



Assemblée générale

Soixante-troisième session

19^e séance plénière

Vendredi 3 octobre 2008, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. d'Escoto Brockmann (Nicaragua)

En l'absence du Président, M. Enkhbayar (Mongolie) assume la présidence.

La séance est ouverte à 10 h 5.

Réunion plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Point 52 de l'ordre du jour (*suite*)

Groupes de pays en situation particulière

- b) 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 ou de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit**

Rapport du Secrétaire général (A/63/165)

Projet de résolution (A/63/L.3*)

Le Président par intérim : Je donne la parole à S. E. M. Park In-kook, Chef de la délégation de la République de Corée.

M. Park In-kook (République de Corée) (*parle en anglais*) : Je remercie le Président de l'Assemblée générale d'avoir convoqué en temps voulu la présente

séance importante. J'exprime également ma gratitude au Secrétaire général Ban Ki-moon pour le rapport perspicace dont nous sommes saisis (A/63/165). Je pense que le rapport nous servira de bon guide. Il décrit de façon succincte les progrès réalisés, les enseignements tirés et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Il y a cinq ans, à Almaty (Kazakhstan), les participants à la Conférence ministérielle internationale ont établi une feuille de route complète pour encourager la solidarité et le partenariat internationaux afin d'aider les pays en développement sans littoral. Les documents issus de la Conférence, la Déclaration et le Programme d'action d'Almaty, reflétaient le ferme engagement de la communauté internationale à se pencher sur les difficultés et les besoins particuliers des pays en développement sans littoral, conformément à la Déclaration du Millénaire.

À cet égard, ma délégation relève l'évaluation globale du Secrétaire général selon laquelle au cours des cinq dernières années, les pays en développement sans littoral ou de transit, avec l'aide des partenaires de développement, ont accompli des progrès tangibles dans l'application des mesures prévues dans le Programme d'action d'Almaty.

La République de Corée, qui s'est elle-même battue contre le piège de la pauvreté pendant plusieurs de ces dernières décennies, comprend parfaitement les difficultés des pays en développement sans littoral et s'engage à soutenir leurs efforts pour parvenir à un

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations. Les rectifications ne doivent porter que sur les textes originaux des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau C-154A. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.



développement durable. Le nouveau gouvernement de la République de Corée a fait de la contribution à la communauté internationale en tant que partenaire fiable l'un des piliers de sa politique étrangère. Dans cet esprit, nous renforçons actuellement notre rôle dans les programmes d'aide publique au développement (APD).

Depuis 2000, le volume de notre aide publique au développement a triplé et notre aide à l'Afrique a été multipliée par trois au cours des trois dernières années. Nous prévoyons maintenant de tripler notre APD actuelle, pour atteindre plus de 3 milliards de dollars à la fin de l'année 2015. Étant donné que l'APD reste la principale source de financement pour développer les infrastructures des pays sans littoral, cette augmentation record du volume de notre APD contribuera à aider ces pays à surmonter leur handicap géographique et à avancer vers une croissance économique et une prospérité tangibles.

Le commerce est depuis longtemps reconnu comme le moteur du développement, et la République de Corée l'utilise depuis longtemps pour stimuler sa propre croissance économique. Nous sommes donc bien conscients du rôle crucial que le commerce peut jouer dans le développement d'un pays. Dans ce contexte, mon gouvernement offre un accès en franchise de droits et hors contingentement aux pays les moins avancés. Sur les 31 pays en développement sans littoral, 16 bénéficient à ce jour du programme mis en place par mon gouvernement. Nous allons également accroître notre contribution au Cadre intégré pour les pays les moins avancés et élargir nos programmes de formation sur les règles et dispositions de l'Organisation mondiale du commerce.

L'existence d'infrastructures et de services de transport efficaces, préalable nécessaire au développement des pays en développement sans littoral, facilitera leur intégration dans le système commercial international et dans l'économie mondiale dans son ensemble. Cependant, on constate encore d'importants manques de financement, qui ne peuvent être comblés qu'avec la participation du secteur privé. Afin d'attirer des capitaux privés dans le développement des infrastructures, le Gouvernement coréen a accueilli l'an passé la Conférence ministérielle sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures. La Conférence ministérielle sur les transports, organisée en Corée en 2006, reflétait elle aussi la volonté de mon

gouvernement de contribuer à la cause du développement des infrastructures.

La fracture numérique reste une préoccupation majeure pour les pays en développement sans littoral, avec seulement 2,9 utilisateurs d'Internet pour 100 habitants en 2006. Si ce fossé continue de s'élargir, il pourrait devenir un obstacle sérieux à la participation des pays en développement sans littoral au système économique international, qui est de plus en plus dépendant des technologies de l'information et de la communication. Sur ce point, la République de Corée est prête à jouer un rôle dans la réduction de la fracture numérique en partageant la technologie et le savoir-faire qui l'ont aidée à devenir le pays du monde où la concentration d'utilisateurs d'Internet à haut débit est la plus forte.

Dans l'ensemble, le présent examen à mi-parcours montre qu'il reste encore beaucoup à faire, bien que quelques progrès aient été accomplis, pour réaliser les engagements que nous avons souscrits dans le Programme d'action d'Almaty. Les pays en développement sans littoral ne progresseront pas du fait d'un seul acteur : il faut au contraire des efforts communs de la part de ces pays eux-mêmes, ainsi que des pays en développement de transit de la communauté internationale et de l'ONU.

Je puis assurer à l'Assemblée que la République de Corée, avec d'autres partenaires de développement, se tiendra aux côtés des pays en développement sans littoral. Nous soutiendrons leurs nobles efforts pour surmonter les difficultés particulières que leur posent l'absence d'accès territorial à la mer et leur éloignement et isolement par rapport aux marchés mondiaux.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à M. Yao Wenlong, représentant de la Chine.

M Yao Wenlong (Chine) (parle en chinois) : La délégation chinoise vous félicite pour l'organisation de cette réunion. Elle s'associe à la déclaration de la République d'Antigua-et-Barbuda faite au nom du Groupe des 77 et de la Chine et voudrait remercier le Secrétaire général adjoint, M. Diarra, et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement pour tout ce qu'ils ont fait en prévision de cette réunion.

Depuis le début de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, il y a cinq ans, les pays

en développement sans littoral, grâce au vigoureux appui de la communauté internationale, y compris des pays en développement de transit, et grâce à leurs propres efforts inlassables, ont réalisé des progrès significatifs en matière de développement économique et social. Le rapport du Secrétaire général (A/63/165) montre que pour les pays en développement sans littoral, entre 2003 et 2006, le produit intérieur brut, les investissements étrangers directs et l'aide publique au développement (APD) ont augmenté en moyenne de 8 %, 11,55 % et 21,4 % par an, respectivement, soit une augmentation plus élevée que celle des pays en développement dans leur ensemble sur la même période. Ces chiffres montrent clairement que le Programme d'action a joué un rôle important dans la promotion du développement économique et social des pays en développement sans littoral.

Nous ne pouvons, toutefois, faire semblant d'ignorer qu'il n'y a pas eu de changement fondamental dans la position défavorable occupée par ces pays dans le système économique mondial. Il n'y a pas eu non plus d'amélioration fondamentale concernant leurs difficultés particulières, telles que l'inefficacité des transports, la faiblesse des infrastructures et les coûts élevés du commerce. Depuis 2007 en particulier, les trois problèmes insolubles qui ont surgi à brefs intervalles dans les domaines financier, énergétique et alimentaire ont aggravé les obstacles auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral et ajouté à l'incertitude de leur environnement en matière de développement.

En 2007, les pays en développement sans littoral représentaient moins de 1 % du commerce international, constituaient la moitié des 20 pays où l'indicateur du développement humain était le plus bas et représentaient 9 des 10 pays du monde où le coût par conteneur pour le commerce d'import-export était le plus élevé. Qui plus est, la flambée récente des prix de l'énergie a considérablement accru le coût du transport en transit pour les pays en développement sans littoral. Il y a encore beaucoup à faire pour réaliser pleinement tous les objectifs du Programme d'action.

La communauté internationale a décidé, par consensus, d'aider les pays en développement sans littoral à atteindre un développement durable. Face aux difficultés que rencontre le développement économique mondial, il est particulièrement important que nous soyons réunis ici pour l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Nous devrions saisir l'occasion que cet examen nous offre pour évaluer

méthodiquement la mise en œuvre du Programme d'action, définir globalement les priorités de notre future coopération, veiller à ce qu'il soit donné suite aux engagements pertinents pris et entreprendre de répondre aux nouveaux défis en matière de développement. Dans cet esprit, la Chine propose que la communauté internationale concentre son attention sur les actions suivantes :

Premièrement, réaffirmer les engagements politiques. Le Programme d'action d'Almaty incarne la ferme résolution et l'engagement solennel qu'a pris la communauté internationale d'aider les pays en développement sans littoral, et constitue à la fois le plan d'action spécifique et le cadre fondamental de la coopération à cette fin. Nous devons en faire le pivot de notre action pour renforcer l'esprit de partenariat mondial, respecter tous les engagements pris et apporter un appui total au développement durable de ces pays.

Deuxièmement, relever activement les défis qui se présentent. La mise en œuvre du Programme d'action devrait suivre le rythme des évolutions actuelles. Les organismes internationaux concernés devraient évaluer de façon systématique l'impact et les répercussions des nouveaux obstacles à la progression des pays en développement sans littoral ou de transit. La communauté internationale, pour sa part, devrait particulièrement veiller à aider ces deux groupes de pays à relever les nouveaux défis que posent le changement climatique, le ralentissement de l'économie mondiale, les perturbations des marchés financiers et la flambée des prix de l'énergie.

Troisièmement, augmenter l'aide au développement. L'aide au développement représente un facteur crucial dans les efforts visant à aider les pays en développement sans littoral à s'extraire de leurs difficultés. La communauté internationale, et en particulier les pays donateurs développés, devrait renverser la tendance de ces dernières années à la baisse plutôt qu'à l'augmentation de l'APD. L'engagement pris par les pays donateurs développés de consacrer 0,7 % de leur revenu national brut à l'APD devrait être rapidement concrétisé, avec une augmentation effective de la part de l'APD consacrée au financement du développement des infrastructures et d'autres secteurs de production. L'ampleur, la durabilité et la prévisibilité des financements devraient encore être améliorées.

Quatrièmement, élargir les préférences commerciales. Le commerce est un important moteur de développement durable pour les pays en développement sans littoral. La communauté internationale devrait tout faire pour que le Cycle de négociations de Doha reprenne au plus vite, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, et pour que soit conclu rapidement un accord d'ensemble qui reflète véritablement le thème du développement. Elle devrait continuer à renforcer la facilitation du commerce et à élargir les préférences accordées aux pays en développement sans littoral et, grâce à une aide commerciale et à d'autres mesures, à soutenir les efforts de ces derniers pour renforcer leur capacité commerciale afin qu'ils puissent véritablement participer au système commercial international et en tirer profit.

Cinquièmement, renforcer les mécanismes de coopération. Des mécanismes de coopération bien coordonnés constituent la garantie institutionnelle d'une application réussie du Programme d'action. La communauté internationale devrait continuer à renforcer la coordination des politiques et le partage des informations, à promouvoir effectivement la coopération économique régionale et sous-régionale, à appuyer énergiquement la coopération entre secteurs public et privé et à explorer de façon approfondie les possibilités de mécanismes de financement novateurs. Dans le même temps, le Bureau du Haut-Représentant devrait également continuer à promouvoir la coopération et la coordination entre les organisations internationales compétentes et les organismes des Nations Unies.

La Chine est un pays en développement de transit, et certaines parties de son territoire ont des aspects qui les rapprochent des pays sans littoral. Certaines de nos provinces intérieures connaissent des conditions naturelles pires que certains pays sans ouverture sur la mer. La Chine a donc une expérience directe des difficultés particulières que connaissent les pays en développement sans littoral. La Chine a toujours énergiquement soutenu les pays en développement sans littoral dans leurs efforts de développement, activement promu et mis en œuvre une coopération avec ces pays en matière de transport en transit, renforcé constamment les mesures en leur faveur et honoré ses engagements dans le cadre du Programme d'action.

À l'heure actuelle, la Chine contribue pour plus de 10 % à la croissance économique mondiale, ce qui

se répercute sur les pays en développement voisins sans littoral en donnant une forte impulsion à leur croissance économique. La Chine s'emploie à faire progresser la coopération économique régionale en Asie centrale, en Asie du Nord-Est et dans le bassin du Mékong. Cette coopération bénéficie aux pays en développement sans littoral d'Asie. À travers des mécanismes tels que le Forum sur la coopération sino-africaine, nous avons aussi continué à renforcer notre soutien aux pays en développement sans littoral en Afrique. Lors de la Réunion de haut niveau des Nations Unies sur les objectifs du Millénaire pour le développement, la semaine dernière, le Premier Ministre Wen Jiabao a annoncé six mesures concrètes que la Chine s'engage à appliquer pour offrir une assistance, dans la mesure de ses moyens, aux autres pays en développement, y compris les pays en développement sans littoral, en matière de développement agricole, de réponse à la crise alimentaire, de formation de personnel, d'allègement et d'annulation de la dette, de préférences commerciales et d'énergie.

La Chine continuera à observer les principes que sont les consultations sur un pied d'égalité, les intérêts et avantages mutuels et le développement commun pour honorer de façon pleine et entière tous les engagements contenus dans le Programme d'action et pour partager les possibilités de développement avec les pays en développement sans littoral, afin de relever avec eux les défis du développement.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Giadalla A. Ettalhi, Chef de la délégation de la Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste.

M. Ettalhi (Jamahiriya arabe libyenne) (*parle en arabe*) : Pour commencer, nous voudrions exprimer nos sincères remerciements pour l'organisation opportune de cette réunion et féliciter M. Miguel d'Escoto Brockmann pour son élection à la présidence de l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session.

Les besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral ont été reconnus par l'ONU dans la Déclaration du Millénaire (résolution 55/2), ainsi que par d'autres organisations internationales concernées. Il s'agit entre autres de l'absence d'accès à la mer de ces pays et leur isolement par rapport aux marchés internationaux, ce qui a une incidence négative sur leurs efforts de développement

en général et limite leur capacité à atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Cette situation est bien connue de tous.

Le Programme d'action d'Almaty vise à répondre aux difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral ou de transit. Le Programme indique clairement que l'absence de littoral est un défi, et non une fatalité, défi que la solidarité et la coopération internationales peuvent aider à relever. Beaucoup de pays en développement de transit, voisins des pays en développement sans littoral, supportent une charge supplémentaire en raison des besoins en matière de transport en transit et de la nécessité de construire et de renforcer l'infrastructure routière, d'exécuter des programmes de services et d'entretien et de développer les ressources humaines et les systèmes financiers et administratifs nécessaires dans ce domaine.

