



Assemblée générale

Distr. générale
5 août 2004
Français
Original: anglais

Cinquante-neuvième session

Point 90 b) de l'ordre du jour provisoire*

**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**

Application du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Dans le court laps de temps qui s'est écoulé depuis l'adoption par l'Assemblée générale de sa résolution 58/201 le 23 décembre 2003, faisant siens les résultats de la Conférence ministérielle internationale de pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, les organisations et les organes du système des Nations Unies se sont largement attachés aux niveaux national, régional et international à faire connaître le Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, et à faire prendre conscience de l'importance de son application pleine et effective. Les organismes du système des Nations Unies ont déployé des efforts

* A/59/150.



concertés pour rendre opérationnels les mécanismes de coordination et de suivi de l'application du Programme d'action d'Almaty (A/CONF.202/3, annexe I), ce qui s'est notamment traduit par l'élaboration d'un plan d'application du Programme d'action d'Almaty destiné à donner à leur action et à celle des autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes, l'orientation et la coordination nécessaires. Le présent rapport souligne les activités initiales menées par les organisations et les organismes du système des Nations Unies dans le cadre de l'application du Plan d'action d'Almaty.

I. Introduction

1. Les pays en développement sans littoral figurent généralement parmi les pays en développement les plus pauvres et ont les plus mauvais résultats en matière de taux de croissance et de développement social. La communauté internationale a reconnu que leur pauvreté relative était imputable surtout à leur manque de débouchés sur la mer, à leur éloignement et à leur isolement des marchés mondiaux. Leurs échanges maritimes dépendent inéluctablement du transit par d'autres pays et des politiques, entreprises et facilités de transit de ceux-ci. À cela s'ajoutent le passage des frontières et l'éloignement des grands marchés qui contribuent à accroître sensiblement le coût total des transports et à réduire leur avantage concurrentiel. Ce handicap entraîne leur marginalisation au plan du commerce international et de l'économie mondiale. L'efficacité des systèmes de transport en transit à établir sera fonction des accords de coopération qu'ils concluront avec leurs voisins de transit qui, souvent, notamment dans le cas des pays côtiers les moins avancés, ont sensiblement la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Nombre d'entre eux ne sont généralement pas en mesure d'offrir des systèmes de transport aux normes techniques et administratives élevées à leurs voisins sans littoral pour qu'ils puissent s'y raccorder.

2. Pour bien mettre en lumière les problèmes persistants auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral et en application de la résolution 57/242 de l'Assemblée générale en date du 20 décembre 2002, la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit s'est tenue en août 2003 à Almaty (Kazakhstan). Il s'agissait de la première conférence internationale de haut niveau organisée par l'ONU pour se pencher sur les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral afin de les intégrer de manière effective dans l'économie mondiale en y créant des systèmes de transport en transit efficaces. L'objectif primordial du Programme d'action d'Almaty¹ est d'instaurer des partenariats conçus pour surmonter les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral découlant de leur manque de débouchés sur la mer ainsi que de leur éloignement et de leur isolement des marchés mondiaux. Le Programme d'action qui définit des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires, à savoir les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, la facilitation du commerce, notamment du commerce international, les mesures d'appui internationales et l'application et l'évaluation, s'emploient à créer des systèmes de transport efficaces, tout en reconnaissant l'existence d'un lien entre le transport, le commerce international et la croissance économique. Il a pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser les problèmes 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; et h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

¹ A/CONF.202/3, annexe I.

3. Au paragraphe 5 de sa résolution 58/201, l'Assemblée générale a décidé d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-neuvième session une question intitulée « 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 et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit ».

4. Au paragraphe 6 de la même résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa cinquante-neuvième session, un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty. Le présent rapport se concentre sur les initiatives menées par les organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales compétentes. À ce stade initial, les organismes du système des Nations Unies s'attachent largement aux niveaux national, régional et international à faire connaître le Programme d'action et à faire prendre conscience de l'importance de son application pleine et effective en menant des efforts concertés pour rendre opérationnel le mécanisme de coordination et de suivi du Programme d'action et définir un plan d'application effective.

