



Assemblée générale

Distr. limitée
23 septembre 2008
Français
Original : anglais

Soixante-troisième session

Point 52 b) de l'ordre du jour

**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**

Projet de résolution présenté par le Président de l'Assemblée générale

**Document final de l'examen à mi-parcours 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 ou de transit**

L'Assemblée générale,

*Rappelant sa résolution 62/204 du 19 décembre 2007, en particulier le
paragraphe 11,*

Adopte le document final ci-après :

* Nouveau tirage pour raisons techniques.



Déclaration adoptée à l'issue de la réunion de haut niveau tenue à l'occasion de la soixante-troisième session de l'Assemblée générale et consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Nous, ministres et chefs de délégation participant à la réunion plénière de haut niveau de l'Assemblée générale, consacrée à l'examen à mi-parcours 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 ou de transit¹, tenue à New York les 2 et 3 octobre 2008 :

Rappelant la Déclaration du Millénaire², dans laquelle les chefs d'État et de gouvernement se sont déclarés conscients des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, ont demandé instamment aux donateurs tant bilatéraux que multilatéraux d'accroître leur aide financière et technique à ce groupe de pays pour les aider à satisfaire leurs besoins particuliers de développement et à surmonter les obstacles géographiques en améliorant leurs systèmes de transport en transit, et ont décidé de créer, aux niveaux tant national que mondial, un climat propice au développement et à l'élimination de la pauvreté,

Réaffirmant notre engagement à répondre d'urgence aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et aux difficultés auxquelles ils font face en veillant à l'application intégrale, rapide et effective du Programme d'action d'Almaty, comme le prévoit le Document final du Sommet mondial de 2005³,

Réaffirmant également que le Programme d'action d'Almaty constitue un cadre fondamental pour des partenariats réels entre les pays en développement sans littoral ou de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial,

Reconnaissant que la responsabilité de la mise en place de systèmes efficaces de transit incombe au premier chef aux pays en développement sans littoral ou de transit, qui doivent parvenir à instaurer un environnement leur permettant de créer, d'attirer et de mobiliser efficacement des ressources afin de relever les défis qui se présentent à eux en matière de développement, mais que leurs efforts doivent être constamment appuyés au niveau international par les partenaires de développement et par les organisations internationales et régionales, dans un esprit de responsabilité partagée, en incluant la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire et en tenant compte également des accords d'intégration régionale,

Reconnaissant également que le secteur privé est un protagoniste important qui devrait accroître sa contribution au développement de l'infrastructure et de la capacité de production, notamment par l'établissement de partenariats entre les secteurs public et privé,

¹ Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral ou de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe II.

² Voir résolution 55/2.

³ Voir résolution 60/1.

Reconnaissant en outre que la coopération entre pays de transit et pays en développement sans littoral permet d'améliorer les systèmes de transport de transit, et qu'elle doit être encouragée sur la base des intérêts réciproques des pays en question,

Réaffirmant que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer et la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit par tous les moyens de transport, conformément aux règles applicables du droit international,

Réaffirmant également que les pays de transit ont le droit de prendre, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes,

Exprimant notre soutien aux pays en développement sans littoral qui sortent d'un conflit, en vue de leur permettre de se relever et de reconstruire, selon les besoins, l'infrastructure politique, sociale et économique et de les aider à réaliser leurs priorités de développement, conformément aux buts et objectifs énoncés dans le Programme d'action d'Almaty² et aux objectifs du Millénaire pour le développement,

Prenant acte des documents finals de la Réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, tenue à Ouagadougou, du 18 au 20 juin 2007⁴, et de la Réunion thématique sur le commerce international et la facilitation du commerce, tenue à Oulan-Bator les 30 et 31 août 2007⁵,

Prenant acte également de la réunion régionale d'examen pour l'Asie et l'Europe, tenue à Bangkok les 22 et 23 avril 2008, de la réunion régionale d'examen pour l'Afrique, tenue à Addis-Abeba du 18 au 20 juin 2008, et de la réunion régionale d'examen pour l'Amérique latine, tenue à Buenos Aires le 30 juin 2008, ainsi que de leurs documents finals respectifs,

