A/CONF.202/3

Nations Unies

Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit

Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003

Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit

Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003

Nations Unies • New York, 2003

Note

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières.

A/CONF.202/3

Table des matières

Chapitre		*Page*
I.	Participation et organisation des travaux	1
	A. Date et lieu de la Conférence	1
	B. Participation	1
	C. Ouverture de la Conférence	2
	D. Élection du Président de la Conférence et des autres membres du Bureau	3
	E. Adoption du règlement intérieur	3
	F. Adoption de l'ordre du jour et autres questions d'organisation	3
	G. Pouvoirs des représentants à la Conférence	4
	H. Documentation	4
II.	Examen du projet de programme d'action de la Conférence	5
III.	Examen du projet de déclaration d'Almaty	6
IV.	Réunions parallèles	7
V.	Adoption des documents finals de la Conférence	8
VI.	Adoption du rapport de la Conférence	9
Annexes		
I.	Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit	10
II.	Déclaration d'Almaty	25
III.	Motion de remerciements au peuple et au Gouvernement de la République du Kazakhstan	28

Chapitre premier
Participation et organisation des travaux

A. Date et lieu de la Conférence

1. La Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit s'est tenue à Almaty les 28 et 29 août 2003, conformément aux résolutions de l'Assemblée générale 56/180 et 57/242. La Conférence a tenu quatre séances plénières (1re à 4e).

B. Participation

2. Les États et l'organisation d'intégration économique régionale suivants étaient représentés :

Afghanistan
Afrique du Sud
Algérie
Allemagne
Angola
Arabie saoudite
Arménie
Azerbaïdjan
Bangladesh
Bélarus
Belgique
Bénin
Bhoutan
Bolivie
Bulgarie
Burkina Faso
Burundi
Cameroun
Canada
Chili
Chine
Communauté européenne
Djibouti
Égypte
Érythrée
Espagne
États-Unis d'Amérique
Éthiopie
Fédération de Russie
France
Géorgie
Ghana
Grèce
Guinée
Hongrie
Inde
Indonésie
Iran (République islamique d')
Israël
Italie
Jamahiriya arabe libyenne
Japon
Kazakhstan
Kenya
Kirghizistan
Lesotho
Lettonie
Lituanie
Malaisie
Malawi
Mali
Mongolie
Mozambique
Myanmar
Namibie
Népal
Niger
Ouganda
Ouzbékistan
Pakistan
Paraguay
Pays-Bas
Pérou
Pologne
République centrafricaine
République de Corée
République de Moldova
République démocratique du Congo

République démocratique populaire lao
République tchèque
République-Unie de Tanzanie
Rwanda
Slovénie
Suisse
Tadjikistan
Thaïlande
Togo
Turkménistan
Turquie
Ukraine
Viet Nam
Zambie
Zimbabwe

3. L'entité suivante, invitée à participer en qualité d'observateur à la Conférence, était représentée :

Palestine

4. Les secrétariats des commissions régionales suivantes étaient représentés :

Commission économique pour l'Europe
Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Commission économique pour l'Afrique

5. Les organes et programmes des Nations Unies suivants étaient représentés :

Programme des Nations Unies pour le développement
CNUCED
Fonds d'équipement des Nations Unies

6. Les institutions spécialisées et organismes apparentés suivants étaient représentés :

Banque mondiale
Fonds monétaire international

7. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées :

Banque asiatique de développement
Banque islamique de développement
Banque mondiale
Chambre de commerce internationale
Communauté d'États indépendants
Fonds commun pour les produits de base
Fonds pour le bassin versant du Rio de la Plata
Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
Organisation internationale pour les migrations
Organisation mondiale des douanes
Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
Programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie
Union internationale des transports routiers

C. Ouverture de la Conférence

8. La Conférence a été ouverte le 28 août par Anwarul Chowdury, Secrétaire général adjoint, Secrétaire général de la Conférence et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui a donné lecture d'un message du Secrétaire général.

9. À la 1re séance, le 28 août, Nursultan Nazarbayev, Président du Kazakhstan, a prononcé une allocution.

10. À la même séance, Zephirin Diabre (Programme des Nations Unies pour le développement), Kim Hak-Su (Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique), Brigita Schmognerova (Commission économique pour l'Europe) et Carlos Fortin (CNUCED) ont également fait des déclarations.

D. Élection du Président de la Conférence et des autres membres du Bureau

11. À la 1re séance, le 28 août, sur la proposition du Secrétaire général de la Conférence, les membres suivants ont été élus par acclamation :

Président de la Conférence

Kassymzhomart K. Tokaev, Ministre des affaires étrangères du Kazakhstan.

Vice-Présidents

Groupe des États d'Afrique : Éthiopie, Lesotho, Namibie
Groupe des États d'Amérique latine et des Caraïbes : Paraguay
Groupe des États d'Europe occidentale et autres États : Italie
Groupe des États d'Asie : Japon, Népal, République islamique d'Iran
Groupe des États d'Europe orientale : Arménie

Vice-Présidents de droit

12. À la même séance, le représentant du Kazakhstan, en sa qualité de représentant du pays hôte, et le représentant de la République démocratique populaire lao, en sa qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral, ont également été élus membres de droit du Bureau.

Rapporteur

13. À la même séance, Monyane Mathibeli (Lesotho) a été élu par acclamation rapporteur de la Conférence.

E. Adoption du règlement intérieur

14. À sa 1re séance, le 28 août, la Conférence a adopté son règlement intérieur tel qu'il figure dans le document A/CONF.202/PC/3.

F. Adoption de l'ordre du jour et autres questions d'organisation

15. À sa 1re séance, le 28 août, la Conférence a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote A/CONF.202/1. L'ordre du jour était le suivant :

1. Ouverture de la Conférence.
2. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail.
3. Élection du Bureau.
4. Examen du projet de programme d'action de la Conférence.