Par conséquent, la création, la consolidation et l'entretien d'un bon système de transport en transit représentent un grand défi pour les pays en développement sans littoral et pour les autres pays en développement. Mon pays, la Libye, connaît bien ces difficultés.

Les coûts que doivent ainsi supporter les pays en développement dépassent souvent leurs capacités financières, et il est incontestable que nos partenaires de développement peuvent encourager et appuyer les efforts que font ces pays pour créer des moyens et systèmes effectifs de transport en transit et pour développer les ressources humaines et les compétences requises. Nous estimons que la coopération régionale peut faciliter le transport en transit et en abaisser le coût, en contribuant de façon significative à résoudre les problèmes posés par ce transport grâce à la mise en commun des ressources et des capacités, l'harmonisation et l'allègement des réglementations sur le passage des frontières et la garantie de l'accès des produits aux marchés voisins et d'outre-mer. Il est encourageant de constater que le développement des infrastructures de base pour le transport en transit est l'une des priorités nationales des pays africains. Il fait également partie des objectifs stratégiques de développement. Nous soutenons les politiques et les initiatives adoptées par l'Union africaine, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique et des groupements économiques régionaux sur le continent africain, qui visent toutes à appuyer les efforts de ces pays et à renforcer la coopération régionale entre eux.

Nous confirmons qu'il est nécessaire d'établir et d'encourager des systèmes efficaces de transport en transit en Afrique, en créant de véritables partenariats entre les pays en développement sans littoral et ceux de transit dans le cadre d'une intégration régionale. Nous appelons les institutions financières internationales et régionales à augmenter leur aide financière et technique. Cette aide devrait être coordonnée de manière à développer les infrastructures de transport en transit et à s'efforcer de combler les insuffisances des réseaux de transports terrestres, afin de relier les pays sans littoral aux autres pays africains et de traiter en priorité les besoins en infrastructures de base dans le cadre de l'aide au commerce. En outre, l'aide extérieure au développement destinée à ces infrastructures devrait être accrue.

Convaincue de la nécessité de l'intégration africaine, la Libye soutient les politiques et initiatives qui visent à créer des routes et des réseaux reliant les pays africains, lesquels sont essentiels au développement et à l'amélioration de la production et des services dans les pays sans littoral. De tels liens encourageraient en outre les échanges commerciaux des pays sans littoral avec les autres pays du continent et avec les marchés internationaux.

À cet égard, mon pays réalise actuellement un grand projet routier, intitulé l'Autoroute Kadhafi. Nous travaillons à la construction de routes dans le désert en direction des pays sans littoral, selon deux axes, l'un à l'est et l'autre à l'ouest de la Libye. C'est un projet de taille, auquel nous consacrons actuellement d'importants efforts. Nous pensons ainsi contribuer à ouvrir des possibilités de stabilité économique et sociale et à réduire les facteurs d'immigration illégale, et donc les répercussions économiques et sociales et les risques sécuritaires liés à cette immigration.

En conclusion, mon pays confirme qu'il est nécessaire d'appuyer et d'accroître les efforts du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement pour mobiliser le soutien nécessaire et appuyer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Nous considérons la coopération dans ce domaine comme l'une des plus importantes entre les pays du Sud, car la plupart des pays sans littoral ou de transit sont également des pays en développement. La réussite du programme d'action augmentera les transactions entre pays du Sud et aboutira à une intégration économique qui est dans l'intérêt de tous.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Peter Maurer, Chef de la délégation de la Confédération suisse.

M. Maurer (Suisse) (*parle en anglais*) : Les contraintes géographiques peuvent être un défi, mais elles ne sont pas une fatalité. Les pays sans débouché sur la mer se heurtent, dans leur développement, à des obstacles que ne rencontrent pas les autres pays. Il est cependant possible de surmonter ces obstacles, et c'est précisément ce que nous faisons par le biais du Programme et de la Déclaration d'Almaty. La Déclaration et le Programme ont nettement contribué à inscrire les besoins particuliers des pays en développement sans littoral à l'ordre du jour du débat politique. Le présent examen à mi-parcours nous offre une bonne occasion de faire le bilan des progrès réalisés, d'analyser les lacunes existantes et de dégager les actions à entreprendre pour y remédier. L'excellent rapport établi par le Secrétaire général et ses collaborateurs comporte plusieurs points intéressants qui doivent retenir notre attention.

J'en évoquerai ici quelques-uns. Tout d'abord, à Almaty, nous avons sous-estimé l'effet d'entraînement produit par la croissance spectaculaire des grandes économies émergentes. Leurs marchés ouvrent, au moins à certains pays sans littoral, des débouchés régionaux qui remplacent ou complètent les marchés d'outre-mer. La proximité immédiate de ces marchés dynamiques peut atténuer sensiblement les coûts du transport et la dépendance à l'égard des couloirs de transit. À moyen terme, le stade d'avancement croissant de ces économies émergentes devrait également inciter les pays de la région à diversifier leurs exportations, et donc rendre de nombreux pays en développement moins vulnérables à l'instabilité des prix des produits de base.

Par ailleurs, nous espérons que les importantes recettes d'exportation des marchés émergents apporteront aux pays en développement sans littoral des capitaux d'investissement supplémentaires, ce qui facilitera également leur intégration régionale au niveau des marchés de capitaux. Les besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et l'intensification du commerce entre pays du Sud sont deux aspects qui doivent être traités en parallèle. Si le soutien continu de tous les partenaires de développement aux pays en développement sans littoral est d'une importance cruciale, il faut aussi que les économies émergentes désireuses et capables d'assumer leur part de responsabilité dans la stabilité et

la prospérité économiques internationales jouent un grand rôle moteur.

Deuxièmement, nous tenons à rappeler l'importance de la liberté de transit. Dans le cadre des négociations en cours au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation du commerce, la Suisse et plusieurs pays en développement sans littoral ont présenté conjointement un projet de texte qui clarifie et améliore l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. Cette proposition vise non seulement à renforcer la liberté de transit et à harmoniser les droits et redevances de transit, mais aussi à réduire les effets discriminatoires que pourraient avoir les accords régionaux ou bilatéraux sur le transit, en abordant notamment la question des systèmes de contingentement. Certes, l'insertion d'une formulation ambitieuse dans le futur accord de l'OMC sur la facilitation du commerce n'est pas suffisante en soi, mais elle ouvre la voie à une série beaucoup plus ample de mesures concrètes visant à faciliter le commerce tout au long des chaînes d'approvisionnement, dans le but de mettre réellement en place des itinéraires de transit viables, prévisibles et d'un coût raisonnable.

Troisièmement, le Programme d'action d'Almaty a permis de rassembler un grand nombre de pays faisant face aux mêmes problèmes sous le même vocable de pays en développement sans littoral. En même temps, les pays de transit et les partenaires de développement se sont joints au processus dans un esprit de partenariat. Cependant, même si ce programme a été fermement établi et reconnu, il faut aller plus loin. Les priorités et les besoins des pays en développement sans littoral diffèrent de plus en plus. Leurs points de départ, leurs avantages comparatifs, leurs politiques économiques et leurs infrastructures de transport évoluent dans le temps en réponse aussi bien au marché mondial qu'à une plus forte intégration régionale.

Il est donc important que les organisations internationales, telles que la Banque mondiale et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, continuent de travailler sur des indicateurs et des dispositifs de surveillance communs fiables. Des objectifs et des indicateurs fiables permettent de veiller à ce que les ressources limitées soient bien utilisées dans chaque cas là où elles sont le plus nécessaires. En offrant une base objective de travail, ils facilitent également la coopération bilatérale

et régionale cruciale sur le transit et d'autres domaines liés à la facilitation du commerce.

La géographie peut en effet poser un défi, mais elle ne dicte pas le destin d'un pays. La Suisse, elle-même pays sans littoral, reste fermement résolue à aider les pays en développement sans littoral à mieux s'intégrer dans les marchés mondiaux.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne la parole au représentant de l'Éthiopie.

M. Alemu (Éthiopie) (*parle en anglais*) : Je voudrais commencer par exprimer notre sincère gratitude au Président qui a organisé cette importante réunion de haut niveau tout à fait bienvenue dans le cadre de la soixante-troisième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, qu'il préside de manière très efficace. Ma délégation tient à l'assurer qu'elle est prête à l'aider à s'acquitter de ses responsabilités dans ce domaine, ainsi que des autres responsabilités liées à ses hautes fonctions.

Je voudrais également saisir cette occasion pour féliciter le Secrétaire général de son rapport détaillé et approfondi sur les problèmes intéressant les pays sans littoral. Il est certain que ce rapport contribuera beaucoup à ces délibérations sur l'examen du programme.

Nous avons pris bonne note que le rapport du Secrétaire général rend compte en détail de l'évolution de la situation des pays en développement sans littoral depuis le lancement du Programme d'action d'Almaty en 2003. Comme le rapport l'indique clairement, un certain nombre de pays sans littoral s'emploient à élaborer des politiques essentielles de transit, tout en s'efforçant de développer leurs infrastructures. Même si ces pays, comme tous les autres, sont touchés par la hausse des prix des denrées alimentaires et du pétrole, leurs économies ont également profité de ces flambées des prix par ailleurs négatives.

Il est en effet rassurant de voir que les besoins des pays sans littoral retiennent comme jamais l'attention dans de nombreux forums internationaux. Assurément, leur situation unique et en particulier leurs problèmes communs commencent à figurer en bonne place à l'ordre du jour des discussions commerciales multilatérales de haut niveau, telles que la douzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement qui a eu lieu en avril dernier au Ghana, et la table ronde des Nations Unies sur les besoins d'investissements des pays en

développement sans littoral, qui a eu lieu avant-hier ici à New York. Nous jugeons encourageantes ces tendances positives.

Néanmoins, malgré ces faits encourageants, les pays sans littoral continuent de faire face à de nombreux défis, en raison de leur handicap géographique, qui entravent sérieusement leurs efforts pour réaliser les objectifs de réduction de la pauvreté et améliorer le niveau de vie de leurs populations. Il reste donc fort à faire pour mobiliser un soutien concret visant à mieux répondre aux problèmes économiques auxquels ils ont à faire face.

Comme il est clairement précisé dans le Programme d'action d'Almaty, les mesures les plus importantes qui devraient être prises en vue d'atténuer les difficultés des pays en développement sans littoral et d'y remédier sont des stratégies appropriées et réalistes élaborées par les pays eux-mêmes. Il est évidemment tout aussi important que ces pays collaborent avec les États côtiers voisins pour créer des systèmes efficaces et mutuellement avantageux de transport en transit, de douane et d'autres infrastructures appropriées. La plupart de ces États côtiers qui entourent les pays sans littoral souffrent eux-mêmes d'un manque d'infrastructures efficaces et ne font pas l'objet d'une intégration économique régionale optimale.

En raison des distances géographiques et des systèmes de transit lourds et coûteux, les pays en développement sans littoral ont besoin d'un accès spécial aux marchés pour compenser leur position moins compétitive sur le marché international. Ils ont besoin d'une assistance financière et technique pour les aider dans leurs efforts de mise en place et de remaniement de leurs systèmes d'infrastructure, notamment le réseau ferroviaire, le réseau d'autoroutes et les ports secs. Ils ont besoin d'une assistance technique pour moderniser les formalités de transit douanier.

Les pays sans littoral devraient pouvoir bénéficier du soutien dont ils ont besoin pour surmonter les difficultés commerciales qu'ils connaissent sur le plan de l'offre. Il est grand temps que nous instaurions les conditions qui permettront d'assurer une interaction simple et harmonieuse entre le Programme d'action d'Almaty et l'Initiative d'aide au commerce de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) afin de renforcer efficacement les capacités des pays sans littoral, qui font pour la plupart partie de la catégorie

des pays les moins avancés et se heurtent à d'énormes difficultés sur le plan de l'offre.

Les pays sans littoral doivent continuer à demander l'adoption de conventions et de lois internationales qui affirment leur droit à une liberté de transit sans obstacle. Ils devraient s'activer pour que soient améliorés les instruments juridiques internationaux, tels que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de l'OMC, particulièrement en ce qui concerne les relations entre les pays sans littoral et leurs voisins côtiers. À cette fin, nous devrions engager un effort concerté avec d'autres groupes, tels que le Groupe des 77, dont nous faisons pour la plupart partie.

Afin de mieux coordonner nos efforts et éviter des chevauchements inutiles, nous devrions également assurer une liaison efficace entre nos groupes régionaux respectifs en Afrique, en Asie et en Amérique latine afin de solliciter leur précieuse contribution dans cette importante entreprise. En outre, une telle collaboration pourrait éviter une possible confusion avec d'autres besoins similaires de ces groupes.

Pour sa part, l'Éthiopie a pris un certain nombre de mesures en vue de garantir ses avantages comparatifs compétitifs dans le domaine du commerce international. En combinant une stratégie à dominante agricole axée sur l'exportation à l'importance accordée au développement des systèmes d'infrastructure essentiels pour assurer une croissance rapide, le pays fait des progrès prometteurs sur ces deux fronts. Il concentre également ses efforts sur l'augmentation des recettes d'exportation et la réduction des difficultés causées par les obstacles géographiques en se concentrant sur des produits d'exportation non traditionnels, tels que les fleurs que l'on peut facilement transporter par voie aérienne.

Grâce, entre autres, à la diversification de ses produits d'exportation, l'Éthiopie a pu enregistrer un accroissement à deux chiffres de son produit intérieur brut au cours des quatre dernières années. Cela démontre l'attachement de l'Éthiopie à l'esprit et aux principes du Programme d'action d'Almaty.

La mise en place au début de l'année de nouvelles installations de ports secs, l'expansion des réseaux routiers à l'intérieur et le long des principaux couloirs de transit, l'amélioration de l'ancien réseau ferroviaire existant parallèlement à la construction de

nouvelles voies ferrées, et la réorganisation des secteurs des télécommunications et de l'énergie du pays sont parmi les principaux programmes entrepris dans le cadre de notre action nationale.

Comme nous l'avons indiqué lors de la table ronde sur les moyens d'attirer l'investissement direct étranger vers les pays en développement sans littoral, qui a eu lieu avant-hier à l'ONU, il est important de réaffirmer aujourd'hui que le Gouvernement éthiopien a utilisé ses propres ressources pour financer la plupart des coûts de démarrage de ces vastes projets. Cependant, dans l'esprit du Programme d'action d'Almaty, nous espérons recevoir en temps voulu une assistance technique et financière suffisante de la part de nos partenaires de développement de manière à avoir davantage de ressources pour mener à bien ces importants projets.

Nous sommes fermement convaincus que l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty devrait être l'occasion de dresser le bilan des enseignements du passé avec l'idée de galvaniser davantage les partenariats mondiaux existants destinés à aider les pays sans littoral compte tenu de leurs situations particulières.