1. *Réaffirmons* l'engagement que nous avons pris dans le Programme d'action d'Almaty de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral, en tenant compte des problèmes auxquels sont confrontés les pays en développement de transit qui sont leurs voisins, par des mesures identifiées dans les cinq domaines prioritaires du Programme d'action d'Almaty;

Évaluation générale

2. *Reconnaissons* que, malgré la persistance de difficultés, les pays en développement sans littoral en tant que groupe ont connu certains progrès dans leur développement économique d'ensemble et leur croissance. Au cours des cinq dernières années, ils ont enregistré une augmentation des taux de croissance du produit intérieur brut et de l'investissement étranger direct; les exportations sont montées en flèche, surtout pour le pétrole et les autres ressources minérales;

3. *Constatons avec préoccupation* que la croissance économique et le bien-être social des pays en développement sans littoral demeurent très vulnérables aux chocs extérieurs ainsi qu'aux risques multiples auxquels la communauté internationale est exposée;

⁴ A/62/256 et Corr.1, annexes I et II.

⁵ Voir A/C.2/62/4, annexes I et II.

4. *Convenons* que les pays en développement sans littoral ou de transit, avec l'aide de leurs partenaires de développement, ont réalisé quelques progrès dans la mise en œuvre des mesures spécifiques convenues dans le Programme d'action d'Almaty. En Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique latine, ces pays ont intensifié leurs efforts en vue de réformer leurs politiques et d'améliorer leur gouvernance. Les pays donateurs, les organismes de financement et de développement ainsi que les organisations régionales et internationales accordent plus d'attention à la mise en place de systèmes efficaces de transit;

5. *Reconnaissons* que, si les difficultés liées à l'absence de littoral se font sentir dans tous les aspects de leur développement et de leur lutte contre la pauvreté, c'est leur impact sur le commerce extérieur de ces pays qui est le plus grave. Certains progrès, encore qu'inégaux, ont été accomplis mais les pays en développement sans littoral demeurent marginalisés dans le commerce international, ce qui les empêche de tirer pleinement parti du commerce pour réaliser leurs objectifs de développement;

6. *Soulignons* que pour les pays en développement sans littoral, le coût plus élevé du transit des marchandises à travers les frontières pénalise leurs produits sur le plan de la compétitivité et décourage l'investissement étranger et que leurs efforts pour établir des systèmes de transport en transit efficaces continuent de se heurter à des difficultés telles que le manque de moyens de transport, l'insuffisance des capacités de charge des installations portuaires, les retards des passages en douane et du dédouanement aux ports, la dépendance à l'égard de services de transit, les droits et obstacles divers dus à la lourdeur des procédures douanières et toutes les autres contraintes liées à la réglementation, le développement insuffisant des services logistiques, la faiblesse des mécanismes juridiques et institutionnels et le coût des transactions bancaires. À cela s'ajoute le fait que, dans la plupart des cas, les voisins de transit des pays en question sont eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Il faut s'attaquer sans retard à ces problèmes, en accélérant la mise en œuvre des mesures spécifiques définies dans chacun des domaines prioritaires exposés dans le Programme d'action d'Almaty;

Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

7. *Saluons* les efforts faits par de nombreux pays en développement sans littoral ou de transit pour réformer leurs politiques administratives, juridiques et macroéconomiques, en se fondant sur une approche intégrée du commerce et du transport. Ces réformes incluent la libéralisation des services de transit et de transport, la ratification des conventions internationales pertinentes, l'aménagement de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, transparentes et simplifiées, qui ont renforcé la concertation entre le secteur privé et le secteur public pour éliminer les goulets d'étranglement existant en différents points du réseau de services de transit. Il faut poursuivre ces efforts pour assurer l'application effective de ces réformes positives et veiller à ce que les stratégies et les programmes, surtout s'ils débouchent sur une régulation des opérations de transport ou sur la construction de nouvelles infrastructures d'envergure, tiennent pleinement compte des questions d'environnement et des besoins de développement, pour garantir un développement durable aux niveaux local et mondial. La communauté internationale, notamment les organismes de financement et de

développement ainsi que les pays donateurs, devrait accroître son assistance aux pays en développement sans littoral ou de transit à cet égard;