5. Adoption des documents finals de la Conférence.

6. Adoption du rapport de la Conférence.

7. Questions diverses.

G. Pouvoirs des représentants à la Conférence

16. À la 1re séance, le 28 août, il a été décidé, sur la proposition du Président, que la composition de la Commission de vérification des pouvoirs se fonderait sur celle de la Commission de vérification des pouvoirs de l'Assemblée générale des Nations Unies à sa cinquante-septième session, et que ses membres seraient donc les pays suivants : Argentine, Barbade, Belgique, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Mali, Namibie et Papouasie-Nouvelle-Guinée, étant entendu, pour ce qui était du rapport de la Commission de vérification des pouvoirs, que la Conférence remplacerait tout État non présent par un autre État appartenant au même groupe régional.

17. À la même séance, trois membres suppléants de la Commission de vérification des pouvoirs ont été nommés aux sièges vacants, à savoir l'Indonésie, le Paraguay et le Pérou.

18. À la 3e séance, le 29 août, la Conférence a approuvé le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.202/2), qui avait examiné les pouvoirs des représentants des États participant aux travaux de la Conférence et jugé qu'ils étaient en bonne et due forme.

H. Documentation

19. La Conférence était saisie des documents suivants :

a) Projet de rapport du Comité préparatoire de la Conférence sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/L.1 et Add.1);

b) Rapport du Comité préparatoire de la Conférence sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/1);

c) Règlement intérieur provisoire de la Conférence (A/CONF.202/PC/3);

d) Ordre du jour provisoire de la Conférence (A/CONF.202/1);

e) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.202/2);

f) Programme de travail provisoire de la Conférence (A/CONF.202/CRP.1);

g) Pouvoirs des représentants : mémorandum du secrétariat de la Conférence (A/CONF.202/CRP.2);

h) Liste des participants (A/CONF.202/CRP.3);

i) Projet de rapport de la Conférence (A/CONF.202/L.1);

j) Projet de déclaration de la Conférence (A/CONF.202/L.2);

k) Projet de résolution intitulé « Motion de remerciements au Gouvernement et au peuple de la République du Kazakhstan » (A/CONF.202/L.3).

Chapitre II
Examen du projet de programme d'action de la Conférence

1. À la 1re séance, le 28 août, le Président de la deuxième session du Comité préparatoire de la Conférence, Yoshiyuki Motomura (Japon), a présenté le rapport du Comité sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/1).

2. La Conférence a examiné le projet de programme d'action de la Conférence intitulé « Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créés un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit (A/CONF.202/PC.2/1, annexe I) de sa 1re à sa 4e séance, les 28 et 29 août.

3. Les représentants des pays suivants ont fait des déclarations : Afghanistan, Afrique du Sud, Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Bénin, Bhoutan, Bolivie, Burundi, Chili, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Géorgie, Ghana, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d') (au nom des pays en développement de transit), Italie [au nom de l'Union européenne, des pays qui y sont adhérents (Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque) et des pays qui y sont associés (Bulgarie, Roumanie et Turquie)], Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Malaisie, Malawi, Mongolie, Namibie, Ouganda, Pakistan, Paraguay, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique populaire lao (au nom des pays en développement sans littoral), République de Moldova, République-Unie de Tanzanie, Suisse, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie, Ukraine et Zimbabwe.

4. Les représentants des organisations ci-après ont également fait des déclarations : Banque asiatique de développement, Banque mondiale, Fonds commun pour les produits de base, Fonds monétaire international, Organisation de coopération économique, Organisation de la coopération des chemins de fer, Organisation internationale pour les migrations, Organisation mondiale des douanes, Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie, Union internationale des transports routiers.

Chapitre III
Examen du projet de déclaration d'Almaty

1. À la 1re séance, le 28 août, le représentant du Kazakhstan a présenté le projet de déclaration d'Almaty, tel qu'il figure à l'annexe II du document A/CONF.202/L.2.

2. La Conférence a examiné le projet de déclaration d'Almaty à ses 2e et 3e séances, les 28 et 29 août.

Chapitre IV
Réunions parallèles

1. Parallèlement à la Conférence, trois réunions ont été organisées. La première, qui a porté sur les mesures de facilitation du commerce et a été présidée par Mathias Meyer, Secrétaire d'État aux affaires économiques de la Suisse, a été organisée par la CNUCED. La deuxième, qui a porté sur le Forum de haut niveau sur les investissements et a été animée par Maria Cattaui, Secrétaire générale de la Chambre de commerce internationale, a été organisée par la Banque mondiale. La troisième, qui a porté sur les initiatives régionales relatives à la facilitation du commerce et des transports et au cours de laquelle la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et le Secrétaire exécutif de la CESAP ont prononcé des discours liminaires, a été organisée par la CEE.

2. Les participants et les orateurs ont examiné les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral qui doivent, tout comme les pays en développement de transit, se doter de systèmes de transport de transit efficaces s'ils veulent s'intégrer dans l'économie mondiale. Les réunions parallèles ont rassemblé des participants des secteurs public et privé ainsi que des partenaires de développement. Il a été rendu compte oralement à la Conférence, à sa 4e séance, le 29 août, des conclusions auxquelles elles avaient abouti et des propositions qui y avaient été formulées.

Chapitre V
Adoption des documents finals de la Conférence

À la 4e séance, le 29 août 2003, la Conférence a adopté le projet de programme d'action de d'Almaty pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit (voir annexe I) et le projet de déclaration d'Almaty (voir annexe II).

Chapitre VI
Adoption du rapport de la Conférence

1. À la 4e séance, le 29 août, le Rapporteur a présenté le projet de rapport de la Conférence (A/CONF.202/L.1), qui a été adopté par consensus.