À cet égard, il y a lieu de noter que le document issu de la réunion régionale africaine sur l'examen du Programme d'action d'Almaty, qui s'est tenue à la mi-juin 2008 à Addis-Abeba, sous les auspices du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et de la Commission économique pour l'Afrique, reflète l'idée qu'il faudrait, entre autres, pour assurer la mise en œuvre concrète du Programme d'action d'Almaty, que les organismes concernés tels que le Bureau du Haut-Représentant et les mécanismes financiers régionaux soient les premiers à préconiser l'investissement des nouvelles ressources qui sont essentielles pour répondre aux besoins des pays sans littoral et à y contribuer.

La réunion régionale a également souligné qu'il importait de coordonner nos efforts avec le groupe des pays les moins avancés, nos négociateurs à l'Organisation mondiale du commerce à Genève, et en particulier avec les groupes régionaux, tels que le Groupe des États d'Afrique, afin d'éviter des chevauchements stériles d'activités et, en même temps, de trouver le juste équilibre dans la défense de nos intérêts communs.

M. Abani (Niger), Vice-Président, assume la présidence.

Enfin, ma délégation voudrait saisir cette occasion pour assurer de nouveau l'Assemblée que l'Éthiopie fera tout son possible pour appliquer pleinement et sans entrave le Programme d'action d'Almaty ainsi que les textes issus des délibérations de cette importante réunion d'examen. Ensemble, nous devrions chercher à réaliser concrètement les nombreux idéaux exprimés et les nombreuses propositions formulées depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty. Nous devons travailler à l'unisson pour étoffer plus avant les résultats positifs déjà obtenus.

Le Président par intérim : Je donne la parole à M. T. Vance McMahan, Représentant des États-Unis d'Amérique.

M. McMahan (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Le document final de la réunion d'examen à mi-parcours et le rapport détaillé et complet du Secrétaire général sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty (A/63/165) constituent une base excellente pour nos délibérations de cette semaine.

Nous notons que le document final et le rapport du Secrétaire général réaffirment l'utilité de la coopération régionale et sous-régionale, et de l'adhésion aux conventions multilatérales, de la réforme des politiques de transport et des mesures de facilitation du commerce, et des mesures visant notamment

« la libéralisation commerciale des services de transport et une amélioration des systèmes administratifs, juridiques et réglementaires et de la gestion, et une réduction des formalités administratives parfois excessives » (A/63/165, *par. 81*).

Ces réformes sont, à notre avis, essentielles pour une participation efficace à l'économie mondiale et pour tirer pleinement profit de l'assistance internationale.

Dans 13 pays en développement sans littoral à ce jour, les États-Unis, par l'intermédiaire de la Millennium Challenge Corporation (MCC), contribuent aux stratégies nationales de développement grâce à des niveaux d'aide sans précédent, au transfert de savoir-faire et de technologie et au renforcement concerté des institutions. Nos partenariats visent à la transformation et à la dynamisation permanente des taux de croissance économique.

La Millennium Challenge Corporation a à ce jour signé des accords de subvention importants, appelés pactes, avec 10 pays en développement sans littoral portant sur un montant de plus de 1,9 milliard de dollars. En Mongolie, la MCC finance un projet de reconstruction et de libéralisation commerciale des services de transport ferroviaire nationaux d'un coût de 188 millions de dollars. Un autre projet de 23 millions de dollars a pour but de renforcer l'infrastructure juridique relative aux droits de propriété près des centres urbains en expansion rapide de la Mongolie. En collaboration avec la Banque asiatique de développement, 25 millions de dollars seront affectés à la création d'un réseau de formation professionnelle dans plus de 30 filières professionnelles essentielles pour la construction d'une économie urbaine basée sur l'industrie.

En Arménie, la MCC fournit 235 millions de dollars pour améliorer la situation dans le secteur agricole grâce à des investissements stratégiques dans les routes rurales et l'agriculture irriguée. Environ 750 000 personnes, soit 75 % de la population rurale, bénéficieront directement du pacte avec l'Arménie.

La MCC collabore aussi avec le Mali pour transformer la production agricole, réduire sa vulnérabilité à la sécheresse et développer l'industrie agro-alimentaire et les cultures à forte valeur ajoutée. Le projet d'irrigation d'Alatona du Gouvernement malien, d'un coût de 235 millions de dollars financés par la MCC, permettra de créer 16 000 hectares de nouvelles terres agricoles irriguées. Cette amélioration des infrastructures sera accompagnée de programmes visant à améliorer le régime de propriété foncière, mettre en place un système de crédit et de prêt agricole, et assurer une meilleure gestion de l'eau. Un montant de 184 millions de dollars sera également versé par la MCC pour reconstruire l'aéroport du Mali afin d'élargir l'accès du pays au commerce.

L'initiative de la MCC vise à aider nos partenaires de développement à atteindre leurs objectifs prioritaires nationaux sur la base de valeurs communes. Les programmes de la MCC partent du principe qu'une fois mis en place les fondements d'une gestion publique responsable et un cadre réglementaire qui encourage l'activité économique privée, l'investissement dans la population et les infrastructures aura un effet profond et permanent sur la croissance économique. Pour nous, il s'agit d'un partenariat dans le cadre duquel une aide extérieure importante à la réalisation de projets ambitieux

d'infrastructure donnera de bons résultats parce que les conditions d'un développement national à long terme sont réunies.

La MCC ne remplace pas notre assistance traditionnelle aux pays en développement sans littoral; elle la complète. En 2006, les pays en développement sans littoral ont reçu au total 4,3 milliards de dollars d'aide économique des États-Unis, y compris les décaissements de la MCC. Les États-Unis fournissent également une assistance aux pays sans littoral pour la mise en œuvre et le renforcement de réformes macroéconomiques, de l'investissement et des entreprises. L'an passé, nos équipes ont adressé des recommandations au Rwanda, au Burundi et à l'Ouganda concernant la simplification de la réglementation des entreprises.

En collaboration avec la Banque mondiale, le projet d'amélioration des conditions de l'activité commerciale lancé par l'Agency for International Development des États-Unis (USAID) a aidé la République kirghize à exécuter un programme ambitieux de réforme de l'administration et de simplification des mesures de réglementation. La République kirghize a pu ainsi passer du 99^e au 68^e rang dans le classement établi par la Banque mondiale dans son rapport annuel « Doing Business », et est arrivée en troisième place dans la liste des 10 principaux pays ayant réalisé le plus de réformes pour 2008.

En ex-République yougoslave de Macédoine, un bureau d'enregistrement des entreprises et de contrôle douanier à guichet unique a été mis en place dans le cadre d'un programme de collaboration entre l'USAID et le Gouvernement. Le délai pour enregistrer une société est passé d'un mois à trois jours seulement, et le temps d'attente à la frontière a diminué de 75 %.

L'Overseas Private Investment Corporation (OPIC) des États-Unis facilite aussi l'investissement dans les pays en développement sans littoral. Un investissement initial de l'OPIC d'environ 15 millions de dollars a permis de mobiliser 90 autres millions de dollars en capitaux africains pour financer la réhabilitation et l'amélioration du couloir de Nacala en Afrique du Sud-Est. L'opération comprend une importante rénovation des installations portuaires et contribuera à la mise en place d'un système de transport multimodal intégré allant du Mozambique au Malawi et en Zambie. L'OPIC fournit également une assurance risque politique, par exemple, 142 millions

de dollars pour couvrir l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, le deuxième oléoduc du monde par la longueur.

Nous sommes conscients des défis auxquels ont à faire face les pays en développement sans littoral : le coût élevé des transports et des intrants, l'impact que cela a sur la compétitivité à l'exportation, leur dépendance des voisins de la région pour l'accès aux marchés étrangers. Nous croyons cependant qu'il est juste de dire que la position géographique des pays en développement sans littoral, leur situation centrale, peut également être un avantage.

Un cadre multilatéral de coopération en matière de transit et de commerce, de développement des infrastructures et des approches régionales pour trouver des solutions devrait aider les pays en développement sans littoral à chercher des possibilités d'exploiter leur avantage concurrentiel et des niches rentables sur les marchés. Le Programme d'action d'Almaty est à notre avis une initiative importante et nécessaire pour permettre aux pays en développement sans littoral de réaliser tout leur potentiel, ainsi que les objectifs du Millénaire pour le développement et de maintenir les acquis.

Le Président par intérim : Je donne la parole à M. Abdullah Hussain Haroon, Chef de la délégation du Pakistan.

M. Haroon (Pakistan) (*parle en anglais*) : Le Pakistan se félicite de l'organisation de la réunion de haut niveau sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Nous considérons que ce processus et son résultat sont une étape importante pour répondre efficacement aux besoins et préoccupations particuliers des États en développement sans littoral. Nous sommes convaincus que cette entreprise bienvenue aboutira à rectifier le tir de manière à tirer les leçons des expériences passées pour guider notre travail futur.

Nous nous réunissons à un moment difficile pour procéder à cet important examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty qui doit répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral au sein d'un cadre général pour la coopération en matière de transport en transit pour les pays en développement sans littoral et de transit. Encore récemment, nous avons procédé, au sein de l'ONU, à deux examens tout aussi importants sur les besoins de développement de l'Afrique et sa réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Le message de ces deux réunions était clair.

La question de la mise en œuvre de ces engagements est le défi le plus important et le manque de fonds demeure l'obstacle le plus important, pour tenir les promesses et les engagements en matière de développement pris ici.

La crise mondiale de développement qui se manifeste actuellement, par une triple crise – alimentaire, financière et pétrolière – rend le défi de la mise en œuvre encore plus difficile et redoutable, non seulement pour les pays en développement sans littoral, mais aussi pour leurs voisins de transit qui ont souvent des structures économiques similaires et doivent faire face au même manque de ressources.

Une stratégie efficace pour améliorer les systèmes de transport en transit est devenue particulièrement nécessaire après l'augmentation des prix des matières premières et du pétrole. Une stratégie cohérente devrait permettre d'arriver à des économies d'échelle importantes en utilisant le commerce pour réaliser les objectifs de développement de manière que les pays en développement sans littoral et de transit puissent avoir une part accrue du commerce mondial.

Le Pakistan appuie fermement les pays en développement sans littoral dans leur recherche d'une plus grande et plus large reconnaissance de leurs besoins particuliers, tant financiers que techniques. Nous restons résolus aussi à les aider, dans la limite de nos faibles moyens, à surmonter les obstacles redoutables auxquels ils se heurtent et à poursuivre leurs objectifs de développement. Cependant, établir et maintenir des systèmes de transport en transit efficaces suppose de telles exigences que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent pas grand-chose à eux seuls. Un effort concerté est donc nécessaire pour élaborer des politiques et des mécanismes capables de générer les ressources financières nécessaires pour investir dans des projets d'infrastructure de transport. Ces investissements exigent une assistance financière supplémentaire de la part des partenaires de développement, des pays donateurs, et des institutions financières et de développement internationales.

De même, il n'a jamais été aussi important et urgent d'arriver rapidement à une heureuse conclusion, axée sur le développement du cycle des négociations commerciales de Doha de l'Organisation mondiale du commerce, permettant l'élimination des distorsions du régime commercial mondial et un meilleur accès au marché, en particulier pour les pays en développement

sans littoral. L'impasse qui persiste dans les négociations commerciales de Doha est alarmante et constitue une source sérieuse de préoccupation.

Le Pakistan, en tant que pays en développement de transit, participe activement au processus du Programme d'action d'Almaty et continue à fournir à nos voisins sans littoral, en particulier l'Afghanistan, un accès aisé, efficace et rapide pour leur transport en transit afin de les aider à accroître leur commerce international. En effet, promouvoir la connectivité régionale et faire du Pakistan un centre de transit régional font partie intégrante et sont un pilier central de notre vision nationale des secteurs du transport et du commerce. La position du Pakistan à la croisée des chemins entre l'Asie du Sud, l'Asie centrale, et l'Asie de l'Ouest est à cet égard, particulièrement utile.

À cette fin, dans le cadre de notre programme de couloir commercial national, le Pakistan améliore et modernise non seulement ses infrastructures logistiques et de transport existantes, y compris les systèmes ferroviaires et les autoroutes, mais s'est lancé également dans la construction de nouveaux réseaux routiers, de ports maritimes, d'aéroports et d'autres infrastructures similaires. Nous construisons également des routes de liaison jusqu'à Gwadar, port moderne dans l'ouest du Pakistan. Avec la construction du port de Gwadar, le Pakistan pourra fournir à nos voisins sans littoral des installations portuaires efficaces et rentables pour le commerce de transit, y compris les dernières installations pour les cargos pouvant rivaliser avec celles de n'importe quel port moderne.

En ce qui concerne le secteur des services, le Gouvernement pakistanais est en train de réformer l'ensemble du régime douanier, notamment grâce à l'introduction du projet de réforme des douanes. Le programme du couloir commercial national offre des objectifs spécifiques et un calendrier d'exécution dans tous les domaines cruciaux, dont la facilitation du commerce.

Avant de conclure, je voudrais saisir cette occasion pour remercier M. Cheik Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ainsi que son équipe, du travail qu'ils ont fourni pour que nos délibérations soient productives et utiles. Je voudrais aussi remercier M. Yukio Takaso du Japon qui a facilité avec succès les consultations intergouvernementales pour arrêter le

document final de cette réunion d'examen à mi-parcours.

Le Président par intérim : Je donne la parole à S. E. M. Zahir Tanin, Chef de la délégation de l'Afghanistan.

M. Tanin (Afghanistan) (*parle en anglais*) : Je suis heureux de prendre la parole devant la séance de haut niveau de l'Assemblée générale consacrée l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Je tiens à remercier le Président de l'Assemblée générale de ses efforts pour assurer l'appui continu de la communauté internationale aux pays sans littoral. Je félicite aussi le Secrétaire général Ban Ki-moon pour sa direction énergique et la façon dont il assure la mise en œuvre du programme et j'exprime aussi ma satisfaction au Haut-Représentant, M. Cheick Sidi Diarra, et à ses collaborateurs qui ont si bien préparé cette réunion.

Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty il y a cinq ans, de nombreux pays sans littoral et de transit, avec l'aide de leurs partenaires de développement, ont accompli certains progrès dans la réalisation des objectifs de ce document. Néanmoins, en raison des divers obstacles que rencontrent les pays sans littoral, nombre d'entre eux, dont l'Afghanistan, n'ont pas été en mesure d'utiliser pleinement l'outil efficace du commerce pour réaliser leurs objectifs de développement.

Parmi les nombreux domaines dans lesquels des progrès ont été enregistrés en Afghanistan, il convient de citer en premier lieu l'extension par le Gouvernement afghan du rôle du secteur privé concernant les investissements dans l'infrastructure de transport et de transit. Nous avons mis en place le Comité national afghan de facilitation du commerce et du transit. Au sein de ce comité, des représentants des secteurs public et privé débattent des principales politiques et procédures en matière de commerce, de transit et de transport et décident ensemble des mesures à prendre.

Deuxièmement, le Gouvernement a simplifié et normalisé les documents et les formulaires utilisés lors des transactions transfrontalières. Troisièmement, il a pris des mesures pour moderniser les postes frontières grâce à l'automatisation des formalités, l'achat d'équipements modernes et la construction de nouvelles installations.