II. Activités menées à l'échelle du système dans le cadre de l'application du Programme d'action d'Almaty

5. Le Plan d'application du Programme d'action d'Almaty a été élaboré par le Bureau du Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, en étroite consultation avec les organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes. Une réunion interinstitutions tenue le 4 février 2004 a approuvé le plan d'application et souligné que le processus qui avait abouti à Almaty devait son succès notamment à l'approche globale et participative utilisée par divers organismes des Nations Unies et organisations internationales, régionales et sous-régionales spécialisées dans divers aspects de la coopération en matière de transport en transit. La réunion a convenu que les activités de suivi de la Conférence d'Almaty devraient procéder pour l'essentiel de la même approche participative. À cet égard, le plan d'application a préconisé de se servir d'un réseau de centres de liaison établi lors des préparatifs de la Conférence d'Almaty comme principal mécanisme de coopération et de coordination interinstitutions chargé de l'application du Programme d'action. De plus, les ONG, le secteur privé et les organisations professionnelles seraient largement associés au processus.

6. Le plan d'application définit à l'intention des institutions et organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales compétentes les stratégies concrètes élaborées pour assurer l'application pleine et effective du Programme d'action d'Almaty. Il s'agit d'un document précis et pratique à même d'aider les pays membres, les commissions régionales et les organisations et institutions financières internationales et régionales à poursuivre l'application du Programme d'action de manière clairement définie et bien coordonnée en vue d'obtenir des résultats tangibles.

7. Les mesures immédiates arrêtées dans le plan d'application sont les suivantes :

a) Identifier les principaux chaînons manquants en Afrique, en Asie et en Amérique latine, en consultation avec les commissions régionales et autres organisations sous-régionales, régionales et internationales compétentes;

b) Recueillir des fonds pour compléter ces chaînons manquants en étroite coopération avec les commissions régionales et autres organismes d'intégration régionale et sous-régionale compétents;

c) Déterminer les projets prioritaires sous-régionaux de développement des infrastructures et de facilitation du commerce et recueillir les fonds nécessaires à leur exécution;

d) Encourager les pays en développement sans littoral et de transit, le cas échéant, à créer des conseils nationaux de facilitation du commerce ouverts à toutes les parties prenantes, en vue de canaliser le soutien international mobilisé dans le domaine de la facilitation du commerce;

e) Définir des modalités d'établissement des conseils nationaux de facilitation du commerce;

f) Encourager les pays à adhérer aux conventions internationales relatives au transport et au commerce en transit.

8. Les activités initiales menées par diverses organisations du système des Nations Unies sont décrites ci-dessous.

9. Les paragraphes 42, 44, 47 et 51 du Programme d'action d'Almaty ont clairement défini le mandat des organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes. Les commissions régionales sont censées jouer un rôle de tout premier plan dans l'application du Programme d'action et la mise en place de réseaux de transport en transit efficaces aux niveaux régional et sous-régional. Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral sont soigneusement pris en compte dans l'exécution des projets relatifs aux routes transafricaines, aux routes asiatiques, à la création d'un réseau ferroviaire transasiatique, des projets internationaux de couloirs Nord-Sud, ainsi que dans le cadre de l'Initiative d'intégration des infrastructures régionales en Amérique du Sud et de la mise en place d'un couloir de transport Europe-Caucase-Asie. Une attention particulière a été accordée à la construction des « chaînons manquants » dans les réseaux régionaux et sous-régionaux. Les plans de développement des infrastructures aux niveaux sous-régional et régional devraient accorder un rang de priorité élevé aux couloirs de transit reliant les pays en développement sans littoral au réseau de transport dans les pays en développement de transit, ainsi qu'au réseau régional. Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans les réseaux de couloirs de transport en transit reliant les ports maritimes aux pays en développement sans littoral.