8. *Reconnaissons* le rôle important que jouent la coopération et l'intégration régionales entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit pour résoudre, de façon effective et intégrée, les problèmes que posent les échanges transfrontières et le transport de transit. À cet égard, nous saluons particulièrement les initiatives régionales visant à promouvoir le développement de réseaux de transport de transit ferroviaire et routier telles que les accords concernant la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, le Plan d'action à court terme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique concernant les infrastructures, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, le couloir Europe-Caucase-Asie, le projet de diagnostics des infrastructures nationales en Afrique relatif au développement des infrastructures en Afrique et le Consortium pour les infrastructures en Afrique;

9. *Reconnaissons également* que les conventions internationales relatives au transport et au transit, ainsi que les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les pays en développement sans littoral ou de transit sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et les documents. Nous encourageons les pays en développement, aussi bien sans littoral que de transit, à donner effet aux dispositions de ces conventions et accords;

Développement et entretien des infrastructures de transport

10. *Convenons* qu'en dépit d'un léger progrès enregistré au niveau du développement des infrastructures de transport de transit dans les pays en développement sans littoral, l'insuffisance ou la détérioration des infrastructures de transport ferroviaire et routier, des ports, des voies navigables intérieures, des gazoducs, des transports aériens et des technologies de l'information et des communications qui affectent beaucoup d'entre eux, de même que des règlements et procédures peu harmonisés, le manque d'investissements étrangers et une piètre participation du secteur privé, constituent des obstacles majeurs au développement viable et prévisible de systèmes de transport de transit. Les raccordements des pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux de transport en transit sont très insuffisants par rapport aux attentes. Les maillons manquants posent un grave problème qu'il faut résoudre de toute urgence;

11. *Reconnaissons* que la construction des infrastructures de transport en transit, en particulier des tronçons qui manquent pour compléter les réseaux régionaux, de même que l'amélioration et l'entretien des infrastructures en place jouent un rôle capital dans la réalisation des objectifs de développement convenus au niveau international, en particulier des objectifs de développement du Millénaire;

12. *Encourageons* les pays en développement sans littoral ou de transit à consacrer une part plus importante de leurs investissements publics au développement et à l'entretien des infrastructures, éventuellement avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement. Nous notons que la participation du secteur privé devrait également être encouragée à cet égard;

13. *Soulignons* que le développement et l'amélioration des moyens et services de transport en transit devraient être intégrés dans le modèle de développement économique des pays en développement sans littoral ou de transit et qu'en conséquence, les pays donateurs devraient tenir compte des exigences de la restructuration à long terme des économies des pays en développement sans littoral;

Facilitation du commerce, notamment du commerce international

14. *Notons* que quelques progrès, encore que limités et inégaux, ont été réalisés par les pays en développement sans littoral dans le domaine du commerce international;

15. *Constatons avec préoccupation* que la part des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial des marchandises reste minime. La plupart des pays en développement sans littoral sont toujours tributaires des exportations de quelques produits primaires. Ils restent marginalisés dans le système commercial international, ce qui les empêche de tirer pleinement parti du commerce pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement;

16. *Notons avec préoccupation* qu'environ un tiers de l'ensemble des pays en développement sans littoral n'ont toujours pas intégré le système commercial multilatéral réglementé. C'est pourquoi nous soulignons qu'il faut accélérer encore l'accession des pays en développement sans littoral ou de transit à l'Organisation mondiale du commerce. À cet égard, il importe de tenir compte du degré de développement de chaque candidat lors de la procédure d'accession, notamment des besoins et problèmes particuliers découlant de son désavantage géographique. Les partenaires de développement doivent fournir une assistance dans ce domaine;

17. *Reconnaissons* que l'une des principales raisons de la marginalisation des pays en développement sans littoral est le coût élevé des transactions commerciales. Aussi insistons-nous pour que les négociations actuelles sur l'accès aux marchés des produits agricoles et autres accordent une attention particulière aux produits qui présentent un intérêt spécial pour les pays en développement sans littoral;

18. *Réaffirmons* que, conformément aux engagements figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier aux paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations en cours devraient se concentrer sur les besoins et les intérêts des pays en développement, en particulier des pays en développement sans littoral ou de transit;