Quatrièmement, en 2007 et 2008, le Gouvernement, avec l'aide de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, a fait des études visant à identifier les obstacles au transit aux frontières dans les zones de contrôles transfrontières et a adopté diverses procédures pour les surmonter.

Cinquièmement, le Gouvernement a entamé des négociations avec les pays voisins en vue de remédier aux problèmes communs qui se traduisent par une augmentation du coût des biens et des services au détriment des commerçants et des consommateurs. Nous avons pu ainsi résoudre notre problème de longue date avec le Pakistan au sujet du transit et du transbordement de produits frais afghans vers l'Inde par le poste-frontière de Wagah.

Dans le domaine prioritaire du développement et de l'entretien des infrastructures défini dans le Programme d'action d'Almaty, l'Afghanistan a en premier lieu construit de nouvelles routes. Au cours des sept dernières années, l'Afghanistan a réparé ou construit près de 7 000 kilomètres au total d'anciennes ou de nouvelles routes, y compris des roades et des routes secondaires. D'ici 2010, nous espérons achever la route périphérique nationale et la relier aux routes des pays voisins au nord, au sud, à l'est et à l'ouest.

Deuxièmement, l'Afghanistan construit de nouvelles voies ferrées. Dans le cadre d'un contrat sur les mines de cuivre avec un consortium chinois, un réseau ferroviaire reliant l'Asie centrale à l'Asie du Sud en passant par l'Afghanistan est prévu. En outre, la septième réunion ministérielle sur le transport et les communications de l'Organisation de coopération économique a confirmé que la voie ferrée Istanbul-Téhéran-Islamabad passera par l'Afghanistan.

Troisièmement, nous avons amélioré notre infrastructure aérienne. Ces dernières années, trois compagnies de transport de passagers et deux compagnies afghanes de fret aérien ont commencé leurs opérations en Afghanistan. Nous venons aussi d'achever la construction du nouveau terminal international de Kaboul et de moderniser ses pistes d'atterrissage. Nous sommes aussi en train de rénover et de moderniser sept aéroports dans d'autres parties du pays.

Quatrièmement, l'amélioration des communications est une des plus grandes réussites de l'Afghanistan. En 2002, on comptait environ 38 000 lignes de téléphone terrestre. Aujourd'hui, il y a près

de 6 millions d'abonnés téléphoniques dans le pays, quatre fournisseurs et un investissement de près d'un milliard de dollars. D'ici la fin de 2009, nous aurons terminé l'installation de la ligne nationale en fibre optique et établi la connexion de cette ligne avec deux pays voisins. L'amélioration des services de communication permettra d'améliorer la collecte d'informations sur les marchandises importées et en transit, ainsi que la connectivité avec la région et le monde.

Cinquièmement, nous construisons des oléoducs et assurons le transport d'énergie électrique. L'accord sur le transport du gaz naturel du Turkménistan vers le Pakistan et l'Inde en passant par l'Afghanistan a été finalisé. En outre, le mois dernier, le Tadjikistan, le Kirghizistan, l'Afghanistan et le Pakistan ont convenu d'établir à Kaboul le secrétariat du projet de transport et de commerce de l'électricité en Asie centrale et en Asie du Sud afin d'accélérer le transport de plus de 1 300 mégawatts d'électricité entre les deux pays d'Asie centrale vers le Pakistan et l'Afghanistan.

Dans le domaine prioritaire du contrôle et du suivi des accords, l'Afghanistan adhère de nouveau à des conventions telles que la Convention douanière sur le transport international des marchandises sous le couvert de carnets TIR, en vue de satisfaire aux normes et de procéder à la réforme des secteurs du transit et du fret, et poursuit également le processus d'adhésion à la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

Malgré ces progrès, l'Afghanistan s'est heurté à de nombreux obstacles dans ses efforts pour réaliser les objectifs du Programme d'action d'Almaty, notamment du point de vue de l'appui des communautés internationales et régionales dont le pays a si grand besoin.

Premièrement, nous sommes certes reconnaissants à la communauté internationale de s'être engagée à nous fournir un appui financier pour améliorer notre infrastructure de transport et de transit, mais une part importante des contributions promises par les pays donateurs n'a pas été versée. En outre, une grande partie de cette aide est versée sans tenir pleinement compte des objectifs du Gouvernement afghan et du Programme d'action d'Almaty. Nous demandons donc instamment à la communauté internationale d'accroître son assistance à l'Afghanistan dans les domaines prioritaires suivants du Programme d'action d'Almaty : la construction de

nouvelles routes afin de compléter les tronçons manquants de notre réseau régional, la poursuite de la modernisation des routes et l'amélioration de nos moyens d'entretien, l'amélioration des ports existants et la création de nouveaux ports secs, la construction d'un réseau ferroviaire et la modernisation de nos aéroports.

Deuxièmement, l'Afghanistan a conclu un nombre important d'accords bilatéraux et trilatéraux avec la plupart de ses voisins depuis 2002. L'Afghanistan a rejoint la plupart des grandes organisations régionales et continuera à travailler à la réalisation des objectifs du Programme d'action d'Almaty sur la coopération régionale. Malheureusement, seuls quelques-uns de ces traités ont été mis en œuvre, en raison du manque de confiance politique entre les pays de la région ou du manque de capacités et d'infrastructure. En bref, nous attendons toujours de pouvoir tirer profit de ces accords.

Pour aller de l'avant, l'Afghanistan recommande que l'on porte une attention renouvelée aux partenariats régionaux et internationaux. Le Programme d'action d'Almaty ne pourra être mis en œuvre que grâce à ces partenariats. Cette idée est clairement mise en relief dans la Déclaration d'Almaty. Le Programme d'action d'Almaty appelle aussi bien les donateurs bilatéraux que les donateurs multilatéraux à augmenter l'assistance financière et technique aux pays en développement sans littoral, en particulier à ceux qui sortent d'un conflit. Il comprend aussi des directives détaillées pour les donateurs et la communauté internationale sur la façon d'aider les pays sans littoral et de transit. En outre, le Programme encourage les pays en développement et développés à renforcer la coopération sur la base de l'intérêt commun. Toute amélioration du commerce avec l'Afghanistan sera source de grands avantages pour les pays partenaires aussi.

La coopération économique régionale commence à faire partie intégrante des stratégies de mondialisation de presque tous les pays voisins de l'Afghanistan. Par conséquent, l'Afghanistan a désormais une occasion unique de réaliser son potentiel en tant que grande voie de passage entre l'Asie centrale, l'Asie du Sud et l'Asie de l'Ouest. Nous sommes conscients qu'il est de notre responsabilité de travailler avec nos voisins à l'élaboration de politiques et de mécanismes institutionnels permettant de traduire ce potentiel en projets régionaux concrets, mais nous

voudrions encourager d'autres pays à travailler avec nous, à un rythme analogue et dans le même esprit.

Ma délégation a étudié avec soin le projet de document final de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty (A/63/L.3) qui contient d'importantes recommandations, et demande avec force à la communauté internationale et aux donateurs d'augmenter leur niveau de soutien, en particulier l'aide publique au développement, aux pays en développement sans littoral ou de transit. Les pays en développement sans littoral ou de transit y sont encouragés à adopter une approche proactive vis-à-vis de la coopération bilatérale et multilatérale. Si ces recommandations restent lettre morte, nous ne verrons peut-être pas de changement qualitatif; mais si elles sont mises en œuvre d'une manière constructive, efficace, honnête et sérieuse, elles peuvent améliorer la nature du commerce et du transit et conduire à la pleine réalisation des objectifs du Programme d'action d'Almaty.

Le Président par intérim : Je donne la parole à S. E. M. Hjalmar Hannesson, Chef de la délégation de la République d'Islande.

M. Hannesson (Islande) (*parle en anglais*) : Nous saluons les efforts faits par le Secrétaire général pour assurer la préparation efficace de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty et nous le remercions pour son rapport détaillé sur la mise en œuvre du programme (A/63/165). Je tiens également à remercier M. Takasu, Représentant permanent du Japon, pour son excellent travail de facilitation des consultations sur la déclaration (A/63/L.3) qui sera adoptée à la fin de cette réunion.

Il y a eu un certain nombre de faits nouveaux positifs dans les pays en développement sans littoral ces dernières années, et une croissance économique assez régulière. Néanmoins, le rapport du Secrétaire général montre bien qu'il faudra encore faire des efforts considérables dans un proche avenir pour améliorer la compétitivité des pays en développement sans littoral afin de renforcer leur participation à l'économie mondiale. Nous sommes pleinement attachés à la mise en œuvre des cinq priorités du Programme d'action d'Almaty. Nous avons conscience que la situation spécifique de ces pays, qui n'ont pas d'accès à la mer et qui sont éloignés des marchés mondiaux, rend encore plus difficile l'élimination de la pauvreté. L'année dernière, 41 % de notre aide bilatérale au développement ont été destinés aux pays

en développement sans littoral situés sur le continent africain et 30 % à de grands pays en développement de transit sur ce même continent. Nous sommes préoccupés de voir que les pays en développement sans littoral continuent d'accumuler un niveau excessif de dette extérieure. L'Islande appuie et soutient financièrement l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés, ainsi que l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale, qui se sont toutes deux avérées très importantes pour de nombreux pays en développement sans littoral.

Il faut faire davantage en matière de financement du développement. La prochaine réunion sur le financement du développement à Doha permettra de mettre à l'épreuve la détermination de la communauté internationale, et l'Islande, pour sa part, compte être parmi les principaux fournisseurs d'aide publique au développement, puisqu'elle a déjà doublé son budget pour la coopération en faveur du développement ces quatre dernières années. Nous allons continuer de consacrer l'essentiel de notre aide bilatérale au développement aux pays les moins avancés d'Afrique, dont beaucoup sont soit des pays sans littoral, soit d'importants pays de transit.

Les femmes jouent un rôle fondamental dans le développement, et l'expérience a montré qu'appuyer l'éducation, la santé et les activités économiques des femmes a un effet multiplicateur dans les communautés où elles vivent. C'est pourquoi nous avons orienté de plus en plus notre coopération en faveur du développement vers des projets destinés aux femmes. Nous y sommes parvenus grâce à nos propres programmes bilatéraux en place dans les pays partenaires, mais aussi en appuyant le travail du Fonds des Nations Unies pour la population et du Fonds de développement des Nations Unies pour la femme.

L'aide au commerce, que l'Islande appuie, est une importante initiative qui peut atténuer les effets adverses liés à la situation géographique des pays en développement sans littoral et qui devrait s'inscrire dans le cadre d'une politique de développement plus large en faveur de ces pays. Nous continuerons à plaider en faveur d'une libéralisation accrue du commerce international. L'échec du Cycle de négociations de Doha pour le développement risque de ralentir l'intégration des pays en développement sans littoral à l'économie mondiale. Il est donc plus urgent que jamais que nous facilitions l'accès au marché des biens en provenance de ces pays et que nous garantissions, à tous les niveaux, un vaste éventail de

mesures d'incitation commerciale. Nous avons le devoir de tout mettre en œuvre pour pallier les coûts de transit et de transport très élevés que doivent supporter les entreprises des pays en développement sans littoral.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Don Pramudwinai, Chef de la délégation du Royaume de Thaïlande.

M. Pramudwinai (Thaïlande) (*parle en anglais*) : L'année en cours marque l'arrivée à mi-parcours de deux processus importants, le premier ayant trait aux objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et le deuxième au Programme d'action d'Almaty. La semaine dernière, au cours du débat général et de la réunion de haut niveau sur les OMD, l'une des questions souvent mentionnées a été celle de l'élimination de la pauvreté. Cette question est d'évidence très importante et l'ONU y a consacré une table-ronde lors de la réunion de haut niveau sur les OMD.

Plusieurs points de vue sur la manière de surmonter la pauvreté et la faim ont été exprimés à ces réunions et l'un parmi tant d'autres portait sur les possibilités offertes, c'est-à-dire la possibilité de se connecter au monde et la possibilité de jouer un rôle au sein de la communauté mondiale. Il est clair que leur donner cette chance aiderait les pays en développement, qui sont en retard dans la réalisation des OMD, à éliminer la pauvreté, à garantir de meilleurs moyens de subsistance à leur population et à atteindre de ce fait les OMD d'ici la date fixée, soit 2015. À cet égard, le partenariat mondial pour le développement a été clairement désigné comme l'un des mécanismes pouvant offrir cette possibilité.

Outre l'Afrique, dont les besoins de développement ont été au centre des discussions ces dernières semaines, il faut considérer également les besoins spécifiques des pays en développement sans littoral, qui méritent une attention soutenue de la part de la communauté internationale si l'on veut qu'ils saisissent leur chance et qu'ils donnent toute leur mesure. Voisins d'un pays en développement sans littoral, nous avons parfaitement conscience du rôle que les pays de transit devraient jouer. Nous apprécions donc les efforts du Secrétaire général pour organiser cette réunion de haut niveau chargée d'examiner les progrès dans la mise en œuvre à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, qui, de fait, met l'accent sur le rôle clef que joue le partenariat entre les pays en développement sans littoral, les pays de transit

et les autres partenaires pour donner aux pays sans littoral la possibilité d'accéder aux marchés mondiaux et de briser leur isolement.

La Thaïlande estime qu'il est important de créer des possibilités pour garantir le développement et la prospérité. Elle a donc étendu sa coopération en matière de liaisons de transport vers les pays voisins, par une coopération bilatérale, sous-régionale et régionale, conformément aux priorités énoncées dans le Programme d'action d'Almaty.

Pour faciliter le transport de transit et éliminer les barrières non physiques, nous avons accordé des privilèges particuliers à nos pays voisins en exemptant de droits de douane certains des produits commerciaux qui transitent par la Thaïlande. Sous les auspices de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), les États membres ont également élaboré un certain nombre d'accords en matière de transport et de communications, comme par exemple l'Accord-cadre relatif à la facilitation du transport des marchandises en transit, signé en 1998, et l'Accord-cadre sur le transport multimodal, signé en 2005.

En ce qui concerne l'infrastructure, la Thaïlande accorde une grande importance à l'établissement de liaisons de transport dans notre région dans le cadre d'accords de coopération régionaux et sous-régionaux. Le réseau formé par ces liaisons de transport facilitera encore plus l'intégration régionale dans les domaines socioéconomiques, ce qui, en fin de compte, favorisera un sentiment d'appartenance accrue entre les pays. Pour l'heure, le réseau de la Route d'Asie a fait de grands progrès avec le développement de couloirs économiques Est-Ouest, Nord-Sud et Sud, dans le cadre de la sous-région du bassin du Mékong. Une fois achevée, la voie ferroviaire Singapour-Kunming, construite dans le cadre de l'initiative de coopération de l'ANASE pour la mise en valeur du bassin du Mékong, reliera les pays membres de l'Association à la Chine. Dans le cadre de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle, une étude sur le développement de l'infrastructure de transport et la logistique entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est a été réalisée par la Banque asiatique de développement afin de faciliter le commerce et les transports dans le golfe du Bengale.