10. La Commission économique pour l'Afrique joue un rôle primordial dans l'application du Programme d'action d'Almaty par le biais du Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne, programme de partenariat lancé par l'Afrique et pour l'Afrique en 1987 dans le cadre d'une initiative conjointe entre la Banque mondiale et la Commission visant à améliorer les résultats du secteur des transports en procédant aux réformes structurelles et aux changements institutionnels nécessaires. Un plan de développement sur le long terme (horizon

2007) assorti de critères clairement définis, d'indicateurs de succès mesurables et de tâches précises a été élaboré dans le cadre du Programme de politiques de transport. Un programme d'action a également été adopté lors de la réunion consacrée à ce programme organisée à Nairobi en février 2004 pour permettre aux communautés économiques régionales de mieux maîtriser le programme et de remplir les critères d'exécution du programme de travail de 2004.

11. En octobre 2003, 4,6 millions de dollars au total ont été mobilisés pour financer les activités du Programme des politiques de transport, dont 895 000 dollars sont allés aux communautés économiques régionales. La facilitation du transport en transit représente une part considérable des activités prévues dans toutes les communautés économiques régionales auxquelles des fonds ont été alloués. Il s'agissait notamment de la mise en place d'observatoires de pratiques anormales le long des couloirs de transit tels que le couloir nord, le couloir Dar es-Salaam-Lusaka, le couloir Douala-N'Djamena-Bangui et le couloir Lagos-Abidjan; du contrôle de la sécurité portuaire à Mombasa (Kenya) et à Dar es-Salaam; de la facilitation portuaire à Douala (Cameroun); de la sécurité routière le long du couloir Dar es-Salaam-Lusaka; de l'évaluation de la législation dans un certain nombre de couloirs; de l'exercice du contrôle de la charge sur l'essieu dans le couloir nord-sud (Zambie-République démocratique du Congo-Durban (Afrique du Sud) via Beit Bridge); de l'harmonisation des documents de transport en transit entre les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA); et du renforcement des capacités des spécialistes de la planification des transports au sein de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale.

12. La Commission économique pour l'Afrique a également organisé, du 27 au 29 octobre 2003, dans le cadre de ses activités visant à faciliter le transport en transit en Afrique, une réunion d'un groupe spécial d'experts sur le développement du transport multimodal en Afrique, pour aider les pays africains à améliorer leur transport international et à en réduire les coûts. La Commission a saisi l'occasion de la réunion pour sensibiliser tous les pays africains à l'importance du Programme d'action d'Almaty, en le présentant au titre d'un point de l'ordre du jour de la réunion et en en distribuant des exemplaires aux participants.

13. Le développement des transports est un des domaines prioritaires du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD). La Commission économique pour l'Afrique a souligné la nécessité d'une intégration régionale et sous-régionale à l'échelle du continent. La Commission travaille en partenariat avec la Banque africaine de développement et l'Union africaine. Elle a collaboré avec la première à l'élaboration de plans d'action sur le court terme et sur le moyen à long terme, prévus au titre du programme de développement des infrastructures du NEPAD, dont la facilitation des transports constitue un important volet.

14. Compte tenu du rang de priorité élevé accordé aux couloirs de transit, les cinq commissions régionales de l'ONU collaborent à l'exécution d'un projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement, concernant le renforcement des capacités de création de liaisons terrestres et terrestres/maritimes interrégionales pour la période 2003-2006. Un important volet du projet, exécuté par la Commission

économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Europe (CEE), vise à établir des liaisons entre l'Europe et l'Asie. La première phase du projet identifiera et déterminera les principaux couloirs de transport d'envergure internationale reliant l'Europe à l'Asie, tandis que la seconde phase se penchera spécifiquement sur la facilitation des transports dans les couloirs de liaison identifiés. Sur les 18 pays qui participent au projet, 10 sont sans littoral : l'Afghanistan, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la République de Moldova, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan. L'exécution du projet s'effectue en étroite coopération avec les pays sans littoral et de transit et des organisations sous-régionales et internationales.