2. À la même séance, la Conférence a adopté par consensus le projet de résolution exprimant sa gratitude au Gouvernement et au peuple du pays hôte (voir annexe III).

Annexe I

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

Table des matières

		Paragraphes	*Page*
I.	Introduction	1–3	11
II.	Partenariats	4–9	12
III.	Objectifs	10	13
IV.	Priorités	11–51	13
	Priorité 1. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit	11–14	13
	Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures	15–31	14
	A. Transport ferroviaire	18–19	16
	B. Transport routier	20–21	16
	C. Ports	22–23	17
	D. Voies fluviales	24–25	17
	E. Pipelines	26–27	18
	F. Transport aérien	28–29	18
	G. Communications	30–31	19
	Priorité 3. Facilitation du commerce, notamment du commerce international	32–37	19
	Priorité 4. Mesures d'appui internationales	38–41	21
	Priorité 5. Application et évaluation	42–51	23

I. Introduction

1. Dans la Déclaration du Millénaire, adoptée le 8 septembre 2000, les chefs d'État et de gouvernement ont énoncé une série d'objectifs en matière de développement dont la réalisation nécessite, entre autres choses, la mise en place d'un environnement favorable au développement, aux niveaux national et international. Ils ont déclaré être conscients des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, qui ont aussi récemment fait l'objet de grandes conférences des Nations Unies, telles que la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés (Bruxelles, 2001), la Conférence internationale sur le financement du développement (Monterrey, 2002) et le Sommet mondial pour le développement durable (Johannesburg, 2002). La réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit a été convoquée conformément à la résolution 56/180 de l'Assemblée générale, intitulée « Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral », en vue d'examiner la situation actuelle des systèmes de transport en transit, y compris la mise en oeuvre du Cadre mondial de coopération en matière de transport en transit de 1995, et de formuler, entre autres, des mesures de politique générale appropriées et des programmes concrets visant à mettre au point des systèmes de transport en transit efficaces.

2. Les pays en développement sans littoral, pris en tant que groupe, figurent parmi les pays en développement les plus pauvres. Leurs capacités sont limitées et ils dépendent d'un nombre très réduit de produits de base pour leurs recettes d'exportation. En outre, ils ont enregistré tout au long des années 90 un taux de croissance généralement négatif ou très faible. L'absence d'accès à la mer, l'isolement et l'éloignement des marchés mondiaux ont contribué à leur pauvreté relative, à une augmentation sensible des coûts de transport et à une baisse de leur participation effective aux échanges internationaux. La réduction du volume de ces échanges se répercute surtout sur les activités à forte intensité de transport. La plupart des pays en développement sans littoral, pour ne pas dire tous, sont des exportateurs de produits de base. Les coûts de transport très élevés que ces pays doivent supporter entravent le développement de leurs exportations car ils limitent la gamme de produits pouvant être exportés et des marchés sur lesquels ils peuvent être écoulés de manière compétitive et rentable. Les coûts de transport élevés tendent à renchérir les importations.

3. La plupart des voisins de transit des pays en question, eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Les pays en développement de transit les moins avancés connaissent une situation particulièrement difficile. Par ailleurs, ils doivent faire face à des difficultés supplémentaires, qui découlent du transport en transit et de ses incidences en matière de finances, d'infrastructures et de problèmes sociaux. Les pays en développement de transit ont eux-mêmes besoin d'améliorer les mécanismes techniques, les régimes douaniers et les modalités administratives concernant leurs systèmes de transport auxquels leurs voisins sans littoral sont censés se raccorder.

II. Partenariats

4. On peut mettre en place des systèmes de transport en transit efficaces s'il se crée des partenariats réels entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial et entre les secteurs public et privé. Ces partenariats doivent reposer sur des avantages mutuels découlant de mesures spécifiques adoptées d'un commun accord par les principales parties intéressées au titre du Programme d'action en vue de mettre au point des systèmes de transport en transit efficaces. La communauté internationale, notamment les organismes de financement et de développement et les pays donateurs, devraient apporter à ces pays un appui financier et technique pour les aider à faire face de manière efficace à leurs problèmes de transport en transit et aux exigences y relatives.

5. L'efficacité des systèmes de transport en transit dépendra d'une part, de la promotion – tant dans les pays en développement de transit que dans ceux sans littoral – d'un environnement administratif, juridique et macroéconomique favorable aux prises de décisions et à la mobilisation des ressources et d'autre part, des modalités de coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins. Pour que la stratégie d'amélioration des systèmes de transport en transit soit efficace, il faut que des mesures soient prises aux niveaux sous-régional, régional et bilatéral afin de régler efficacement les problèmes de transit, ce qui permettrait d'améliorer la sécurité du transport en transit et de réaliser des économies d'échelle considérables qui seraient particulièrement intéressantes pour les pays en développement sans littoral. Cette coopération doit être encouragée sur la base des intérêts réciproques des pays en développement sans littoral et de transit.

6. Il convient de tenir compte du rôle du secteur privé qui, en tant que prestataire et utilisateur de services de transport en transit, joue un rôle primordial dans la société et devrait contribuer pour beaucoup à l'amélioration des infrastructures et des capacités de production, tant dans les pays en développement de transit que dans ceux sans littoral.

7. Les incidences financières liées à la création et à l'entretien d'un système de transport en transit efficace sont souvent telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas à même de relever seuls ce formidable défi. Leurs partenaires de développement peuvent jouer un rôle important en appuyant les efforts que ces pays déploient à cet égard.

8. Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral et de transit devraient être pleinement pris en considération lors de la création de systèmes de transport en transit. Ils devraient être considérés comme complémentaires et concourant au même objectif.

9. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale peut jouer un rôle majeur dans le règlement satisfaisant des problèmes qui sont propres au transport en transit au départ des pays en développement, à l'entrée dans ces derniers ou pendant leur traversée. Les initiatives de coopération ou d'intégration régionale peuvent aussi encourager les pays en développement sans littoral et de transit à participer à l'économie mondiale, en répartissant mieux les avantages de celle-ci et en en limitant les effets néfastes. 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.

III. Objectifs

10. Le présent Programme d'action vise à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays. Le Programme d'action a donc pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) de mettre en place un réseau national adéquat; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations; h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

IV. Priorités

Priorité 1
Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

11. Il importe que les pays en développement sans littoral et de transit réexaminent et révisent leurs cadres réglementaires, le cas échéant, afin de renforcer la participation du secteur privé; introduisent des mesures de réforme permettant aux prestataires de services de transport de mieux répondre aux besoins des utilisateurs; améliorent la transparence des règlements de transit et frontaliers; rationalisent les procédures administratives; simplifient encore le contrôle aux frontières et les procédures frontalières; encouragent l'utilisation de l'informatique; renforcent les programmes de formation dans le secteur. Les stratégies et les programmes, surtout s'ils débouchent sur une régulation des opérations de transport ou la construction de nouvelles infrastructures d'envergure, doivent tenir pleinement compte des questions d'environnement et des besoins en matière de développement de façon à assurer un développement durable aux niveaux local et mondial. Ces priorités doivent s'intégrer à un programme de réformes structurelles et à une stratégie de réduction de la pauvreté.

12. Les conventions internationales relatives au transport et au transit, ainsi que les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les pays en développement sans littoral et de transit sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et les documents.

13. Au niveau international, il convient que les partenaires de développement, en particulier les organismes d'aide multilatérale, accordent un rang de priorité élevé au financement viable des projets de transport. En outre, il serait très important pour la mise en place de systèmes de transport en transit de financer les nouvelles infrastructures notamment moyennant des partenariats public-privé ayant recours à l'aide publique au développement et aux investissements du secteur privé, y compris l'investissement étranger direct.

14. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut adopter une approche intégrée au développement du commerce et du secteur des transports en vue de tenir compte des aspects sociaux et économiques et des considérations budgétaires et institutionnelles, ainsi que des questions de politique générale, de réglementations et de procédure;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent s'attacher surtout à développer et à moderniser les installations existantes et à renforcer l'orientation commerciale de l'infrastructure et des transports internationaux en éliminant les obstacles autres que physiques au transport en transit;

c) Il convient de réformer activement le secteur des transports avec la participation accrue du secteur privé et dans le cadre de partenariats plus nombreux avec ce dernier;

d) Il faut promouvoir la concertation et la coopération entre les secteurs public et privé, le cas échéant, grâce à l'assistance des partenaires de développement;

e) L'aménagement de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, selon qu'il convient, devraient contribuer largement à faciliter le transport en transit. Le rôle des commissions régionales et des organisations sous-régionales devrait être renforcé davantage à cet égard. Dans ce contexte, les commissions régionales et les organisations sous-régionales, en Afrique, en Amérique latine et en Asie, ont besoin d'une assistance accrue de la part de la communauté internationale;

f) Les mécanismes institutionnels existant aux niveaux politique et opérationnel pour assurer le suivi et l'application des accords et des arrangements signés entre pays en développement sans littoral et de transit devraient être encore renforcés;

g) Il convient d'encourager la mise au point de programmes de formation intégrés s'appliquant à toutes les entités concernées, du personnel de direction aux cadres subalternes des secteurs tant public que privé.

Priorité 2
Développement et entretien des infrastructures

15. L'insuffisance des infrastructures constitue un obstacle majeur à l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit. La dégradation des infrastructures de transport est un problème général qui touche ces deux catégories de pays. Il importe par ailleurs de pouvoir s'appuyer sur des systèmes de communication de qualité si l'on veut savoir à l'avance quels sont les services de transport disponibles et assurer un transit rapide et sans heurt. Pour satisfaire ces besoins, il faudra procéder à d'importants investissements, forger des partenariats public-privé, renforcer les capacités, adopter de nouvelles politiques et réformer les institutions, le cas échéant. La part des ressources nationales et de l'aide publique au développement consacrée à la création d'infrastructures dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit est limitée. Par ailleurs, la création d'infrastructures adéquates et l'entretien des infrastructures existantes qui se détériorent dans les pays en

développement sans littoral et les pays de transit ne peuvent pas reposer sur le seul secteur public. Il demeure vital, en particulier, que les donateurs, les institutions financières internationales et les organismes d'aide au développement apportent un appui financier et technique. Le secteur privé aussi pourrait jouer un rôle important.

16. Pour attirer des investissements privés dans des projets d'infrastructure, il faut tout d'abord disposer d'un cadre réglementaire et institutionnel bien conçu. L'intégration ou la coopération économique régionale et sous-régionale peut aider à surmonter les problèmes liés à la taille du marché, dans les pays en développement sans littoral et de transit, en particulier les moins avancés d'entre eux, et inciter le secteur privé à investir dans le développement des infrastructures. À cet égard, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) est une initiative majeure, dans la mesure où la plupart des pays en développement sans littoral et de transit se trouvent en Afrique, qui pourrait favoriser la création d'infrastructures sous-régionales et régionales. Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral devraient être soigneusement pris en compte dans l'exécution des projets de routes transafricaines, de routes asiatiques, de réseaux ferroviaires transasiatiques et de couloir international Nord-Sud, ainsi que dans la mise en oeuvre de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud et le développement du couloir Europe-Caucase-Asie.

17. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Les pays en développement sans littoral et de transit devraient consacrer une part plus importante de leurs investissements publics au développement des infrastructures, éventuellement avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent tout mettre en oeuvre pour créer un cadre propice à l'utilisation de tous les modes de transport dans les services de transport de transit afin d'encourager la concurrence entre les différents modes de transport, en particulier le transport routier et le transport ferroviaire. Il serait par ailleurs bon de développer les capacités et les régimes juridiques en matière de transport multimodal;

c) Il convient de mettre davantage l'accent sur les tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous-régionaux;

d) Les partenaires de développement doivent également encourager le secteur privé à contribuer au développement des infrastructures de transport de transit en participant aux coûts, en recourant à des dispositifs de type construction-exploitation-transfert et à jouer un rôle catalyseur en attirant des investissements étrangers directs ainsi qu'en facilitant l'élargissement de l'accès au marché des obligations;

e) Il convient de promouvoir les partenariats entre les secteurs public et privé en ce qui concerne les couloirs commerciaux et de transport en créant des systèmes communs de gestion et de suivi fondés sur les techniques de l'information et de la communication et en y ayant largement recours.

A. Transport ferroviaire

18. Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans les systèmes de couloirs de transport de transit qui relient les ports maritimes et les pays en développement sans littoral. Les difficultés chroniques liées au manque de matériel, notamment de locomotives et de wagons, ainsi qu'à l'insuffisance des normes d'entretien, constituent les principaux sujets de préoccupation. Un certain nombre de problèmes se posent également en ce qui concerne la conclusion d'accords entre les réseaux ferroviaires.

19. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il convient d'examiner, à titre prioritaire, aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional, la possibilité d'établir de nouvelles liaisons ferroviaires et de mettre en oeuvre des programmes de remise en état des équipements existants assortis d'améliorations et d'innovations techniques;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent, à titre prioritaire, améliorer l'entretien des voies et du matériel roulant, acheter du matériel roulant neuf et développer le réseau ferroviaire dès lors que le volume du trafic justifie de telles décisions;

c) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent également examiner les avantages que pourrait présenter une harmonisation de l'écartement des rails de chemin de fer, si la chose est faisable, le développement de capacités de rechargement, et envisager de développer les programmes de formation et d'échange de personnel dans le secteur ferroviaire;

d) Les gouvernements sont encouragés à envisager d'adhérer aux conventions internationales relatives au transport ferroviaire et au transport combiné qui instaurent des règles internationalement admises garantissant un cadre de fonctionnement efficace et sûr en ce qui concerne ce type de transport entre les pays, et la mise en place des institutions nécessaires à leur application.

B. Transport routier

20. Les pays en développement sans littoral ont de plus en plus recours au transport routier pour leurs importations et leurs exportations. Il s'agit notamment du premier mode de transport de transit en Afrique. Des investissements considérables sont nécessaires pour améliorer l'infrastructure du transit routier. Les problèmes essentiels, en particulier dans le domaine du transport routier international, sont la détérioration de la sécurité routière du fait des carences de l'étalonnage, l'absence d'infrastructure sociale le long des couloirs de transit et, en particulier, le vieillissement des moyens de transport ainsi que le défaut d'entretien, étroitement lié à la pratique consistant à surcharger les véhicules.

21. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Dans le cadre des programmes sous-régionaux et régionaux de développement de l'infrastructure, il convient d'accorder un rang de priorité élevé aux couloirs de transit qui relient les pays en développement sans littoral au réseau des pays en développement de transit et au réseau régional;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent envisager de prendre les mesures nécessaires pour adhérer aux conventions internationales relatives au transport routier et les appliquer;

c) Aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional, il faudrait envisager de prendre des mesures pour libéraliser progressivement les services de transport routier en tenant compte de la situation particulière des pays sans littoral et de transit et faciliter les activités de planification opérationnelle et de gestion dans ce secteur, en enrichissant les bases de données sur le transit routier, et en examinant le système de quotas et les coûts du transit et du transport, ainsi que d'autres mesures comme la mise en place de barrages routiers et l'organisation d'escortes douanières.

C. Ports

22. L'efficacité de l'exploitation portuaire est fonction de la qualité de l'infrastructure et de la gestion adaptée. Les ports maritimes sont l'un des principaux points faibles du système de transit en raison d'un certain nombre de lacunes matérielles et de difficultés d'ordre opérationnel. Les problèmes les plus graves sont liés à la mauvaise qualité des installations de manutention et de stockage pour les marchandises en transit, à la lourdeur des procédures de dédouanement et d'acheminement du fret, à l'encombrement et au manque de main-d'oeuvre qualifiée.

23. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent s'employer à conclure des accords de coopération pour améliorer les installations et les services portuaires de transit des marchandises, notamment en modernisant les terminaux existants, en en installant de nouveaux et en simplifiant les procédures selon que de besoin;

b) Il convient d'ouvrir davantage le secteur du commerce de transit, en autorisant également la privatisation de l'exploitation des terminaux afin de favoriser la concurrence et d'encourager la productivité;

c) Il faut promouvoir une coopération et une coordination accrues entre les organismes publics et les organismes privés s'occupant du trafic des marchandises en transit dans les ports (administration douanière, personnel de sécurité, autorités portuaires, banques commerciales, agents de dédouanement et commissionnaires de transports, compagnies d'assurances);

d) Il convient d'encourager la création de ports secs dans les pays sans littoral et de transit;

e) Il faut développer les programmes de formation à l'intention des employés des installations portuaires pour leur permettre de se familiariser avec les nouvelles technologies et les nouvelles procédures.

D. Voies fluviales

24. Les voies fluviales permettent à certains pays en développement sans littoral de bénéficier de services de transit. Les principaux obstacles au bon fonctionnement de ces services fluviaux sont le mauvais état des infrastructures, l'absence d'un cadre juridique adapté à la circulation sur les cours d'eau et les lacs et l'inefficacité des mesures de protection de l'environnement et des mesures de sécurité.

25. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il convient de redoubler d'efforts pour remettre en état et développer les infrastructures liées aux cours d'eau et aux lacs le long des couloirs qui relient les pays en développement sans littoral aux ports maritimes;

b) Il faut envisager la conclusion d'accords, notamment sur le plan juridique, permettant l'adoption de mesures concertées à l'échelle sous-régionale, et promouvoir la mise en place de systèmes de transit plus efficaces sur les cours d'eau et les lacs;

c) Il faut étudier la possibilité d'ouvrir de nouvelles voies fluviales. Par ailleurs, il faudrait encourager l'entretien et l'extension des voies fluviales existantes, le cas échéant, avec l'assistance d'institutions financières.

E. Pipelines

26. Les pipelines sont un moyen de transport rentable pour le pétrole et le gaz naturel. Une étroite coopération entre les pays en développement sans littoral et de transit est nécessaire aux fins de la planification et de la construction des pipelines, cette dernière exigeant des investissements considérables, notamment de la part du secteur privé.

27. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent : les pays en développement sans littoral et de transit doivent faire des efforts de coopération et de coordination pour réduire au minimum la longueur et le coût de l'utilisation des pipelines à construire, en tenant compte des intérêts des parties concernées.

F. Transport aérien

28. Les transports aériens permettent aux pays en développement sans littoral d'éviter les problèmes de transit liés au transport terrestre et maritime des marchandises. Toutefois, pour des raisons financières, seuls les biens de grande valeur et de faible encombrement peuvent être transportés par voie aérienne.

29. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut développer les infrastructures physiques (flotte, pistes, système de navigation aérienne et installations nécessaires au stockage et à la manutention des marchandises dans les aéroports);

b) Les gouvernements doivent progressivement libéraliser leurs politiques en ce qui concerne l'octroi de permis de transport des marchandises sur les vols réguliers et lever les restrictions sur les vols affrétés pour les marchandises, ce qui permettrait d'exploiter plus efficacement la capacité de fret actuelle;

c) Il convient d'encourager davantage la centralisation des activités liées au transport aérien aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral afin de permettre des économies d'échelle;

d) Il faut développer les programmes de formation aux niveaux national et sous-régional.

G. Communications

30. L'éloignement des pays en développement sans littoral des ports maritimes et des marchés étrangers, aggravé par l'absence de moyens de communication fiables avec les divers ports et centres commerciaux, demeure un handicap majeur pour l'acheminement rapide des marchandises en transit. Les délais actuels pourraient être considérablement réduits grâce à des systèmes de suivi des marchandises permettant de savoir à l'avance où elles se trouvent et de suivre leur mouvement.

31. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent : il convient de développer les installations de télécommunications, d'encourager la participation du secteur privé dans ce domaine et de rationaliser la gestion de ces installations.

Priorité 3
Facilitation du commerce, notamment du commerce international

32. Le commerce est un important moteur du développement économique. Toutefois, la participation des pays en développement sans littoral au commerce international – qui revêt une importance vitale pour leurs perspectives de développement – n'est pas aussi importante qu'elle ne pourrait l'être. Par ailleurs, bon nombre d'entre eux ainsi que de pays en transit ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce et ne peuvent par conséquent tirer parti des avantages offerts aux pays en développement – préférences commerciales et traitement spécial – par l'Organisation.

33. L'une des principales raisons de la marginalisation des pays en développement sans littoral est le coût élevé des transactions commerciales. Le commerce et les transports sont intimement liés. Le secteur des transports revêt une importance capitale pour le commerce international, l'intégration régionale et un développement national harmonieux. Des coûts excessifs dans ce domaine limitent considérablement l'accès aux marchés étrangers. Dans ce contexte, il a été dûment pris note de la demande des pays en développement sans littoral selon laquelle les négociations actuelles sur l'accès aux marchés des produits agricoles et autres devraient accorder une attention particulière aux produits qui présentent un intérêt spécial pour les pays en développement sans littoral.

34. La lenteur du passage des frontières et la lourdeur des procédures douanières, le nombre de documents exigés et des infrastructures inadéquates, ainsi que le coût élevé des transactions bancaires sont autant de sources majeures d'inefficacité et de dépenses supplémentaires pouvant être évitées. Les transporteurs des pays en développement sans littoral, qui doivent traverser davantage de frontières et dépendent des services de transit des pays voisins, peuvent être particulièrement défavorisés, selon l'état de leurs propres procédures frontalières et de celles de leurs voisins ainsi que du niveau de coopération bilatérale, ainsi que de coopération et d'intégration régionales.

35. Les conventions internationales et les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux sont les principaux moyens d'assurer la rationalisation, la simplification et la transparence des règles et procédures. Il faut un engagement politique solide au niveau politique pour que ces textes soient appliqués pleinement et effectivement à l'échelon national.

36. Dans la Déclaration ministérielle adoptée à l'issue de la quatrième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, qui s'est tenue à Doha en novembre 2001, les participants ont reconnu qu'il importait d'accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, d'accroître l'assistance technique et de renforcer les capacités dans ce domaine. La décision figurant dans la même Déclaration d'intégrer dans le programme de travail de l'OMC les problèmes des petites économies vulnérables et la question de leur pleine intégration au système commercial multilatéral constitue par ailleurs une étape encourageante pour la plupart des pays en développement sans littoral et de transit.

37. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut accélérer encore l'accession des pays en développement sans littoral et de transit à l'Organisation mondiale du commerce. À cet égard, il importe de tenir compte du degré de développement de chaque candidat lors de la procédure d'accession, notamment des besoins et problèmes particuliers découlant de son désavantage géographique. Les partenaires de développement doivent fournir une assistance dans ce domaine;

b) Dans le Consensus de Monterrey, on reconnaît combien il importe que l'accès des produits d'exportation des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit, soit renforcé et prévisible. Conformément aux engagements pris dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier dans les paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations actuelles devraient accorder une plaine attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit;

c) Il faudrait aider les pays en développement sans littoral et de transit dans le domaine de la facilitation du commerce, à la lumière de l'accord figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha, selon lequel les négociations auront lieu après la cinquième session de la Conférence ministérielle sur la base d'une décision qui sera prise, par consensus explicite, à cette session, sur les modalités des négociations;

d) Il faut redoubler d'efforts, dans le cadre des ressources financières disponibles, pour faciliter le passage des frontières, promouvoir l'utilisation de l'informatique, mettre en place des systèmes de contrôle douanier efficaces tout en simplifiant les démarches administratives et renforcer le pouvoir d'action des organismes gouvernementaux en ce qui concerne le commerce et la facilitation du commerce;

e) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent envisager de devenir parties aux conventions et instruments internationaux ayant trait aux divers types de transport – routier, ferroviaire, fluvial et multimodal et de leur donner pleinement effet;

f) Les pays en développement sans littoral et de transit devraient créer, le cas échéant, ou renforcer les conseils ou les comités nationaux existant dans les domaines du commerce et des transports où seraient représentées les principales parties concernées, notamment le secteur privé.

Priorité 4
Mesures d'appui internationales

38. Les coûts afférents à la mise en place et à l'entretien d'un système de transport de transit efficace sont tellement élevés que les pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas capables de les assumer seuls. Beaucoup d'entre eux comptent parmi les pays les plus pauvres. La plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement disposant de ressources limitées. Les partenaires de développement devraient jouer un rôle de premier plan dans l'appui aux programmes de développement des transports en transit. Ils devraient tenir pleinement compte des difficultés et des besoins en matière de développement propres aux pays en développement sans littoral et de transit lorsqu'ils leur fournissent une telle assistance.

38 *bis*. C'est aux pays en développement sans littoral et de transit eux-mêmes que devrait incomber au premier chef la mise en oeuvre du Programme d'action. Il est essentiel qu'ils parviennent à instaurer un environnement leur permettant de créer, d'attirer et de mobiliser efficacement des ressources afin de relever les défis qui se présentent à eux en matière de développement, notamment ceux qui découlent de l'absence de littoral.

39. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) La communauté internationale, et notamment les organismes financiers et de développement et les pays donateurs, doivent cependant aider ces pays à faire face aux problèmes liés au transport de transit et à remplir les conditions requises en la matière, en adoptant les mesures suivantes :

i) Faciliter la création d'un environnement extérieur favorable à la réalisation complète et rapide des objectifs du présent programme d'action;

ii) Faciliter l'accès à des technologies relatives aux systèmes de transport en transit, notamment en matière d'informatique et de télématique, et encourager le transfert de ces technologies;

iii) Fournir un appui technique dans le cade de partenariats;

iv) Encourager l'accroissement de l'investissement étranger direct en vue de contribuer au développement et de mettre à niveau l'infrastructure du transport en transit;

b) Une augmentation substantielle de l'aide publique au développement est nécessaire afin de mobiliser l'assistance financière et technique de toutes les sources et mécanismes existants, y compris le secteur privé. Les pays donateurs et les institutions financières et organismes de financement multilatéraux devraient être encouragés à poursuivre leurs efforts afin d'assurer l'application effective des engagements convenus dans le Consensus de Monterrey, en particulier aux paragraphes 41 à 43, en vue d'apporter l'assistance financière et technique requise aux pays en développement sans littoral et de transit sous forme de dons ou de prêts aux conditions les plus libérales possibles, pour répondre aux besoins identifiés dans le présent Programme d'action;

c) Les critères et méthodes utilisés pour évaluer la viabilité des projets et programmes relatifs à l'infrastructure du transport de transit et en approuver le financement devraient tenir compte des carences économiques et institutionnelles et

des besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de transit, ainsi que de la nécessité de créer des capacités supplémentaires en tenant dûment compte des perspectives de développement du trafic;

d) Il faudrait veiller tout particulièrement à offrir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique dans le domaine du renforcement des capacités institutionnelles afin d'aider les gouvernements de ces pays à prendre les mesures qui s'imposent et à instaurer des pratiques idoines en matière de transport et de transit;

e) Il conviendrait d'envisager également, le cas échéant, l'adoption de modalités de financement d'un meilleur rapport coût-efficacité et novatrices, notamment en ce qui concerne les dépenses locales et renouvelables, l'aide non liée et les arrangements relatifs aux fonds régionaux et aux autorités chargées des investissements à l'échelle régionale.

40. En matière d'assistance financière, les domaines suivants devraient être considérés comme prioritaires :

a) Les investissements devraient cibler les maillons manquants de la chaîne du transport de transit de façon à relier les pays en développement sans littoral aux réseaux routier et ferroviaire;

a *bis*) Il faudrait entretenir les infrastructures de transport en transit matérielles existantes;

a *ter*) Il faudrait construire, entretenir et remettre en état pipelines et gazoducs;

b) Il conviendrait de mettre en place des itinéraires plus économiques;

c) Il serait judicieux de développer des projets de ports secs pour les pays en développement sans littoral;

d) Il serait bon d'envisager la création de postes frontière adjacents ou d'améliorer ceux qui existent;

e) Il conviendrait d'exécuter des projets conjoints en matière de commerce et de production pour dynamiser le commerce régional et sous-régional;

f) Il faudrait remettre en état et reconstruire l'infrastructure des transports, en particulier dans les pays ou régions qui ont connu une guerre ou un conflit ou des catastrophes naturelles.