Lors du troisième Sommet de la sous-région du bassin du Mékong, qui s'est tenu au Laos, le Premier Ministre thaïlandais a proposé des initiatives de circuits touristiques pour favoriser l'activité

économique grâce au tourisme, en reliant le patrimoine historique et culturel des villes situées le long des couloirs de transport existants dans la sous-région du Mékong. Ces circuits peuvent venir compléter les destinations touristiques déjà en place dans la région de l'ANASE et dans le Triangle de croissance Indonésie/Malaisie/Thaïlande.

Dans la mesure où la construction des couloirs économiques dans le cadre de la sous-région du bassin du Mékong doit s'achever en 2015, la Thaïlande estime qu'il serait utile que les pays concernés membres des accords de coopération sous-régionaux, comme la Stratégie de coopération économique Ayeyawadi-Chao Phraya, la sous-région du bassin du Mékong, l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle et le Triangle de croissance Indonésie/Malaisie/Thaïlande, envisagent, avec leurs partenaires de développement, de mettre en place une coopération pour recenser les liaisons qui font encore défaut et accélérer les projets de construction idoines, de manière à compléter et à renforcer substantiellement les réseaux de transport, non seulement au sein de la sous-région du bassin du Mékong, mais au-delà, dans tout le Sud de l'Asie et dans l'ensemble continental de l'Asie du Sud-Est.

Sur une base bilatérale, la Thaïlande a fourni une assistance financière à la République démocratique populaire lao, notre voisin sans littoral, ainsi qu'au Cambodge et au Myanmar, par le biais de projets qui renforceront l'interconnexion des moyens de transport. Toutefois, je me contenterai d'évoquer le rôle de la Thaïlande en tant que pays de transit. La Thaïlande a accordé une aide financière au Laos, sous la forme de subventions et de prêts à conditions avantageuses, pour la construction de l'infrastructure de transport. En ce qui concerne le développement des routes, notre aide a servi à construire la route reliant Huay Sai à Loung Num Tha au Laos, qui est une ramification de la route n° 3 du couloir économique Nord-Sud de la sous-région du bassin du Mékong. Nous examinons en ce moment la possibilité d'une assistance pour la réfection de la route n° 11 à Vientiane. Pour ce qui est de la construction des ponts sur le Mékong, la Thaïlande s'est associée au Laos pour employer le prêt accordé par la Banque japonaise pour la coopération internationale à la construction du deuxième pont sur le Mékong. La Thaïlande a aussi fourni une aide financière pour la construction du troisième pont sur le Mékong et elle coopère avec la Chine à la construction du quatrième de ces ponts.

Outre les progrès accomplis dans le développement des routes et des ponts, la Thaïlande continue de jouer un rôle actif dans le renforcement des autres modes de liaison avec le Laos. Nous avons apporté une contribution en ressources financières et une expertise à la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Nong Kai et Tha Na Lang, achevée en avril 2007. Nous avons aussi offert un prêt à des conditions libérales pour le projet de modernisation de l'aéroport de Pakse. En outre, les deux parties sont en train d'évaluer la restauration de l'aéroport de Savannakhet, qui fait partie du projet de développement des couloirs économiques Est-Ouest de la Banque asiatique de développement, dans le cadre du mécanisme sous-régional pour le bassin du Mékong.

La mise en place de nouvelles possibilités en matière de liaisons permettra de créer des contacts interpersonnels, et d'aider les gens à accéder plus facilement aux sphères économiques et sociales et à améliorer leurs conditions de vie globales. En outre, ces liaisons pourraient contribuer à combler l'écart entre pays en développement et pays développés en facilitant l'accès aux marchés mondiaux. Les pays en développement sans littoral pourraient ainsi mieux tirer profit des avantages économiques de la mondialisation, réduire la pauvreté et réaliser les OMD.

Pour sa part, la Thaïlande continuera de soutenir activement le développement d'itinéraires de transport, pour améliorer le niveau de vie des populations de la sous-région du Mékong. La Thaïlande salue les efforts menés dans la région Asie-Pacifique par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, qui constitue la branche régionale de l'Organisation, car elle met en relation les membres de notre région et permet d'améliorer l'accès aux marchés.

Mais il faut faire plus. La Thaïlande souhaite également inciter d'autres partenaires de développement à participer au développement des itinéraires de transport, en apportant une assistance à la fois technique et financière pour développer l'infrastructure. Plusieurs programmes et projets attendent toujours un appui financier plus important. En outre, il est indispensable de renforcer l'administration, la gestion et l'utilisation durable de l'infrastructure, tout en tenant compte des réductions de coûts, de l'exploitation et de la maintenance, de la sécurité, de l'atténuation des effets sociaux et environnementaux et de la distribution équitable des avantages sociaux et économiques à la population.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Steve Dick Tennyson Matenje, Chef de la délégation du Malawi.

M. Matenje (Malawi) (*parle en anglais*) : Je voudrais tout d'abord féliciter le Président d'avoir convoqué cette importante réunion sur l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral. J'aimerais également remercier le Secrétaire général pour son rapport (A/63/165) sur les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action. Je remercie également l'Ambassadeur du Japon, Yukio Takasu, pour son rôle de facilitateur dans la préparation du document final de cette réunion, ainsi que le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour le rôle qu'il continue de jouer dans la mise en œuvre du Programme d'action.

Le Malawi est à la fois un pays sans littoral et l'un des pays les moins avancés. Il est évident qu'à l'instar d'autres pays qui se trouvent dans cette situation, il se heurte à des défis uniques et énormes, tels que l'augmentation des prix du pétrole, l'absence d'accès direct à la mer et l'éloignement des principaux marchés internationaux, autant d'éléments qui expliquent les coûts prohibitifs des transports et les obstacles gigantesques pour les importations et les exportations du Malawi. Si l'on ne règle pas ces problèmes dans les plus brefs délais, les pays en développement sans littoral, notamment le Malawi, resteront peu compétitifs dans l'économie mondiale, et l'écart de développement entre eux et le reste du monde continuera de se creuser, entraînant leur dépendance perpétuelle vis-à-vis de l'aide étrangère.

Comme le Président du Malawi, le docteur Bingu Wa Mutharika, aime à le répéter, un bon ami est un ami avec lequel on marche et non un ami que l'on porte sur ses épaules, car en cours de route, ils tomberont tous les deux. C'est pourquoi nous demandons à nos partenaires de développement, en tant que bons amis, de marcher avec nous et non de nous porter sur leurs épaules dans notre marche vers la prospérité et l'indépendance économique. Nous leur demandons de le faire en nous aidant à éliminer les obstacles à nos importations et à nos exportations, pour que nous puissions créer la richesse dont nous avons tant besoin pour réduire la pauvreté dans notre pays.

C'est précisément pour cette raison qu'en 2003, l'ONU a adopté le Programme d'action d'Almaty, pour témoigner de l'engagement de la communauté internationale de faire face aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, comme la Déclaration du Millénaire avait appelé à le faire. L'objectif du Programme d'action était de créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit en faveur des pays en développement sans littoral. Le Programme d'action vise, entre autres, à assurer l'accès vers la mer et depuis la mer, aux pays en développement sans littoral, par tous les moyens et à coûts réduits pour leurs importations et leurs exportations. À cet effet, il est essentiel de fournir une infrastructure de transport à la fois aux pays en développement sans littoral et de transit.

À cet égard, la stratégie du Malawi pour la croissance et le développement définit le développement de l'infrastructure de transport comme l'un des six domaines prioritaires essentiels du Gouvernement pour réaliser la croissance économique à moyen terme. C'est pourquoi le Gouvernement du Malawi s'emploie énergiquement à établir un système de transport intérieur multimodal, pour améliorer le transport routier, ferroviaire, aérien et par voies de navigation intérieures, en vue de faciliter le commerce intérieur ainsi que les importations et les exportations.

Concernant le transport par voies de navigation intérieures, les Gouvernements du Malawi, du Mozambique et de la Zambie ont conclu un protocole d'accord pour développer et mettre en œuvre un projet de voie d'eau intitulé *Shire-Zambezi Waterway Project*, qui vise à relier le Malawi, la Zambie et l'arrière-pays du Mozambique à la mer, par le fleuve Shire dans le sud du Malawi et le Mozambique, et par le fleuve Zambèze au Mozambique, en Zambie et au Zimbabwe.

La voie d'eau Shire-Zambèze était utilisée il y a un siècle et demi comme voie de navigation par les explorateurs et les missionnaires britanniques qui se rendaient au Malawi. Jusque dans les années 70, elle servait à transporter la mélasse entre le Malawi et le port de Chinde, au Mozambique. L'idée est de rouvrir la voie d'eau afin de réduire substantiellement les coûts des transports liés aux importations et aux exportations, et de stimuler ainsi le développement économique des trois pays et au-delà. La voie d'eau doit compléter les couloirs de transport existants vers les ports de Nacala et de Beira, au Mozambique, et vers le port de Dar es-Salaam, en Tanzanie.

Le projet de voie d'eau est conforme au Programme d'action d'Almaty, ainsi qu'au Programme d'action de Bruxelles en faveur des pays les moins avancés, qui visent tous les deux à faire face aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et des pays les moins avancés, tels que le Malawi. Il est également conforme aux objectifs du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), qui reconnaît que l'infrastructure de développement est l'un des principaux piliers pour favoriser la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique et pour diminuer la marginalisation économique du continent. En outre, outre le NEPAD, la Communauté de développement de l'Afrique australe et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe appuient le projet de voie d'eau Shire-Zambèze en tant que programme prioritaire qui doit être intégré aux réseaux de transport de surface de la sous-région et au régime maritime de l'océan Indien. C'est pourquoi nous insistons auprès de la communauté internationale pour qu'elle appuie l'initiative en faveur de la voie d'eau Shire-Zambèze.

À l'heure où nous faisons le bilan des cinq dernières années, nous demandons instamment à l'ONU de considérer le projet comme un exemple des efforts déployés pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty et aider à mobiliser le financement nécessaire à sa mise en œuvre. De fait, le Malawi reconnaît que les gouvernements nationaux ont la principale responsabilité du développement économique et social de leur pays, mais nous sommes aussi convaincus que la communauté internationale doit assurer le succès d'initiatives excellentes telles que le projet de voie d'eau Shire-Zambèze. Ce projet favorisera la promotion économique de millions de personnes dans notre sous-région, dont la majorité sont des femmes entièrement dépendantes de l'agriculture pour leur survie.

Le Malawi reconnaît que des progrès concrets ont été réalisés de par le monde pour la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, mais les pays en développement sans littoral n'en continuent pas moins de se heurter à des difficultés majeures. Il faut faire davantage, non seulement pour fournir une infrastructure de transport mais également pour aider à améliorer les réseaux de transport dans les pays en développement sans littoral. C'est pourquoi nous appuyons les recommandations faites par le Secrétaire général dans son rapport publié sous la cote A/63/165. Le rapport appelle notamment la communauté

internationale à fournir un meilleur accès au marché pour les biens provenant des pays en développement sans littoral, afin d'atténuer les coûts élevés des transactions commerciales, inhérents à leurs désavantages géographiques, et à accroître l'assistance technique aux pays en développement sans littoral, afin d'assurer leur participation effective aux négociations commerciales de l'Organisation mondiale du commerce. À cet égard, nous engageons vivement 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 prendre la tête des efforts visant à veiller à la mise en œuvre des recommandations du Secrétaire général.

Avant de terminer, je voudrais qu'il soit pris acte de la gratitude du Malawi pour la coopération que lui accordent la Tanzanie, le Mozambique et l'Afrique du Sud en mettant leurs ports maritimes à la disposition de mon pays. Le Malawi tient également à remercier la Zambie et le Zimbabwe, qui sont eux-mêmes des pays en développement sans littoral, de faciliter le passage des importations et des exportations du Malawi par leurs territoires. Cette coopération est une manifestation des partenariats envisagés par le Programme d'action d'Almaty. Elle doit être non seulement encouragée, mais également appuyée techniquement et financièrement par la communauté internationale.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Michel Kafando, Chef de la délégation du Burkina Faso.

M. Kafando (Burkina Faso) : Je voudrais vous exprimer, Monsieur, la satisfaction de ma délégation de vous voir présider la réunion de haut niveau sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Ma délégation adresse ses remerciements au Secrétaire général de l'ONU pour l'excellente organisation de ce débat et l'intérêt qu'il accorde aux préoccupations des pays en développement sans littoral. Elle salue les efforts du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, S. E. M. Cheick Diarra, et s'associe à la déclaration faite par le représentant du Mali au nom du Groupe des pays en développement sans littoral, ainsi qu'à celle faite à la 18^e séance par le Président du Groupe des 77.

L'année 2008 a connu des crises socioéconomiques sans précédent, notamment, le prix

des produits pétroliers, la flambée du prix des denrées alimentaires, le renchérissement du cours des produits énergétiques et les effets désastreux des catastrophes naturelles, qui ont secoué l'économie mondiale, frappant plus sévèrement les pays en développement sans littoral. La dégradation partielle ou totale des infrastructures de transport et l'éloignement des pays en développement enclavés de la mer perturbent fortement les flux commerciaux, entre autres, par le rallongement des délais de livraison, et surtout le coût prohibitif du transport.

Les effets induits de l'enclavement des pays en développement sans littoral constituent des préoccupations majeures du Programme d'action d'Almaty. La présente rencontre offre l'opportunité à la communauté internationale de procéder à l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action. Il est heureux de constater que le processus d'examen s'est enrichi des conclusions des réunions thématiques ministérielles, tenues en juin 2007 à Ouagadougou, sur le développement des infrastructures de transport en transit, et à Oulan-Bator en août 2007, sur le commerce international et la facilitation des échanges. Ces deux événements préparatoires ont permis de faire le bilan de l'exécution du Programme dans ses aspects essentiels, mais également d'identifier des mesures idoines pour faire face aux conséquences de l'enclavement physique des pays sans littoral et améliorer la compétitivité de leurs économies.

Ma délégation salue la pertinence du thème de la présente séance, qui interpelle la communauté internationale dans son ensemble quant à son rôle dans la création de systèmes de transport en transit en vue d'accroître les opportunités d'échanges entre les pays de l'hinterland et le reste du monde.

Le financement des infrastructures est d'une importance capitale pour le succès du Programme d'action d'Almaty. La mobilisation des investissements dans le domaine du transport en transit appelle l'implication des partenaires financiers, bilatéraux et multilatéraux, ainsi que des acteurs du secteur privé. Un véritable partenariat national, sous-régional, régional et mondial autour des besoins spécifiques des pays sans littoral, devrait se nouer à travers des mécanismes de financement prédictibles et conséquents en vue de la construction et de la réhabilitation d'infrastructures de transport et de transit, ainsi que le renforcement des cadres institutionnels destinés à la promotion du commerce.