15. L'Accord intergouvernemental sur la Route d'Asie a été considéré comme l'événement majeur qui a suivi la Conférence d'Almaty. Signé le 23 avril 2004 à Shanghai (Chine) par 26 pays, cet accord décisif entrera en vigueur une fois que huit pays l'auront ratifié. L'Accord, le premier du genre à être conçu sous les auspices de la CESAP, fixe le rapprochement, les normes et la signalisation de 140 000 kilomètres d'autoroutes sillonnant les 32 pays qui constituent le réseau de la Route d'Asie. Fait important, il fournira un réseau d'autoroutes bien défini permettant de relier tous les pays de la région et de les désenclaver. De plus, l'application de l'Accord fera que le développement ultérieur du réseau s'inscrira dans le cadre d'une approche régionale coordonnée. Les effets bénéfiques de la Route d'Asie pourraient être assimilés à l'élan imprimé à la coopération économique régionale et au commerce en Europe après 1975, date à laquelle la Commission économique pour l'Europe avait eu recours à un procédé analogue.

16. La CESAP entreprend une étude visant à déterminer les besoins en investissements et les priorités de développement concernant le réseau de la Route d'Asie et les liaisons intermodales et les terminaux de fret connexes. L'étude qui a pour objet de favoriser le développement et la modernisation du réseau routier, vise à déterminer les tronçons manquants et les tronçons des réseaux de transport régionaux et sous-régionaux qui ne répondent pas aux normes en vigueur. C'est ainsi que le secrétariat de la CESAP, en coopération avec la Banque asiatique de développement, travaille avec la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie à faciliter le rapprochement et la réfection de l'itinéraire AH4 qui relie la Fédération de Russie à la Chine par la Mongolie enclavée.

17. En raison du rôle important que jouent les chemins de fer qui relient les ports maritimes aux pays en développement sans littoral, le secrétariat de la CESAP a également été de l'avant concernant la création du réseau de chemin de fer transasiatique par la publication d'une nouvelle carte ferroviaire transasiatique. La Commission avait proposé l'établissement d'un accord régional sur le réseau du chemin de fer transasiatique et des ressources ont pu être obtenues pour lancer cette activité. La Commission s'emploie également à mettre en service le couloir nord du réseau du chemin de fer transasiatique en procédant à une série de tests de démonstration de conteneurs par trains-blocs entre le port de Tianjin (Chine) et d'Oulan-Bator; entre le port de Lianyungang (Chine) et Almaty (Kazakhstan); et entre Brest (Biélorus) et Oulan-Bator. D'autres tests sont actuellement prévus.

18. Le Comité de gestion de la mondialisation de la CESAP a recommandé à sa première session tenue du 19 au 21 novembre qu'une approche intégrée soit utilisée dans le cadre de l'examen des questions relatives à la facilitation du commerce et

des transports. Il a encouragé la création de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports.

19. La Division des transports et du tourisme, la Division du commerce et des investissements et la Division des technologies de l'information, des communications et de l'espace de la Commission ont élaboré conjointement un projet visant à aider les pays à appliquer les recommandations du Programme d'action d'Almaty, notamment celles relatives aux technologies de l'information et des communications mises au service de la facilitation du commerce et des transports.

20. Plusieurs projets de transport dans le bassin du Mékong, tels que le projet de couloir est-ouest Thaïlande-République démocratique populaire lao-Viet Nam et le projet de réfection de la route Chine-Thaïlande via la République démocratique populaire lao sont également en cours d'exécution.