19. *Notons* que les négociations en cours à l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce, en particulier sur les articles pertinents du GATT, tels que l'article V sur la liberté de transit, l'article VIII sur les redevances et les formalités et l'article X sur la transparence, telles que prévues par les modalités définies à l'annexe D de la décision du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce en date du 1^{er} août 2004, revêtent une importance particulière pour les pays en développement sans littoral soucieux de promouvoir un flux plus efficace des biens et des services et une amélioration de la compétitivité internationale résultant d'une baisse des coûts des transactions. À cet égard, une assistance technique devrait être fournie aux pays en développement, et particulièrement aux pays en développement sans littoral;

20. *Constatons* que des progrès ont été accomplis en ce qui concerne la coordination des postes frontière, les investissements infrastructurels, les

installations destinées au stockage des marchandises et les cadres normatifs et autres dispositions dont les pays en développement sans littoral ou de transit pourront bénéficier;

21. *Sommes conscients*, cependant, du fait que la facilitation des échanges continue d'être sujette, dans la plupart des pays en développement sans littoral ou de transit, à de nombreux goulets d'étranglement auxquels il convient de s'attaquer d'urgence. Il s'agit notamment des problèmes suivants : le nombre excessif de documents nécessaires pour l'exportation ou l'importation; la multiplication de postes de contrôle prévus et imprévus; le fait que les postes frontière ne sont pas adjacents; l'obligation inutile de former des convois pour le passage en douane; des procédures complexes et non normalisées de dédouanement et d'inspection douanière; l'utilisation insuffisante de l'informatique; la non-transparence des législations, réglementations et procédures relatives au commerce et à la douane; le manque de capacités institutionnelles et de ressources humaines qualifiées; des services logistiques peu développés; la non-interopérabilité des systèmes de transport et l'absence de concurrence dans le secteur des services de transport en transit; la lenteur de la création ou du renforcement des comités de facilitation du commerce et des transports; et le respect insuffisant des conventions internationales sur le transport en transit;

Mesures d'appui internationales

22. *Prenons acte* de l'accroissement de l'aide au développement et du renforcement des mesures d'allègement de la dette en faveur des pays en développement sans littoral. Toutefois, nous notons qu'une bonne partie de l'aide publique au développement est consacrée aux secours d'urgence et à l'aide alimentaire. L'aide au développement destinée au transport, à l'entreposage et aux communications n'a pas évolué au cours des cinq dernières années, et la nécessité d'un appui financier accru à la construction et à l'entretien des infrastructures reste d'une urgente actualité. En dépit de la mise en place de l'Initiative renforcée en faveur des pays pauvres très endettés et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale, qui ont permis à un certain nombre de pays en développement sans littoral ou de transit de bénéficier d'un allègement de la dette, le poids de cette dette demeure élevé pour la plupart de ces pays;

23. *Soulignons* la nécessité d'attirer les investissements privés, y compris les investissements étrangers directs. La participation du secteur privé par le biais du cofinancement peut jouer, à cet égard, un rôle de catalyseur. Nous rappelons qu'en dépit d'un accroissement du flux des investissements étrangers directs, la participation du secteur privé à la mise en place des infrastructures conserve de grandes potentialités;

24. *Prenons acte* de l'attention et des ressources accrues que le système des Nations Unies et les organisations internationales consacrent aux problèmes des pays en développement sans littoral ou de transit. Nous constatons avec satisfaction les progrès accomplis dans l'élaboration de mécanismes efficaces de suivi permettant de mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty². Nous apprécions le travail accompli par les entités suivantes : le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui a élaboré un ensemble d'indicateurs macroéconomiques sur le

commerce et les transports; la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, qui a mis au point une méthode de calcul temps/coût; et la Banque mondiale, auteur d'un Indicateur de performance logistique et des indicateurs du projet « Doing Business », qui fournissent des données quantifiables pour l'évaluation des progrès. Nous soulignons que ces initiatives doivent être poursuivies;