Ma délégation invite les pays développés, particulièrement ceux du Groupe des Huit, à s'associer franchement au processus préparatoire de la Conférence internationale de suivi sur le financement du développement, prévue à Doha du 29 novembre au 2 décembre 2008, pour une revue sans complaisance des engagements pris à Monterrey en 2002.

La moitié des pays en développement sans littoral se trouve en Afrique où la densité du réseau routier est la plus faible au monde : deux fois plus faible qu'en Amérique latine et trois fois plus faible qu'en Asie. Face à ce défi, les pays africains ont fait de la réalisation des infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires une priorité absolue. Aussi, la réunion thématique ministérielle de Ouagadougou a-t-elle appuyé et encouragé la stratégie africaine en ce qui concerne le développement des infrastructures. La réunion a lancé un appel pressant aux bailleurs de fonds publics et privés pour l'investissement dans les secteurs des infrastructures et de la facilitation du commerce.

Le commerce demeure un des leviers importants pour le développement dans les pays en développement et, en particulier, ceux sans littoral. Aussi, ma délégation exprime son inquiétude pour les récents échecs des négociations commerciales multilatérales à l'Organisation mondiale du commerce. Le manque de consensus à ce niveau comporte des signes évidents de marginalisation des pays en développement pauvres dans le commerce international. Le Burkina Faso appelle à une reprise des négociations dans un esprit consensuel et de solidarité internationale, en vue d'établir des règles justes et des conditions propices à la promotion d'un commerce international équitable et profitable à tous.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Aldo Mantovani, représentant de l'Italie.

M. Mantovani (Italie) (*parle en anglais*) : Je voudrais tout d'abord souscrire à la déclaration prononcée par le représentant de la France à la 18^e séance, en tant que présidence de l'Union européenne.

L'Italie tient à remercier les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pour la préparation de cet examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, tant au niveau national que régional. Nous nous associons également aux

autres délégations pour remercier l'Ambassadeur Takasu d'avoir facilité avec succès les négociations sur le projet de document final, ainsi que M. Cheick Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint et Conseiller spécial du Secrétaire général, pour l'appui que son Bureau a accordé à l'ensemble du processus préparatoire de cet examen à mi-parcours.

Lorsque, en 1989, le Parlement italien a révisé la législation relative à notre coopération pour le développement, il a cité parmi ses priorités sa volonté de consolider des processus locaux de développement dans les pays les plus pauvres du monde et d'encourager leur croissance économique, sociale et culturelle. Pendant 20 ans, cet objectif est resté le pilier de nos activités. C'est pourquoi l'Italie a bien accueilli et continue de faire sienne la philosophie qui a mené à l'adoption du Programme d'action d'Almaty.

Entre 2003 et 2008, l'ensemble de l'aide au développement accordée par l'Italie aux pays en développement sans littoral a augmenté d'environ 70 % environ, pour atteindre un montant d'environ 250 millions de dollars. L'année dernière, nous avons versé 50 000 dollars pour l'organisation de deux réunions préparatoires à Oulan-Bator et à Ouagadougou.

Les obstacles que les gouvernements des pays en développement sans littoral doivent surmonter ne tiennent pas tant à leur situation géographique qu'à la complexité des procédures de réglementation, au manque de coopération pour trouver une solution aux retards bureaucratiques et à un secteur logistique sous-développé. Des efforts importants ont été faits ces cinq dernières années grâce au cadre d'Almaty, mais nous avons encore beaucoup à faire.

La coopération régionale et sous-régionale est un autre moyen important de mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty, et les organisations régionales et sous-régionales pertinentes, en particulier celles qui se chargent des activités opérationnelles sur le terrain, sont des parties prenantes importantes. Leur détermination et leur intérêt constants sont essentiels pour obtenir des progrès concrets dans la mise en œuvre des cinq priorités énoncées à Almaty.

L'Italie demeure plus que jamais prête à faciliter ce processus. Nous réaffirmons notre attachement à l'amélioration des résultats de notre aide bilatérale dans ce secteur. En même temps, nous cherchons constamment à améliorer l'effet de ces activités et à accroître leur financement.

Je voudrais mentionner deux actions importantes entreprises par l'Italie pour mettre en œuvre les objectifs d'Almaty. Premièrement, nous avons versé une somme totale d'environ 100 millions d'euros, soit 140 millions de dollars, au Gouvernement afghan pour la remise en état et la reconstruction partielle de l'autoroute reliant Kaboul à Bamyan. Cette initiative vise à améliorer de façon notable la connexion entre ces deux grandes villes, en réduisant le coût et la durée du transit, aussi bien en Afghanistan, qu'entre l'Afghanistan et les pays voisins. Le projet permettra également d'améliorer la capacité opérationnelle des institutions locales chargées de surveiller la qualité du système de transport extra-urbain.

Le deuxième projet concerne la remise en état de la section Toledo-Ancaravi de l'autoroute Orugo-Pisiga, en Bolivie, que l'Italie a financée à hauteur de 25 millions de dollars sous la forme d'un prêt à condition favorable. Ce projet permettra de développer fortement les infrastructures routières de la Bolivie et apportera le progrès économique qui fait cruellement défaut à l'une des régions les plus pauvres et les moins peuplées du pays.

L'Italie est prête à encourager les partenaires multilatéraux à accroître leur intervention dans ce domaine. Les institutions financières internationales, en particulier, ont un réel avantage comparatif pour fournir aux pays en développement sans littoral l'aide financière dont ils ont besoin pour leurs investissements coûteux dans le développement et l'entretien des infrastructures.

La réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement exige une mobilisation des ressources ainsi qu'un échange de données d'expérience entre tous les partenaires, aux niveaux institutionnel et privé. L'Italie est convaincue que la contribution du secteur privé est cruciale pour le développement des infrastructures et des capacités de production. Cette contribution doit être accrue grâce à la création de partenariats entre secteurs public et privé.

La prochaine présidence italienne du Groupe des Huit accordera une grande attention aux technologies de l'information et des communications au service du développement. Le développement des infrastructures de transport en transit ne se limite pas à la construction et à l'entretien d'infrastructures physiques telles que les routes, les voies ferrées, les aéroports, les ports, les oléoducs, etc. Au contraire, ces infrastructures physiques doivent être complétées par une organisation

des transports et d'entreposage moderne et efficace, des systèmes de gestion logistique et des réseaux d'information et de communication intégrés.

Comblant le fossé numérique, promouvoir la bonne gouvernance, échanger des données d'expérience et des pratiques optimales, et offrir une éducation et une formation appropriées dans les pays en développement sans littoral et de transit sont des pratiques qui sont en accord avec la priorité 1 du Programme d'action d'Almaty. À cet égard, l'Italie fera la promotion de projets qui aideront à la diffusion des instruments d'administration en ligne visant à améliorer et à accélérer les procédures bureaucratiques compliquées, par exemple, dans le domaine de la douane et de la logistique.

L'Italie souhaite examiner avec ses partenaires la poursuite de ces initiatives et l'élaboration de stratégies pour leur mise en œuvre avec la participation du secteur privé et de toutes les principales parties prenantes.

L'Italie est prête à faire le nécessaire pour aider les pays en développement sans littoral et de transit. En même temps, nous attendons des pays en développement qu'ils continuent de prendre le contrôle du processus et qu'ils élaborent des politiques nationales appropriées dans le cadre des initiatives régionales convenues. Nous sommes certains qu'ensemble nous réussirons.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Eshagh Al Habib, représentant de la République islamique d'Iran.

M. Al Habib (République islamique d'Iran) (*parle en anglais*) : Tout d'abord, je tiens à féliciter le Président pour l'organisation opportune de cette séance. Je suis sûr que sous sa direction éclairée la présente séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty sera couronnée de succès. Je voudrais également remercier le Secrétaire général Ban Ki-moon pour la déclaration liminaire qu'il a faite à la 17^e séance. Je tiens également à remercier le Secrétariat qui a préparé et diffusé le document de cette réunion.

Les questions de transit et de transport sont d'une grande importance, en particulier aujourd'hui à l'heure de la mondialisation. On pense que le développement des transports en transit signifie croissance économique, qui entraîne la réduction de la pauvreté, la première priorité des objectifs du Millénaire pour le

développement (OMD). À cet égard, la mise en place de systèmes de transit efficaces et efficaces est la priorité absolue des pays en développement sans littoral et de transit, sachant que la responsabilité principale de création de systèmes de transit efficaces incombe aux pays en développement sans littoral et de transit cherchant à mettre en place les conditions permettant de dégager, d'attirer et de mobiliser des ressources pour relever les défis en matière de développement. Cependant, leurs efforts et leur coopération doivent aussi être appuyés par les partenaires de développement et les organisations régionales et internationales, dans un esprit de responsabilité partagée.

En outre, en renforçant le cadre juridique qui régit les opérations de transport en transit, notamment grâce à la mise en œuvre pleine et efficace des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux, nous élaborons des plans efficaces pour réaliser nos objectifs et accélérer le processus. Le Programme d'action d'Almaty représente donc un cadre fondamental pour un véritable partenariat entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial.

La République islamique d'Iran a entrepris de nombreuses initiatives, en particulier pour suivre et accélérer la mise en place du Programme d'action d'Almaty dans le but de faciliter les transports en transit, en cohérence avec la promotion des enseignements tirés des initiatives existantes en matière d'infrastructures régionales pour encourager l'investissement dans des infrastructures transfrontalières intégrées. Cette année, l'Iran et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique ont organisé conjointement deux ateliers axés sur la facilitation du transport en transit par voie ferroviaire et routière. L'Iran est aussi sur le point d'accéder au couloir Europe-Caucase-Asie qui a pour but de promouvoir et de faciliter les transports en transit, afin de mettre en œuvre efficacement des mesures de facilitation du commerce, dont la mise en œuvre de systèmes régionaux de transit douanier.

En ce qui concerne la bonne mise en œuvre d'un système automatisé pour les données douanières, l'Iran s'emploie à continuer à appliquer ce système afin de faciliter les formalités douanières. Nous envisageons également la possibilité de négocier et d'accorder des zones franches et des ports maritimes.

En 2008 à Téhéran, l'Iran a aussi organisé un séminaire sur les voyages internationaux, le transit et le couloir est-ouest, durant lequel il a présenté au monde la zone de libre échange Chabahar et le couloir est-ouest.

En tant qu'un des pays en développement de transit les plus importants en raison de sa situation géographique particulière, la République islamique d'Iran abrite des voies de transport multimodales très importantes dont le développement et l'entretien posent des défis importants. Si ces préoccupations et ces défis ne sont pas réglés, ils peuvent freiner la coopération entre les pays en développement de transit et les pays en développement sans littoral. En outre, le développement et l'entretien de l'infrastructure exigent des investissements et une assistance financière accrue de la part des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement.

Je reconnais, pour terminer, que le fait de relever les défis qui se posent aux pays en développement en matière de transit exige une approche intégrée, et j'invite tous les organismes compétents du système des Nations Unies – y compris les commissions régionales, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement – et d'autres organisations internationales et régionales à mieux intégrer le Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail respectifs, en tenant compte de cet examen à mi-parcours. Je les encourage à continuer, dans le cadre de leurs mandats respectifs, à apporter leur appui aux pays en développement sans littoral et de transit, notamment par le biais de programmes d'assistance technique bien coordonnés et cohérents pour faciliter les transports en transit et le commerce.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Viktor Zagrekov, du Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie.

M. Zagrekov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La mondialisation a un impact toujours plus grand sur tous les aspects de la société. Toutefois, la manière inégale dont ses dividendes sont actuellement distribués risque de créer des troubles sociaux et économiques et de diviser l'économie mondiale en zones de croissances et de stagnation. Nous savons que les pays en développement sans littoral sont particulièrement vulnérables à ce type de situation.

À cet égard, la Fédération de Russie prend des mesures vigoureuses pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty, adopté il y a cinq ans, visant à appliquer une série de mesures pour développer le transit des marchandises. Nous appuyons aussi pleinement l'idée que la mise en place d'un régime de transport eurasiatique doit s'appuyer sur le Programme d'action d'Almaty. Nous pensons que cela permettra de créer une base solide pour résoudre les questions clés liées au transport dans les 10 prochaines années.

Conformément au Programme d'action d'Almaty, les mesures prises par la Fédération de Russie ces dernières années se sont concentrées sur l'amélioration de la politique de transport nationale en vue de développer le transit des marchandises, renforcer l'infrastructure des transports d'importance internationale et d'accroître la coopération avec les milieux d'affaires en réalisant différents projets entraînant notamment des partenariats privés-publics.

Dans cette entreprise, notre ligne directrice essentielle est le Programme fédéral de développement du système de transports de la Fédération de Russie et son sous-programme visant à développer l'exportation des services de transports, qui s'efforce de mettre en place une infrastructure des transports efficace permettant d'accroître la compétitivité du réseau de transport russe et de réaliser notre potentiel national en matière de transit.

Ce Programme comprend des mesures visant à élaborer et mettre en œuvre des projets d'investissements vastes et complexes visant à développer les principaux couloirs de transport de marchandises et de passagers afin d'améliorer la qualité et la gestion des transports et accélérer les livraisons. Notre tâche principale consiste à permettre la conteneurisation des frets et à attirer les flux de transport en transit vers les couloirs de transports internationaux passant traversant la Fédération de Russie.

La situation géographique de la Russie joue un rôle important dans l'élaboration de notre stratégie et de nos politiques de développement. La Russie, qui se trouve au centre du continent eurasiatique, est appelée à servir de pont géopolitique entre les pays orientaux et occidentaux. À cet égard, nous participons activement au dialogue international sur les questions de transport qui font actuellement l'objet de négociations en Europe et en Asie.

Nous appuyons la mise en œuvre du projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie élaboré par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), et, en particulier, le développement du réseau d'autoroutes asiatiques, le système ferroviaire transasiatique et les couloirs eurasiens de transport. Nous sommes convaincus que la mise en œuvre des accords intergouvernementaux sur les réseaux routiers et ferroviaires asiatiques conclus dans le cadre de la CESAP et auxquels la Fédération de Russie est partie sera extrêmement profitable aux pays en développement sans littoral aussi bien qu'aux pays en développement de transit.

L'adoption en janvier 2008 du régime de l'espace de transport unique au sein de la Communauté économique eurasienne est un élément important de notre politique de transport et aura certainement un effet sensible sur le développement des réseaux de transport des États sans littoral d'Asie centrale. Ce régime, que la Russie a activement contribué à élaborer, vise à développer les capacités de transit générales de tous les États membres, à éliminer les barrières entravant les transports internationaux, à élargir l'accès des transporteurs des États membres aux marchés des transports internationaux et à développer l'infrastructure des transports. Nous nous efforçons d'organiser régulièrement des trajets de démonstrations de trains porte-conteneurs reliant l'Europe et l'Asie. Ces trajets, qui ont commencé en 2002, ont emprunté divers itinéraires des ports orientaux de la Russie, de la Mongolie, de la Chine, de l'Asie centrale et du Kazakhstan vers les frontières de la Russie et des pays de l'Europe orientale et septentrionale. Ces trajets ne visaient pas seulement à montrer les avantages des routes terrestres par rapport aux routes maritimes, mais aussi à détecter les goulets d'étranglement afin de les éliminer.