21. Au fil des ans, la CEE a élaboré un ensemble de règlements internationaux sur les transports, qui ont mis en place des infrastructures de transport cohérentes, simplifié le passage des frontières et élaboré des normes internationales relatives à la sécurité et à l'environnement en matière de transport. Cet ensemble de règlements est essentiellement constitué d'accords et de conventions qui ont un caractère contraignant pour les États parties. L'application de ces instruments internationaux par les pays membres de la CEE a largement contribué au développement du transport et du commerce internationaux dans la région de la CEE et, partant, favorisé la croissance et l'intégration des pays européens, y compris des pays en transition. En plus de l'activité d'établissement de normes, la Commission fournit aussi une assistance technique.

22. La CEE et la CESAP continuent d'appuyer le Projet du Groupe de travail chargé des questions relatives au transport et à la facilitation du passage des frontières dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale.

23. À la demande du Gouvernement chilien, la CEPALC a accueilli en décembre 2003 la cinquième Conférence ministérielle de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud. Plusieurs axes de l'Initiative devraient permettre de faciliter les mouvements entre divers points de la Bolivie et du Paraguay et des navires de haute mer.

24. La stratégie de la CNUCED en ce qui concerne l'application du Programme d'action d'Almaty porte sur l'assistance à la mise en place de réseaux nationaux de transport et de systèmes de transit efficaces et sur la promotion du développement et de l'intégration du commerce régional. Le secrétariat de la CNUCED mène des activités d'assistance technique qui intéressent particulièrement l'application du Programme d'action d'Almaty, notamment l'élaboration d'outils d'évaluation des besoins et des priorités en matière de facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral, la mise en place de plates-formes pour la facilitation du transport et du commerce et le renforcement des capacités en matière de facilitation du commerce et des transports dans les pays en développement sans littoral et de transit. Trois projets d'assistance techniques de la CNUCED, en particulier, qui sont en cours d'exécution ont une incidence considérable dans des pays en développement sans littoral : a) un projet visant à donner aux pays les moins avancés des orientations et des instruments d'analyse pour évaluer leurs besoins et

priorités dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports; b) un projet visant à aider les pays en développement à mettre en œuvre des mécanismes particuliers de développement institutionnel concernant la facilitation du commerce; et c) un projet interrégional financé par le compte pour le développement, qui, exécuté au cours de la période 2004-2007, visera à donner aux pays en développement sans littoral et de transit une capacité durable de planification et d'exécution d'initiatives régionales concernant la facilitation du commerce et des transports. Trois projets pilotes destinés à élaborer et à appliquer des solutions régionales seront menés à bien dans des couloirs de transport de pays en développement sans littoral et de transit d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

25. En outre, la CNUCED a mis en chantier plusieurs projets d'assistance technique opérationnelle aux niveaux des pays et des sous-régions qui disposent d'éléments de transit importants. Ainsi, des activités ont commencé en Afghanistan au titre d'un projet d'assistance d'urgence relatif à la modernisation des douanes et à la facilitation du commerce, réalisé avec l'UNOPS et financé par un prêt de la Banque mondiale. Au titre de son programme concernant le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA), la CNUCED a lancé plusieurs projets relatifs au transit douanier dans des pays en développement sans littoral (Bolivie, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, Rwanda, Zambie et Zimbabwe). Un projet régional conjoint, exécuté avec l'Organisation de coopération économique vise, notamment, à trouver des solutions régionales aux problèmes de transport en transit. La CNUCED continue, en particulier, d'apporter un appui aux négociations tripartites entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie concernant un accord-cadre sur le trafic en transit.

26. La CNUCED compte tenir à Genève en novembre 2004 une réunion d'experts sur la conception et l'application d'accords de transport en transit, qui se penchera sur les meilleures solutions existantes pour améliorer le transport en transit ainsi que sur des accords institutionnels, notamment en ce qui concerne le transport multimodal et les services logistiques, l'utilisation de systèmes d'information pour la gestion des chaînes d'approvisionnement, et sur les conditions favorisant la mise en place d'accords de transit performants et rentables dans les pays en développement sans littoral et de transit.

