroître l'assistance technique et la constitution de capacités dans ce domaine. Ils sont convenus que des négociations sur la facilitation des échanges auraient lieu après la cinquième session de la Conférence ministérielle, sur la base de la décision qui serait prise à cette session, par consensus explicite, sur les modalités des négociations. En attendant la cinquième session, le Conseil du commerce des marchandises

examinerait et, le cas échéant, clarifierait et améliorerait les aspects pertinents des articles V (Liberté de transit), VIII (Redevances et formalités liées à l'importation et à l'exportation) et X (Publication et administration des règlements relatifs au commerce) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et identifierait les besoins et les priorités des membres, en particulier des pays en développement et des pays les moins avancés, en matière de facilitation des échanges.

V. Processus préparatoire de la Réunion 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

39. En coopération avec le secrétariat du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination, le Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a convoqué le 5 juin 2002 à New York une réunion interinstitutions sur les préparatifs de la Réunion ministérielle internationale. Trente-cinq participants représentant plus de 20 organismes des Nations Unies ainsi que les commissions régionales étaient présents. Les membres du Bureau de la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants des pays donateurs et des organismes de financement et de développement ont également assisté à la réunion du 5 juin.

40. Cette réunion interinstitutions avait pour principal objectif de dégager un consensus au sein du système des Nations Unies et parmi les autres parties prenantes sur le cadre conceptuel et le volet organisationnel de la Réunion ministérielle internationale. Le système des Nations Unies, agissant de façon coordonnée, devrait aider à formuler un nouveau programme visant à mettre au point des systèmes de transport rationnels. L'adoption d'une

stratégie largement participative aiderait considérablement à assurer le succès de la Réunion ministérielle. Pour cette raison, aucun effort ne sera négligé pour faire en sorte que les gouvernements, les organismes des Nations Unies et les autres parties prenantes se sentent à la fois pleinement impliqués dans le processus préparatoire et concernés par les conclusions de la Réunion ministérielle. À cet égard, il importe de mettre en place un réseau de coordonnateurs chargé d'assurer la liaison entre les organismes des Nations Unies, les commissions régionales et les institutions financières et de développement concernés. Une implication effective et authentique du secteur privé constituerait également un important facteur de succès.

41. On a estimé que le processus préparatoire devrait être organisé de telle façon que le résultat visé soit obtenu en engageant un minimum de moyens. La sixième réunion d'experts, qui est déjà programmée, fera office de première réunion de la commission préparatoire. La deuxième réunion de la commission préparatoire sera convoquée immédiatement avant la Réunion ministérielle. On prévoit donc qu'il n'y aura pas plus de cinq journées de réunions supplémentaires pendant l'exercice biennal 2002-2003. Pour les préparatifs aux niveaux régional et sous-régional, on fera appel autant que possible au dispositif intergouvernemental en place et à des initiatives à prendre aux niveaux régional et sous-régional.

42. Tout en souscrivant à un effort de planification qui vise à réduire au minimum les incidences financières, les participants ont souligné qu'il importe de mobiliser les ressources supplémentaires nécessaires à la préparation de ce qui doit être une réunion mondiale et de haut niveau.

43. La Réunion ministérielle doit s'appuyer sur une préparation solidement coordonnée et planifiée. Il est prévu que c'est le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement qui sera responsable de la coordination générale des préparatifs et de l'organisation de la Réunion ministérielle. La CNUCED, la Banque mondiale et les commissions régionales seront chefs de file pour les questions de fond et d'organisation dans leurs domaines de compétence et selon leurs avantages comparatifs respectifs.

44. Le Haut Représentant a entamé des consultations avec les principales parties prenantes. Il a notamment procédé à de larges consultations et échanges de vues sur les questions de fond et d'organisation concernant la Réunion ministérielle avec la Commission européenne et le Gouvernement japonais au cours de visites récentes qu'il a effectuées dans leurs capitales respectives. Il a également eu des consultations avec le Secrétaire général de la CNUCED et les Secrétaires exécutifs de la CEA et de la CESAP. Dans la déclaration qu'ils ont publiée à l'issue de la Conférence ministérielle des pays les moins avancés qui s'est tenue à Cotonou (Bénin) du 5 au 7 août 2002, les participants à la Conférence ont exprimé leur appui sans réserve au processus préparatoire de la Réunion ministérielle internationale.

45. Dans sa résolution 56/180, l'Assemblée générale a décidé de tenir compte de l'offre faite par le Gouvernement du Kazakhstan d'accueillir la Réunion ministérielle. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et le secrétariat de la CNUCED ont dépêché une mission commune au Kazakhstan pour attirer l'attention du gouvernement de ce pays sur les questions de fond et d'organisation touchant la réunion; pour établir des contacts directs avec les organismes et les personnels concernés; et pour procéder à des consultations avec les principales parties prenantes présentes au Kazakhstan, y compris le PNUD, la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, les pays donateurs et le secteur privé, en vue de solliciter leur appui et de les encourager à s'investir activement dans le processus préparatoire.

46. Le Haut Représentant a organisé deux réunions d'information sur les questions de fond et d'organisation concernant la Réunion ministérielle, à l'intention respectivement des pays en développement sans littoral, le 18 juin 2002, et de tous les délégués et organismes concernés du système des Nations Unies, le 12 juillet 2002.

VI. Recommandations

47. Il conviendrait de redoubler d'efforts pour rendre plus étroite et efficace la coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins en mettant en place des systèmes efficaces de transport en transit.

48. Il est essentiel d'intensifier l'assistance internationale en faveur des pays en développement sans littoral et des pays voisins qui sont également en développement. La coopération Sud-Sud est cruciale à cet égard. La question de la mise en place de systèmes de transport efficaces dans différentes sous-régions d'Afrique devrait occuper la place voulue dans le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique.

49. La Réunion ministérielle internationale devrait convenir de mesures pragmatiques qui tiennent compte de facteurs très divers, comme l'accès total à la mer par tous les moyens de transport, les faiblesses infrastructurelles, le déséquilibre des échanges commerciaux, la mauvaise organisation des transports, l'utilisation insuffisante des avoirs, la réforme des politiques en matière de transport en transit et les lacunes des systèmes administratif, procédural, réglementaire et institutionnel.

50. Le Secrétaire général engage les partenaires du développement des pays sans littoral et des pays en développement de transit, les organismes internationaux de financement et de développement et les autres parties prenantes, notamment le secteur privé, à participer activement au processus préparatoire et à la Réunion ministérielle internationale afin d'en garantir le succès.

51. Pour faciliter le déroulement des travaux préparatoires liés à la Réunion ministérielle internationale, et notamment la participation à cette réunion des représentants des pays en développement sans littoral et de transit, le Secrétaire général demande instamment aux États Membres de verser des contributions extrabudgétaires, comme l'a demandé l'Assemblée générale dans sa résolution 56/180.

52. En outre, le Secrétaire général exhorte les organismes des Nations Unies, notamment le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), les commissions régionales et la Banque mondiale, à agir en coordination étroite et à s'associer pleinement au processus préparatoire ainsi qu'à la Réunion ministérielle internationale, dans le cadre de leurs mandats respectifs.

53. Enfin, le Secrétaire général recommande vivement aux institutions des Nations Unies et aux autres organisations internationales d'élargir leurs programmes et leurs initiatives en faveur de la facilitation du commerce afin d'y inclure les pays en développement sans littoral, à titre prioritaire, pour leur donner davantage de moyens de surmonter les difficultés résultant de leur situation géographique contraignante.