Mesures à prendre pour accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

25. *Demandons* aux pays en développement sans littoral ou de transit de prendre les mesures suivantes afin d'accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty :

a) Promouvoir la mise à profit des enseignements tirés des initiatives relatives aux infrastructures, qui visent à encourager les investissements transfrontières intégrés dans le domaine des infrastructures;

b) Renforcer davantage encore le cadre juridique qui régit le transport en transit, notamment par le biais de l'application intégrale et effective des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux;

c) Promouvoir la coopération entre les réseaux ferroviaires en vue de faciliter l'exploitation de trains directs;

d) Faciliter le transit routier en harmonisant les frais de transit routier, les dimensions des véhicules, les limites de charge par essieu et la masse en charge des véhicules, l'assurance responsabilité civile automobile au tiers et les contrats de transport routier de marchandises;

e) Appliquer effectivement des mesures de facilitation des échanges, telles que la mise en œuvre de systèmes régionaux de transit douanier, la réduction au minimum du nombre de documents commerciaux et de transport, l'harmonisation des heures de travail aux frontières nationales, la publication des formalités et des droits et redevances en matière de transit, la coordination interinstitutions des services de contrôle aux frontières, ainsi que l'établissement de communautés portuaires et la promotion de leur fonctionnement effectif;

f) Envisager la possibilité de négocier et d'octroyer des zones franches au sein des ports maritimes, lorsque cela n'est pas encore fait;

g) S'employer à éliminer la pratique des convois pour le passage en douane. À cette fin, négocier des accords mutuellement favorables en vue de la mise en place d'un système prévoyant que les véhicules qui servent aux opérations de transit répondent à des conditions de sécurité agréées et, si des escortes sont nécessaires, prévoir des escortes douanières quotidiennes;

h) Prendre des mesures adéquates et efficaces de supervision des agents de contrôle affectés aux couloirs de transport routier, afin de réduire les barrages. À cet égard, les commissions régionales devraient aider les pays en développement de transit à faire face au problème du détournement des marchandises en transit vers le marché national;

i) Améliorer les infrastructures frontalières et instaurer un système de guichet unique aux frontières, parallèlement à la mise en place de programmes indispensables de renforcement des capacités;

j) Mettre pleinement à profit les technologies de l'information et des communications afin de promouvoir la facilitation du commerce et les échanges d'informations entre les transporteurs et les négociants et au sein de chacun de ces groupes;

k) Élargir et approfondir la coopération et la collaboration entre le secteur public et le secteur privé et, à cet égard, renforcer les espaces de concertation tels que les comités de facilitation des transports ou les comités de gestion des couloirs de transit;

l) Mobiliser un volume suffisant d'investissements de toutes origines, y compris le secteur privé, en vue de l'établissement et de l'entretien des réseaux de transport, ainsi que de l'instauration des maillons manquants;

m) Selon qu'il conviendra, recourir à des partenariats mutuellement avantageux entre le secteur public et le secteur privé, en vue d'obtenir des ressources financières additionnelles, ainsi que des systèmes technologiques et des systèmes de gestion;

n) Se tenir au fait des systèmes technologiques et de gestion qui intéressent le commerce et le transport. À cet égard, il apparaît urgent de renforcer, dans de nombreux ports maritimes, les capacités d'accueil des conteneurs;

o) Envisager de désigner un point de contact qui sera chargé de la mise en œuvre et de la coordination du Programme d'action d'Almaty à l'échelon national;

26. *Saluons* la proposition tendant à établir, à Oulan-Bator, un groupe international de réflexion chargé de renforcer, à l'échelon des pays en développement sans littoral, les capacités d'analyse nécessaires à une optimisation de notre action commune visant à assurer la mise en œuvre effective des dispositions internationales, en particulier le Programme d'action d'Almaty et les objectifs du Millénaire pour le développement. À cette fin, nous demandons instamment aux organisations internationales et aux pays donateurs d'aider les pays en développement sans littoral à concrétiser cette initiative;

27. *Engageons* les donateurs et les institutions financières et de développement à caractère multilatéral ou régional, à fournir aux pays en développement sans littoral ou de transit une assistance technique et financière appropriée, substantielle et mieux coordonnée, particulièrement sous la forme de dons ou de prêts concessionnels, pour leur permettre de mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty et en particulier de construire, d'entretenir et d'améliorer leurs installations de transport et d'entreposage et autres équipements liés au transit, ainsi que de créer des itinéraires de remplacement et d'améliorer les communications, pour favoriser la réalisation de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux;

28. *Engageons également* les partenaires de développement à rendre opérationnelle l'Initiative d'aide au commerce, afin de soutenir les mesures de facilitation du commerce et l'assistance technique relative au commerce, ainsi que la diversification des produits d'exportation grâce au développement des petites et

moyennes entreprises et à la participation du secteur privé dans les pays en développement sans littoral;