27. Le secrétariat de la CNUCED continue de mener des travaux d'analyse sur la création de systèmes efficaces de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. Elle a notamment entamé une analyse sur la base d'un projet pilote pour les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest. Ce projet vise à : a) identifier les problèmes particuliers qui entravent le transport en transit et l'application des accords régionaux existants; b) faire des propositions pour améliorer les systèmes de transport en transit dans la région; c) proposer des activités de maintenance en ce qui concerne la gestion et la régulation des couloirs de trafic en transit; et d) aider à la préparation de mécanismes adéquats de diffusion des conclusions et résultats des projets.

28. La Banque mondiale contribue de diverses manières à l'application du Programme d'action d'Almaty. Au niveau mondial, elle s'emploie avec l'Organisation mondiale des douanes à améliorer et à réformer les procédures douanières qui entravent la fluidité du trafic. Elle a, à cet effet, élaboré un guide de

modernisation des douanes qui contient un chapitre spécial sur le transit et le cas particulier des pays sans littoral.

29. La Banque exécute aussi divers projets au niveau des pays. C'est ainsi qu'au Kenya, le projet d'amélioration des transports dans le corridor nord, en voie d'achèvement, vise à faciliter les opérations de transport international dans la partie kenyane du corridor qui donne accès à l'Ouganda, au Rwanda, au Burundi et à la partie orientale de la République démocratique du Congo. Le projet porte sur la remise en état de l'infrastructure et l'appui à la rationalisation des procédures de transit et des règles de transport et comporte un volet sur la lutte contre la transmission du VIH/sida le long du corridor. En Afrique de l'Ouest, la Banque collabore étroitement avec la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour mettre en place un projet de transport régional dont la conception est inspirée du Programme d'action d'Almaty. Ce projet, qui pourrait, au stade final, faire intervenir jusqu'à 15 pays de la région, tous membres de la CEDEAO, vise à améliorer l'état des routes, à faciliter les opérations de passage des frontières et à mettre en place des accords de transit interrégional. Il portera aussi sur la remise en état et le développement des infrastructures, la réglementation du transit, l'application des accords existants et l'application plus large de la technologie de l'information dans les opérations de transport. La Banque coopère aussi avec la CNUCED en ce qui concerne la conception et l'exécution du projet de modernisation des douanes et de facilitation du commerce en Afghanistan, qu'elle a approuvé en décembre 2003.

30. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) œuvre en collaboration étroite avec les gouvernements des pays d'Asie centrale à rendre le commerce plus efficace en améliorant le contrôle et la gestion des frontières. Le projet lancé à cet effet est financé par la Commission européenne et met l'accent sur la coopération interrégionale. Le PNUD a entamé la deuxième phase du projet intitulé « la Route de la soie ». Il collabore également avec la Banque asiatique de développement pour améliorer les systèmes de transport entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie, ainsi que dans les domaines de l'énergie et du commerce de transit dans la région. Le programme d'aménagement du bassin du fleuve Tumen, qui concerne la Chine, la Mongolie, la République populaire démocratique de Corée et la République de Corée, est considéré comme un des projets les plus réussis dans la région. Le PNUD apporte aussi une assistance à la mise en œuvre de l'Initiative du Mékong.

31. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a pris des mesures concrètes aux fins de l'application du Programme d'action d'Almaty. Le Bureau procède à des consultations fréquentes avec les pays en développement sans littoral et de transit, le secteur privé, des organisations multilatérales et la communauté des donateurs pour déterminer les meilleures modalités d'application du Programme d'action. Il accorde une attention particulière aux activités de sensibilisation à l'importance de l'application du Programme d'action aux niveaux international et régional.