Il faut également mentionner le projet conjoint CESAP-Commission économique pour l'Europe de développement des transports eurasiens visant à identifier les routes ferroviaires, routières et les voies d'eau intérieures les plus importants qui relient les pays de l'Asie et de l'Europe, à définir les moyens prioritaires de les améliorer, y compris les mesures permettant d'éliminer les disparités et les goulets d'étranglement, à simplifier les formalités aux frontières, à éliminer les barrières et à permettre finalement une utilisation constante de ces routes pour le transport de fret entre l'Europe et l'Asie.

La nouvelle initiative eurasienne des transports routiers, projet réalisé par l'Union internationale des transports routiers en vue d'assurer des transports routiers réguliers entre l'Asie et l'Europe, est à notre avis très importante.

Pour terminer, je tiens à dire que nous sommes très satisfaits des efforts déployés par les pays et les organisations internationales, notamment les organismes des Nations Unies pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty. Nous réaffirmons une fois encore l'attachement de la Russie à l'objectif principal de ce programme, qui est de répondre aux besoins particuliers des pays sans littoral en établissant des cadres d'action mondiaux permettant de créer des systèmes efficaces de transit de marchandises

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Oumar Daou, Chef de la délégation de la République du Mali.

M. Daou (Mali) : Je voudrais d'emblée saisir l'occasion qui m'est ainsi offerte pour saluer la tenue de cette importante réunion. Qu'il me soit également permis de partager avec l'Assemblée l'expérience de mon pays, le Mali, dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Avec ses sept frontières terrestres, le Mali est sans doute l'exemple type de pays en développement sans littoral. Son éloignement des côtes constitue un handicap sérieux pour son approvisionnement correct et engendre des coûts de transport qui nuisent à la compétitivité de ses produits d'exportation. Cette situation géographique explique, entre autres, la vulnérabilité de l'économie malienne surtout en période de crise.

En référence au rapport du Secrétaire général de l'Organisation en date du 23 juillet dernier (A/63/165), je voudrais à présent évoquer certaines actions menées par le Mali en vue de réaliser quelques-unes des priorités mentionnées dans ledit rapport.

Tout d'abord, s'agissant des problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, je voudrais dire ici que le Mali a pris une série de mesures consistant notamment à améliorer l'efficacité des opérations de transport en transit pour réduire les coûts de transport par le renforcement des capacités de stockage des entrepôts des ports de transit.

Il y a également au nombre de ces mesures, l'établissement de protocoles d'accords de transport et de transit des marchandises maliennes dans les

domaines maritime, routier et ferroviaire. Il y a aussi l'organisation du secteur privé en chambres consulaires avec la création du Conseil malien des chargeurs et du Conseil malien des transporteurs routiers.

S'agissant ensuite du volet portant sur le développement et l'entretien des infrastructures de transport et de transit, le Mali a entrepris une politique de promotion des investissements privés dans le domaine des équipements et des installations d'entreposage et de transports.

Mon pays a également réalisé des travaux d'infrastructure de transport pour l'accessibilité à tous les ports de transport et de transit. Il y a aussi le fait que le Mali a procédé au renouvellement des parcs de transport routier et ferroviaire. S'agissant enfin du volet commerce et facilitation du commerce, la méthodologie d'autoévaluation mise au point par la Banque mondiale et les organismes du système des Nations Unies suit son cours.

D'une manière générale, bien que des actions pertinentes aient été entreprises, le transport en transit souffre encore de nombreuses difficultés, entre autres, la multiplicité des contrôles le long des axes routiers inter-États et les nombreuses barrières tarifaires et non tarifaires, toutes choses qui entravent considérablement les échanges et augmentent les coûts d'approche des marchandises.

Parmi les difficultés évoquées, il y a aussi le manque ou l'insuffisance des infrastructures de facilitation des transports en transit nécessitant l'érection de postes de contrôle juxtaposés ou même unifiés aux frontières. Il y a aussi l'insuffisance de systèmes d'information adaptés sur les marchandises, le déficit de formation des intervenants du secteur et, enfin, la faible capacité de stockage des entrepôts maliens dans les ports de transit.

Face aux nombreux obstacles qui jalonnent le chemin du développement, le Mali, dans le cadre de sa déclaration de politique générale dans le secteur des transports a entrepris, à travers le Projet sectoriel des transports, plusieurs actions visant à l'amélioration du secteur des transports, notamment les suivantes.

Premièrement, le renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers la réorganisation et le développement des capacités locales qui se sont traduits par la création, comme je l'ai dit tout à l'heure, du Conseil malien des chargeurs et du Conseil malien des transporteurs routiers.

Deuxièmement, la restructuration des entreprises de transport et la révision du cadre institutionnel et réglementaire pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé. Il y a, enfin, la réhabilitation et l'entretien du réseau prioritaire d'infrastructures de transport à travers la création d'un Comité national de facilitation des transports, la création d'un Comité national de sécurité routière et d'une Agence de sécurité routière, l'institutionnalisation d'une semaine nationale de sécurité routière et, enfin, la mise en œuvre du transit routier inter-États.

La délégation malienne reste convaincue que le développement du groupe des pays en développement sans littoral passe nécessairement par la coopération. C'est pourquoi le Mali soutient d'importants programmes relatifs au développement des transports dans le cadre de l'Union économique et monétaire ouest africaine et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. L'adoption d'un programme en faveur des pays sans littoral est une opportunité que nous devons saisir pour trouver auprès des partenaires de développement le financement nécessaire à l'amélioration et à la réalisation des infrastructures nécessaires au développement de nos pays.

Je voudrais à cet effet rappeler l'engagement de mon pays à s'impliquer dans les actions visant à contribuer à la réalisation du Programme d'action d'Almaty. Cet engagement, qui se traduit par notre présence active aussi bien dans les fora sur le sujet que par la mise en œuvre au niveau national de toutes les recommandations qui en sont issues. C'est pour cela que le Président de la République du Mali a tenu, à travers son envoyé spécial, le Ministre de l'équipement et des transports, à transmettre à l'Assemblée ses très sincères salutations.

Aussi, je voudrais, avant de terminer, transmettre à toute la grande famille onusienne nos salutations et nos remerciements les plus sincères. Je ne saurais terminer sans oublier le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour le travail remarquable qu'il a accompli dans la coordination des activités menées dans le cadre de la présente revue.

Mes remerciements s'adressent également à M. Habib Ouane, qui est le Directeur de la Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des

programmes spéciaux au niveau de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, dont les analyses et suggestions pertinentes seront utiles pour la mise en œuvre de la seconde étape du Programme d'action d'Almaty.

Enfin, je voudrais remercier très sincèrement le Japon pour le rôle combien inestimable qu'il a joué dans le cadre des négociations qui nous ont permis aujourd'hui de faire des avancées en ce qui concerne la mise en œuvre de ce programme.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Maged Abdelaziz, Chef de la délégation de l'Égypte.

M. Abdelaziz (Égypte) (*parle en anglais*) : Je voudrais d'abord remercier le Président de l'Assemblée d'avoir convoqué cette réunion importante et opportune pour examiner les besoins et problèmes particuliers des pays sans littoral. Je tiens également à exprimer ma gratitude à M. Cheick Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint, Conseiller spécial du Secrétaire général pour l'Afrique et Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ainsi qu'à son excellente équipe pour leur très bon travail et pour tous les efforts qu'ils ont déployés afin de faire de cette réunion un succès.

L'Égypte s'associe à la déclaration faite par le Représentant permanent d'Antigua-et-Barbuda au nom du Groupe des 77 et de la Chine.

Le Programme d'action d'Almaty représente une étape importante dans la reconnaissance des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. L'examen à mi-parcours fournit une occasion d'évaluer les progrès accomplis jusqu'à présent dans la mise en œuvre des mesures spécifiques relatives aux cinq priorités convenues dans le Programme d'action d'Almaty.

Dans ce contexte, je voudrais souligner certains points visant à améliorer la capacité des pays en développement sans littoral de devenir des partenaires efficaces dans les activités internationales de développement. Une attention particulière doit être accordée aux besoins des pays en développement sans littoral dans les négociations commerciales de Doha afin de renforcer leur rôle dans le système commercial international et de donner une nouvelle impulsion à leurs efforts de développement. Il convient aussi d'attirer les investissements privés, y compris les

investissements directs étrangers. À cet égard, la participation du secteur privé, par le biais du cofinancement, peut avoir un rôle de catalyseur.

L'Égypte se félicite de la proposition faite par le Président de la Mongolie de mettre en place à Oulan-Bator un groupe de réflexion international en vue d'améliorer la capacité analytique des pays en développement sans littoral nécessaire pour maximiser l'efficacité de nos efforts concertés pour la mise en œuvre efficace des dispositions ayant fait l'objet d'un accord international, en particulier le Programme d'action d'Almaty et les objectifs du Millénaire pour le développement. À cet égard, nous demandons instamment aux organisations internationales et aux pays donateurs de contribuer à traduire cette initiative dans les faits.

Faciliter les transferts de technologie en rapport avec les systèmes de transport en transit, notamment dans le domaine des technologies de l'information et de la communication, est une mesure qui est également nécessaire pour les pays en développement sans littoral. Nous encourageons par ailleurs le renforcement de la coopération Sud-Sud et de la coopération trilatérale avec la participation des bailleurs de fonds, ainsi que la coopération entre les organisations régionales et sous-régionales en faveur des pays en développement sans littoral et de transit, en vue de la mise en œuvre pleine et efficace du Programme d'action d'Almaty.

Étant donné que les crises mondiales de l'heure – les crises alimentaire, énergétique, climatique et financière, et peut-être d'autres encore – vont aggraver les difficultés auxquelles se heurte la réalisation des objectifs de développement des pays sans littoral, et qu'elles vont entraver les efforts déployés à l'échelon national pour progresser dans la mise en œuvre du Programme, il conviendra de lancer en faveur de ces pays une initiative énergique et anticipative, prévoyant notamment un doublement des ressources et un redoublement d'efforts de la part de tous les partenaires de développement.

Des mesures novatrices sont également nécessaires pour surmonter les obstacles de longue date au développement que sont les barrières au commerce international, le manque des ressources nécessaires pour investir dans l'infrastructure et un faible appui international. Nous encourageons les pays industrialisés à honorer leurs engagements qui consistent à fournir de 0,15 % à 0,20 % de leur revenu

national brut à l'aide publique au développement afin de maintenir des niveaux d'aide suffisants aux pays en développement sans littoral.

L'Égypte a toujours tenu à renforcer ses relations avec tous les pays en développement et à établir des relations sur la base du respect et de l'avantage mutuels et de la coexistence pacifique. Dans ce contexte, elle a créé deux fonds dans le cadre du mécanisme égyptien de politique extérieure afin d'appuyer et de renforcer la coopération Sud-Sud dans le cadre de ses ressources. Il s'agit du Fonds égyptien pour la coopération technique avec l'Afrique, qui fournit une aide aux pays africains, et le Fonds égyptien pour la coopération technique avec la Communauté d'États indépendants, qui a été modifié pour englober d'autres pays en développement, notamment les pays en développement sans littoral. Nous sommes en train d'élargir les activités des fonds dans ces pays.

L'Égypte accorde beaucoup d'attention au rôle des fonds, dispensant des cours de formation et des connaissances correspondant aux besoins de ces pays, ainsi qu'une aide afin de renforcer les capacités et fournir de meilleurs services pour mettre en œuvre leurs stratégies nationales de développement. La coopération trilatérale fait partie intégrante des activités du fonds, de même que la coopération avec différents organismes des Nations Unies et pays donateurs visant à accroître les ressources mises à la disposition des pays en développement et à leur permettre de bénéficier de l'expérience égyptienne dans divers domaines. Les fonds fournissent également une aide humanitaire en réponse aux appels des organes de l'ONU.

Plusieurs sociétés égyptiennes jouent un rôle de chef de file en orientant les investissements vers le secteur des infrastructures, notamment les télécommunications et la construction dans les pays en développement sans littoral, et nous renforcerons ce rôle au sein du partenariat public-privé dans le système égyptien.

Enfin l'Égypte se félicite du projet de résolution (A/63/L.3) découlant de l'examen à mi-parcours et souhaite remercier l'Ambassadeur Takasu du Japon de ses efforts à cet égard. Nous sommes résolus à continuer à renforcer et défendre les intérêts du monde en développement – notamment les intérêts des pays en développement sans littoral, des pays les moins avancés, des petits États insulaires en développement

et de l'Afrique – du fait des difficultés grandissantes que connaissent les pays en développement. Pour surmonter ces difficultés, il faut faire preuve d'unité et de solidarité par l'intermédiaire des Nations Unies.

Le Président par intérim : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Armen Martirosyan, Chef de la délégation de l'Arménie.

M. Martirosyan (Arménie) (*parle en anglais*) : Au nom du Gouvernement de la République d'Arménie, je tiens à exprimer notre profonde gratitude aux organisateurs de cette séance plénière consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Je voudrais saluer les efforts de l'Ambassadeur Takasu, Représentant permanent du Japon, qui a facilité les négociations sur le projet de document final (A/63/L.3) terminées le mois dernier.

La valeur d'un programme se mesure à ce qu'il parvient à réaliser et le Programme d'action d'Almaty ne fait pas exception à la règle. Je voudrais faire part à cette Assemblée des vues de l'Arménie sur certaines questions relatives au Programme d'action. Nous sommes convaincus que la communauté internationale doit adopter des mesures efficaces pour éliminer le recours à des mesures économiques coercitives unilatérales, notamment à l'égard des pays en développement sans littoral. De telles actions contredisent les principes reconnus du droit international et, outre qu'elles sapent le système commercial multilatéral, ont aussi des répercussions négatives sur la coopération économique aux niveaux international et régional. Les intérêts et les préoccupations des pays sans littoral devraient être pleinement pris en compte lors de la mise en place de nouveaux systèmes de transport en transit, comme il est mentionné au paragraphe 8 du Programme d'action d'Almaty. La formulation et la mise en œuvre d'initiatives de nature à diviser irait à l'encontre du Programme d'action d'Almaty et ne ferait qu'exacerber les tensions dans des régions instables comme le Sud-Caucase.

La coopération régionale et sous-régionale joue un rôle important dans la recherche de solutions aux problèmes spécifiques de transport en transit. Dans ce contexte, comme il est mentionné dans le Programme d'action d'Almaty,

« il importe donc que toutes les sources existantes appuient les mécanismes de dialogue régional ou sous-régional et d'intégration régionale entre les pays en développement sans littoral et de transit,

lorsqu'on leur présente une demande en ce sens. » (A/CONF.202/3, annexe I, par. 9)

Nous pensons également que les pays sans littoral devraient être aidés sur le plan de la facilitation du commerce et que des instruments pertinents devraient être adoptés dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce.