29. *Encourageons* la communauté internationale à redoubler d'efforts pour faciliter l'accès aux technologies relatives aux systèmes de transport en transit, y compris les technologies de l'information et des communications, et pour promouvoir le transfert de ces technologies;

30. *Encourageons également* le renforcement de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire avec la participation des donateurs, ainsi que de la coopération entre les organisations sous-régionales et régionales à l'appui des pays en développement sans littoral ou de transit en vue de la mise en œuvre intégrale et effective du Programme d'action d'Almaty;

31. *Engageons* les organisations compétentes du système des Nations Unies, les commissions régionales, le Programme des Nations Unies pour le développement et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et invitons les autres organisations internationales, y compris la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation mondiale du commerce, les organisations d'intégration économique régionale et les autres organisations régionales et sous-régionales compétentes, à intégrer davantage le Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail, en prenant en compte l'examen à mi-parcours, et les encourageons à continuer, selon qu'il conviendra, dans le cadre de leurs mandats respectifs, de soutenir les pays en développement sans littoral ou de transit, notamment par des programmes cohérents et bien coordonnés d'assistance technique au transport en transit. Plus particulièrement, nous :

a) Encourageons le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement à continuer d'assurer le suivi coordonné et effectif de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et l'établissement de rapports à ce sujet, conformément à la résolution 57/270 B de l'Assemblée générale, à renforcer ses activités de plaidoyer en vue de faire connaître le Programme d'action d'Almaty sur le plan international et de mobiliser des ressources, et à intensifier la coopération avec les organisations du système des Nations Unies afin d'assurer une mise en œuvre efficace et dans les délais du Programme d'action d'Almaty;

b) Encourageons les commissions régionales à continuer de renforcer l'action qu'elles mènent pour coopérer avec les pays en développement sans littoral ou de transit en vue de mettre en place des systèmes régionaux intégrés de transport en transit, d'harmoniser la réglementation et les procédures régissant les opérations d'importation, d'exportation et de transit avec les conventions et les normes internationales, de promouvoir les couloirs de transport intermodal, d'encourager l'adhésion aux conventions internationales sur le transport en transit et une meilleure application de ces conventions, et d'aider à mettre en place des mécanismes nationaux de coordination des activités destinées à faciliter les transports ainsi qu'à améliorer la planification et la mise en place des maillons manquants dans les réseaux d'infrastructure régionaux, particulièrement en Afrique;

c) Encourageons la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à continuer de renforcer son assistance technique dans les domaines de l'infrastructure et des services, des accords de transport en transit, du commerce

électronique et de la facilitation du commerce, ainsi que des négociations commerciales avec l'Organisation mondiale du commerce et de l'adhésion à cette organisation. La Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux devrait, dans le cadre de son mandat, renforcer ses travaux d'analyse et son assistance technique aux pays en développement sans littoral. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement devrait élaborer des outils et des guides d'investissement pratiques et déterminer des pratiques de référence en vue de soutenir les pays en développement sans littoral dans l'action qu'ils mènent pour attirer des flux plus importants d'investissements étrangers directs;

d) Encourageons le Programme des Nations Unies pour le développement à accroître l'apport de programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités dans le domaine commercial aux pays en développement sans littoral;

e) Invitons l'Organisation mondiale du commerce à continuer de fournir une assistance technique aux pays en développement sans littoral en vue du renforcement de leurs capacités de négociation;

f) Invitons la Banque mondiale à continuer d'accorder la priorité aux demandes d'assistance technique visant à soutenir les efforts déployés sur les plans national et régional en vue de promouvoir une exploitation efficace des services de transit existants, y compris le recours aux technologies de l'information et la simplification des procédures et des documents;

g) Invitons l'Organisation mondiale des douanes et les autres organisations internationales et régionales compétentes à continuer d'accroître l'apport de programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral ou de transit dans les domaines de la réforme des douanes, de la simplification et de l'harmonisation des procédures, ainsi que de l'application et du respect des règles;

32. *Invitons* le Secrétaire général à envisager, le moment venu, d'entreprendre l'examen final de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, conformément au paragraphe 49 dudit Programme.