32. Le Haut représentant a notamment procédé à de larges consultations avec des organisations du système des Nations Unies, des organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes, y compris la Banque mondiale, le

Programme des Nations Unies pour le développement, les commissions régionales, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), la CEDEAO, l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et l'Organisation de coopération économique (OCE). Il a également mis en relief l'importance de cette question à la soixantième session de la CESAP et à l'occasion des visites qu'il a effectuées au Bénin et au Sénégal, pays de transit importants en Afrique de l'Ouest. Le Bureau du Haut Représentant a aussi organisé une réunion interinstitutions de consultation sur les meilleures modalités de mise en œuvre du mécanisme de coordination, de suivi et d'établissement de rapports prévu dans le Programme d'action d'Almaty et sur le développement de la coopération avec des organisations intervenant dans les pays en développement sans littoral et de transit. La préparation des modalités d'application du Programme d'action d'Almaty a constitué une étape importante dans la mise en place d'une approche actualisée et cohérente de l'ensemble des organisations et organismes du système des Nations Unies et des autres organisations internationales et régionales compétentes. Le Bureau poursuit ses activités de plaidoyer concernant les pays en développement sans littoral.

33. Conformément au paragraphe 37 du Programme d'action d'Almaty, le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement œuvre à promouvoir l'accession des pays en développement sans littoral et de transit aux conventions internationales relatives au commerce de transit, qui sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et procédures et d'assurer leur transparence. Ces efforts contribueront considérablement à réduire les coûts du transit. Dans ce cadre, le Bureau s'emploie à préparer, en étroite collaboration avec la Section des traités du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat et avec la Commission économique pour l'Europe, la manifestation spéciale de 2004 destinée à promouvoir l'accession à certaines conventions dans le domaine du commerce de transit et du transport en transit à l'occasion de la cinquante-neuvième session de l'Assemblée générale. À cet égard, plusieurs manifestations préparatoires et programmes de formation seront organisés, dont des séances d'information à l'intention des États Membres, un séminaire sur les conventions, la diffusion d'informations en ligne et l'élaboration d'une note thématique expliquant les avantages que les États Membres pourront tirer de l'accession à ces importantes conventions déposées auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Le 8 juillet 2004, un séminaire sur les conventions relatives au transport en transit s'est tenu au Siège de l'ONU en vue de familiariser les États Membres, notamment les pays en développement sans littoral et de transit, avec les principales dispositions et les avantages qui peuvent être tirés des conventions et avec les procédures et les conditions relatives à l'activité conventionnelle. Les documents pertinents, y compris la note thématique sur certaines conventions internationales relatives au transport en transit, la compilation électronique des 17 conventions internationales choisies et le Guide des traités sont aussi disponibles sur les sites Web du Bureau du Haut Représentant, de la CEE et de la Section des traités du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat. Les États Membres disposeront ainsi de tous les éléments d'appréciation quant à l'accession à ces importantes conventions multilatérales.

34. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement coopère

également avec le Kazakhstan, qui accueillera la Conférence ministérielle internationale, à la préparation d'une réunion sur « Le rôle des organisations régionales et sous-régionales dans l'application du Programme d'action d'Almaty ». Cette réunion rassemblera des hauts fonctionnaires d'organisations régionales et sous-régionales qui jouent un rôle de premier plan dans l'essor du commerce régional et le développement de la coopération en matière de transport en transit. La réunion servira à préparer un cadre régional et sous-régional de coopération et un recueil de projets et de services à exécuter aux fins de l'application du Programme d'action d'Almaty. Le recueil sera utilisé à des fins de plaidoyer et de collecte de fonds.

III. Conclusions et recommandations

35. Le Programme d'action d'Almaty a établi des liens étroits entre les systèmes de transport en transit efficaces et le développement des pays en développement sans littoral. Le Programme d'action est un document précis et équilibré, qui comporte des mesures spécifiques visant à relever les défis les plus importants que les pays sans littoral rencontrent en matière de développement, par la mise en place de systèmes de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit. Le coût élevé du commerce international représente une entrave importante aux échanges et au développement économique des pays en développement sans littoral. Les mesures destinées à remédier aux problèmes de transit de ces pays doivent porter sur des facteurs multiples tels que l'élargissement de l'accès au marché des biens provenant de pays en développement sans littoral, le déséquilibre des échanges, la faiblesse de l'infrastructure, la mauvaise organisation des transports, la faible utilisation des ressources et la faiblesse des systèmes de gestion, des procédures, de la réglementation et du cadre institutionnel.