Afin de faciliter la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, nous souhaitons faire un certain nombre de propositions, qui d'après nous, garantiraient l'efficacité du Programme. Nous estimons que les mesures suivantes s'imposent.

Premièrement, nous devrions promouvoir l'utilisation des infrastructures de transport existantes dans les pays en développement sans littoral et les développer davantage afin de les intégrer de manière durable à des couloirs de transport internationaux et aux projets régionaux qui s'y rapportent, ce qui garantirait un accès à la mer. Deuxièmement, nous devrions tenir soigneusement compte des intérêts des pays sans littoral lors de l'élaboration de plans de développement pour les routes maritimes et les ports. Troisièmement, nous devrions créer des conditions favorables à l'accès des pays en développement sans littoral aux ports, aux infrastructures maritimes et aux véhicules de transport maritime. Afin de mettre en œuvre ces propositions, les institutions financières internationales devraient être appelées à fournir des subventions et des prêts à long-terme à des taux préférentiels à ceux qui souhaitent promouvoir la réalisation de ces objectifs.

Le Programme d'action d'Almaty a prouvé qu'il était opportun et global. Nous pensons que, grâce à des efforts concertés, nous parviendrons à de nouveaux résultats tangibles qui seront évalués lors du prochain examen à mi-parcours.

Le Président par intérim : Conformément à la résolution 62/76 de l'Assemblée générale, en date du 6 décembre 2007, je donne maintenant la parole à l'observateur de la Banque eurasienne de développement.

M. Finogenov (Banque eurasienne de développement) (*parle en russe*) : La Banque eurasienne de développement est la plus jeune banque de la famille des banques internationales de développement. Créée en 2006 sur l'initiative de la Fédération de Russie et du Kazakhstan, cette banque est une organisation financière internationale appelée à

contribuer au développement de l'économie de marché de ses États membres. Elle a pour mission de contribuer à la croissance économique des pays membres et de renforcer leurs liens commerciaux et économiques grâce à des investissements. La Banque eurasienne de développement est ouverte aux nouveaux membres. La Biélorussie, l'Arménie, le Tadjikistan doivent en devenir membres à la fin de l'année, et nous espérons que le nombre des membres continuera à augmenter.

Dès le début, les priorités de notre activité d'investissement ont été l'infrastructure des transports, l'électronique, et les secteurs de la haute technologie et de l'innovation. Le Programme d'action d'Almaty accorde une importance particulière à ces domaines puisqu'il vise à fournir un appui aux pays sans littoral; en ce qui nous concerne, ces pays sont le Kazakhstan, la Biélorussie, l'Arménie, le Tadjikistan, et le Kirghizstan. La Banque étudie à l'heure actuelle des projets d'un montant de plus de 5 milliards de dollars des États-Unis, dont la part de la Banque représentant plus de 2 milliards de dollars. Pour ce qui est de l'infrastructure des transports, la Banque examine la faisabilité d'un projet de construction d'un système de canaux reliant la mer d'Azov et la mer noire à la mer Caspienne, dont l'idée émane des Présidents russe et kazakh.

En outre, on étudie la possibilité que la Banque participe à l'établissement d'un couloir de transport entre l'Europe occidentale et l'ouest de la Chine ainsi qu'entre le nord et le sud.

Nous prêtons particulièrement attention aux projets d'utilisation des voies navigables en Asie centrale et d'exploitation de leur potentiel hydroélectrique. La Banque eurasienne de développement reconnaît l'importance des ressources hydroélectriques et étudie la possibilité de participer à des projets hydroélectriques en Asie centrale, qui tiennent compte de l'équilibre des intérêts de ces pays et donnent un élan supplémentaire aux processus d'intégration dans la région.

La Banque part de l'hypothèse que tout projet dans ce domaine doit être fondé sur un consensus entre les pays de la région, en tenant compte des intérêts des pays qui sont en aval et en amont de ces cours d'eau transfrontaliers. À cet égard, nous nous proposons de tirer profit de l'expérience de la gestion des cours d'eau, acquise par la communauté internationale et notamment par les institutions spécialisées des Nations

Unies. Parmi les activités de la Banque, celle qui revêt une importance particulière est le renforcement des relations de partenariat avec les organisations internationales et les institutions financières. Le statut d'observateur à l'Assemblée générale, que la Banque eurasiennne de développement a obtenu en 2007, lui donne de nouvelles possibilités de promouvoir la coopération multilatérale, de renforcer la participation de ses membres au plan international et d'entrer directement en contact avec les institutions et les commissions régionales et autres organismes régionaux des Nations Unies, notamment le Programme des Nations Unies pour le développement, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la Commission économique pour l'Europe, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

L'identification d'intérêts communs et le développement de la coopération entre les États, les organisations internationales et nationales et la Banque, revêtent une importance cruciale car elle permet de mieux coordonner nos activités, d'être plus efficaces dans nos projets et, en fin de compte, d'améliorer la vie des citoyens de nos pays. Nous sommes prêts à travailler avec l'Organisation des Nations Unies et avec la communauté internationale dans son ensemble afin de renforcer le processus d'intégration et de promouvoir le développement de la zone eurasiennne.

Le Président par intérim : Conformément à la résolution 48/5 adoptée par l'Assemblée générale le 13 octobre 1993, je donne maintenant la parole à l'observateur de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe.

M. Baltes (Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe) (*parle en anglais*) : Au nom du Secrétaire général de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), je voudrais exprimer ma gratitude à S. E. Cheick Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui nous a invités à participer à cette réunion plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Le Président assume à nouveau la présidence.

L'OSCE est l'organisation régionale de sécurité la plus importante du monde et coopère avec l'ONU en vertu du Chapitre VIII de la Charte des Nations Unies.

Avec 56 États participants d'Europe, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord, notre organisation est un instrument majeur d'alerte rapide, de prévention des conflits, de gestion des crises et de relèvement après les conflits. Bien que notre siège, qui abrite les représentations permanentes des États participants et le Secrétariat, se trouve à Vienne, en Autriche, nous avons également 19 points de présence sur le terrain en Europe du Sud-Est, en Europe orientale, dans le sud du Caucase et en Asie centrale.

L'OSCE, suivant une approche globale, gère trois aspects de la sécurité – l'aspect politico-militaire, l'aspect économique et environnemental et l'aspect humain. En conséquence, elle traite un large éventail de questions liées à la sécurité, notamment le contrôle des armes, les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité, les droits de l'homme, les minorités nationales, la démocratisation, les stratégies de maintien de l'ordre, les aspects liés à la lutte contre le terrorisme et les aspects économiques et environnementaux de la sécurité. Les 56 États participants jouissent tous d'une égalité de statut et les décisions sont prises par consensus.

Depuis 2006, sous la présidence belge, l'OSCE a mis particulièrement l'accent sur le développement du transport en transit. Sa réunion économique annuelle de haut niveau, qui s'est tenue en mai 2006, était consacrée au transport dans la zone de l'OSCE, notamment à la sécurité des réseaux de transport et au développement des transports, en vue de renforcer la coopération et la stabilité économiques de la région.

Il est devenu évident, au cours de la réunion, qu'il fallait prêter une attention particulière aux défis auxquels avaient à faire les pays en développement sans littoral membres de l'OSCE – en particulier en Asie centrale, dans le sud du Caucase et dans les régions voisines. Lors de la séance de clôture, les cinq États participants d'Asie centrale ont fait une déclaration commune dans laquelle ils mettaient l'accent sur le lien indivisible existant entre commerce et transport, en insistant sur le fait que l'absence d'accès territorial à la mer et le coût élevé du transit faisaient peser de sérieuses contraintes sur leur développement socioéconomique.

Sur la base de cette déclaration et des recommandations de la réunion, les 56 États participants de l'OSCE ont adopté, à la réunion du Conseil ministériel à Bruxelles en décembre 2006, la décision n° 11/06 « dialogue futur sur le transport ».

Cette décision appuie la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et accorde à notre organisation un important mandat pour poursuivre les activités en coopération avec l'ONU.

À la suite de l'adoption de cette décision, mon Bureau, ainsi que 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, avec le soutien de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, a organisé une conférence sur le développement du transport en transit transasiatique et eurasiatique à travers l'Asie centrale, à Douchanbé (Tadjikistan). Cette conférence a réuni les ministres et les hauts fonctionnaires des Ministères des douanes, des transports et du commerce des pays en développement sans littoral d'Asie centrale et du sud du Caucase, ainsi que les hauts représentants de plusieurs organisations internationales dont certains sont avec nous aujourd'hui.

La conférence a marqué une étape importante dans la sensibilisation et dans le renforcement du dialogue politique sur le développement du transport en transit en Asie centrale et à travers la région, y compris en Afghanistan et en Mongolie, ainsi que dans la prise en compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, en contribuant ainsi fortement à son examen actuel à mi-parcours.

À l'issue des délibérations de la conférence, la déclaration commune de Douchanbé a été adoptée par les délégations du Kazakhstan, du Kirghizistan, du Tadjikistan, de l'Afghanistan et de la Mongolie. Le texte de la déclaration porte notamment sur des questions clés liées aux politiques fondamentales de transport en transit, au développement et au maintien de l'infrastructure de transport, à la facilitation du commerce, du transit et du transport et aux partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

Enfin, et j'aimerais insister sur ce point, la déclaration commune de Douchanbé met en lumière l'importance du renforcement des partenariats entre les pays en développement sans littoral membres de l'OSCE et leurs voisins de transit mais également entre les pays sans littoral et d'autres membres de la communauté internationale. Lorsqu'il s'agit de conclure ces partenariats, l'OSCE est disposée à jouer un rôle de catalyseur, de plate-forme et de forum pour réunir les différentes parties prenantes.

Afin d'assurer un suivi, la réunion du Forum économique et environnemental de l'OSCE, qui s'est tenue cette année sous la présidence finlandaise, a porté sur la coopération en matière de voies navigables maritimes et intérieures dans la zone de l'OSCE, en particulier sur l'amélioration de la sécurité et de la protection de l'environnement. Dans ce contexte, nous avons examiné la question du transport en transit et réexaminé les défis qui se posent aux pays en développement sans littoral, en confirmant ainsi les conclusions et recommandations des réunions précédentes.

Je voudrais terminer en réaffirmant, une fois encore, l'intérêt constant de l'OSCE pour les activités liées au transport. À cet égard, nous continuerons de jouer le rôle de facilitateur et de catalyseur politique en offrant un cadre de dialogue et de coopération aux États participants et à toutes les parties concernées.

Bien qu'elle ne soit pas une organisation de référence technique, notre organisation est néanmoins bien placée pour faire prendre conscience des réalités politiques et encourager la coopération transnationale entre les pays. Le dialogue politique et la coopération régionale sont les créneaux dans lesquels l'OSCE peut apporter une valeur ajoutée aux structures, processus et mécanismes de coordination déjà en place.

Le Président (*parle en espagnol*) : Nous venons d'entendre le dernier orateur pour cette séance de haut niveau.

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/63/L.3*, intitulé « 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 ».

Puis-je considérer que l'Assemblée souhaite adopter le projet de résolution A/63/L.3*?

Le projet de résolution A/63/L.3 est adopté (résolution 63/2).*

Le Président (*parle en anglais*) : Je me félicite que nous ayons conclu la séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. En tant que Président, je suis particulièrement satisfait que cet examen se soit déroulé dans le cadre de l'Assemblée générale.

Au cours des deux derniers jours, nous avons évalué les efforts variés déployés pour veiller à ce que les pays en développement sans littoral soient dotés de systèmes de transport en transit efficaces leur permettant d'accéder aux marchés internationaux. Nous avons adopté la Déclaration sur l'examen à mi-parcours par acclamation. Il s'agit d'un document équilibré et précis, qui donne des orientations qui permettront d'accélérer la mise en œuvre de projets à venir.

L'importance accordée à des projets orientés vers l'action, qui soient à la fois mesurables et réalisables, a permis d'asseoir cet examen sur des bases solides au profit aussi bien des pays sans littoral que des pays de transit. Cela permettra également de susciter une participation accrue des donateurs dans tous les domaines appelant des améliorations, qu'il s'agisse de la politique d'aide au commerce ou des infrastructures, de l'assistance technique et financière ou du contrôle et du suivi.

En particulier, le groupe de haut niveau sur le rôle de l'appui international pour le développement des systèmes de transport dans l'amélioration des perspectives commerciales a permis un échange de vues dynamique sur ces questions complexes. Les représentants des parties prenantes des pays sans littoral et de transit, des pays donateurs, des organisations régionales et internationales, ainsi que des institutions financières ont donné des indications sur les principaux partenariats qui émanent du Programme d'action. Nous remercions toutes les délégations de leur précieuse contribution. Nous avons maintenant une meilleure idée de la situation après cinq ans de travail.

Qui dit l'ONU dit partenariats. Je pense que le travail orchestré par le Programme d'action d'Almaty constitue un bon exemple de ce que nous pouvons réaliser lorsque nous sommes guidés par des directives claires et fermement dirigés dans le cadre d'une coopération fondée sur la bonne foi. En clair, l'un des éléments clés du succès de l'examen est l'attention

particulière apportée aux résultats mesurables et l'importance que revêt le suivi des progrès réalisés dans les cinq domaines prioritaires énoncés dans le Programme.

Comme les dirigeants de tant d'États Membres l'on dit durant le débat général ces dernières semaines, il est à craindre que la crise financière actuelle n'hypothèque le commerce mondial. Une récession mondiale serait sans aucun doute catastrophique pour les pays les moins avancés qui ne sont pas seulement pauvres, mais qui sont également géographiquement isolés.

Je le répète, il m'incombe et je promets de veiller à ce que l'Assemblée générale use de tout son pouvoir pour faire en sorte que les pays donateurs honorent leur engagement d'assurer le financement et le transfert de technologie nécessaires. Je pense que la bonne volonté existe, mais nous devons être vigilants à l'heure d'évaluer les progrès au cours des mois et des années difficiles qui nous attendent.

Si l'ONU est synonyme de partenariats, alors reconnaissons le rôle central de la solidarité pour nous aider mutuellement en tant que partenaires et en tant que pays. Nous nous heurtons à tant d'obstacles dans la réalisation de notre objectif commun, à savoir l'élimination de la pauvreté et le partage de la prospérité entre les peuples. Le travail esquissé dans le document final de la réunion d'examen du Programme d'action d'Almaty est ardu mais, portés par notre sens de la solidarité avec les peuples des pays sans littoral et de leurs voisins, nous pouvons voir que la voie est libre et que les possibilités sont infinies.

(l'orateur poursuit en espagnol)

L'Assemblée générale a ainsi achevé la réunion de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. L'Assemblée générale a ainsi achevé la phase actuelle de son examen du point 52 b) de l'ordre du jour.

La séance est levée à 12 h 50.