36. Compte tenu du fait que les pays en développement sans littoral sont tributaires des pays de transit voisins pour accéder à la mer, la mise en place de systèmes de transit performants passe par une coopération et une collaboration plus efficaces entre ces pays et les pays de transit voisins. Dans ce cadre, les groupements économiques régionaux et les accords de transit, ainsi que les accords bilatéraux, devraient contribuer de façon décisive à la promotion de la coopération dans le domaine du transport en transit.

37. Les réformes de la politique de transit visant à renforcer l'efficacité des opérations de transit et à réduire les coûts des transports, y compris la commercialisation et la libéralisation des services de transport, ainsi que les mesures destinées à améliorer les systèmes de gestion, les procédures, la réglementation et le cadre institutionnel, doivent être encouragées. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent notamment se pencher sur des questions telles que la réglementation des changes, le contrôle des prix ou les systèmes de quotas visant à aider les fournisseurs de services locaux et les restrictions concernant l'utilisation de certains modes de transport.

38. La concurrence entre différents modes de transport et entre différents couloirs de transit devrait être encouragée davantage. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient prendre des mesures particulières favorisant l'utilisation de tous les modes de transport dans les services de transit et créer des couloirs de transit de remplacement en vue de stimuler la concurrence.

39. Tout en reconnaissant que la répartition sectorielle adéquate de l'investissement dans un pays en développement doit reposer sur une évaluation globale des priorités du pays, il y a d'excellentes raisons pour que les pays en développement sans littoral accordent un rang de priorité élevé à l'assistance financière et technique pour l'amélioration de l'infrastructure de transport ainsi qu'à la gestion et à la maintenance des infrastructures existantes. Compte tenu de la pauvreté relative et des handicaps qui caractérisent les pays en développement sans littoral, il importe que l'assistance financière qui leur est destinée soit accordée suivant les conditions les plus généreuses.

40. La communauté internationale devrait accorder un accès accru au marché pour les biens en provenance des pays en développement sans littoral en tenant compte des coûts élevés de transport liés à l'éloignement par rapport aux principaux marchés mondiaux, de l'absence d'accès à la mer et de la dépendance de ces pays à l'égard d'un nombre très limité de produits.

41. Le contrôle et la conduite par les pays des activités menées au titre du Programme d'action d'Almaty sont des facteurs essentiels du développement de l'infrastructure physique et de l'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des infrastructures existantes. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient envisager, dans le cadre de la planification du développement et des allocations budgétaires, mais aussi du dialogue avec leurs partenaires de développement, de donner la priorité à la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces. À cet égard, ils devraient créer, s'il y a lieu, un conseil national du transport et de la facilitation du commerce regroupant les principaux intervenants dans les transactions commerciales internationales, notamment les organismes publics, les fournisseurs de services, les services des douanes, les postes frontière, les banques, les assurances, les transitaires et les commerçants, afin de convenir d'une politique nationale et de mesures opérationnelles propres à assurer l'efficacité des systèmes de transit.

42. Les organisations et organismes du système des Nations Unies et les organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes devraient accorder un appui financier et technique plus important aux pays en développement sans littoral et de transit. Il est nécessaire de mettre en place une assistance concertée et bien coordonnée. Les organisations du système des Nations Unies devraient prendre des mesures pour mettre en commun leurs compétences et leurs ressources de façon à mieux aborder cette question. À cet égard, les mesures identifiées dans les modalités d'application du Programme d'action d'Almaty devraient être résolument appliquées.

43. Les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement sont invités à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spécial créé pour faciliter l'application du Programme d'action et le suivi de la Conférence ministérielle d'Almaty.