41. En matière d'assistance technique, les domaines suivants devraient être considérés comme prioritaires :

a) Promotion de la mise en oeuvre des accords bilatéraux, sous-régionaux, régionaux et internationaux en matière de transit;

b) Promotion de politiques de transport de transit libérales et adaptées au marché;

c) Facilitation de l'échange de données d'expérience relatives à l'élaboration et à la gestion des systèmes de transport de transit dans diverses régions;

d) Promotion et mise en oeuvre, s'il y a lieu, de programmes de privatisation dans le secteur des transports;

e) Élaboration de programmes de formation consacrés à des questions telles que les formalités douanières, notamment les documents à produire et les procédures de transit; l'expédition de marchandises et le dédouanement des marchandises de transit; l'entretien de l'infrastructure et du matériel; la sécurité routière; la protection de l'environnement dans le secteur du transport de transit; l'assurance des marchandises en transit ou la construction et la gestion de ports secs; et enrichissement des bases de données régionales relatives aux transports routiers;

f) Lancement de projets de facilitation du commerce visant à simplifier, rationaliser et normaliser les procédures d'importation, d'exportation et douanières et le renforcement des capacités correspondantes, en particulier en matière de ressources humaines;

g) Sensibilisation des gouvernements aux avantages de l'adhésion aux conventions internationales pertinentes;

h) Facilitation d'un plus grand accès aux marchés obligataires et d'un plus grand partage des risques entre les organismes de financement et les secteurs public et privé.

Priorité 5
Application et évaluation

42. Le Programme d'action devrait être mis en oeuvre de concert par les pays en développement sans littoral et de transit, leurs partenaires de développement, les organismes et organisations des Nations Unies, les organisations internationales concernées telles que la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale des douanes, les organisations d'intégration économique régionales et autres organisations régionales et sous-régionales intéressées.

43. La coopération régionale et sous-régionale est d'une importance fondamentale pour la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces et doit être encouragée sur la base des intérêts communs des pays sans littoral et des pays de transit. Les arrangements nécessaires doivent être pris pour assurer un suivi et une évaluation continus de l'application des accords de transit à travers un dialogue et des consultations avec les secteurs public et privé. Le secteur privé devrait activement participer à la mise en oeuvre du Programme d'action.

44. La Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes et autres organisations internationales et régionales concernées sont invitées à répondre en priorité aux demandes d'assistance technique visant à soutenir les efforts déployés sur les plans national et régional afin de promouvoir une exploitation efficace des services de transit existants, y compris le recours aux technologies de l'information et la simplification des procédures et des documents demandés.

45. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement doit envisager le lancement de nouveaux programmes ayant trait au commerce électronique, à la facilitation du commerce et aux échanges dans les pays en développement sans littoral et de transit. Dans le cadre de son Programme spécial en faveur des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, la CNUCED devrait poursuivre ses

analyses et continuer d'offrir une assistance technique aux pays en développement sans littoral pour les aider à résoudre leurs problèmes en matière de transport de transit dans le cadre de son mandat.

46. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire doivent être encouragées avec la participation des donateurs, de même que la coopération entre organisations sous-régionales et régionales.

47. Les commissions régionales devraient envisager, selon que de besoin, de développer ceux de leurs programmes qui cadrent avec le présent Programme d'action de manière à aider les pays en développement sans littoral et de transit à améliorer leurs systèmes de transport de transit, et les partenaires de développement devraient envisager de leur assurer l'appui financier nécessaire à cet égard. Il a été également tenu dûment compte des textes issus des réunions préparatoires régionales : le Plan d'action pour l'Afrique, le Plan d'action pour l'Asie et le Programme d'action d'Asunción.

48. Des réunions sous-régionales spéciales devraient être organisées, selon que de besoin, pour examiner les moyens de mettre en oeuvre efficacement le présent Programme d'action, conformément aux dispositions de la résolution 56/227 de l'Assemblée générale, selon qu'il conviendra. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Banque mondiale, la CNUCED, les commissions régionales et les autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes sont invités à aider les pays en développement sans littoral et de transit à organiser ces réunions sous-régionales.

49. L'Assemblée générale des Nations Unies est invitée à envisager d'examiner dans les détails l'application du présent Programme d'action à une date qui devra être fixée ultérieurement, conformément à sa résolution 57/270 B. Le Bureau du Haut Représentant devrait coordonner les travaux préparatoires de cet examen. La CNUCED, la Banque mondiale et les commissions régionales sont invitées à fournir l'appui opérationnel et technique nécessaire dans le cadre de ce processus.

50. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est prié de faire rapport à l'Assemblée générale, sur la base des renseignements communiqués par les États Membres et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernées, à un intervalle qui devra être déterminé par cette dernière, et sur l'état d'avancement de l'application du présent Programme d'action.

51. Conformément à la résolution 56/227 de l'Assemblée générale, il est notamment demandé au Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires d'agir en coopération et en coordination plus étroites avec les organismes des Nations Unies, en particulier ceux qui participent à des activités opérationnelles sur le terrain dans les pays en développement sans littoral et de transit, en vue de la mise en oeuvre effective du Programme d'action, conformément à la résolution 57/270 B de l'Assemblée générale. Le Bureau du Haut Représentant doit également continuer de sensibiliser les pays à l'importance de l'application du Programme d'action.

Annexe II

Déclaration d'Almaty

Nous, gouvernements participant à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit,

Réunis afin de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de mettre en place un nouveau cadre de coopération en matière de transport dans les pays en développement sans littoral et de transit, compte tenu des intérêts tant des pays en développement sans littoral que des pays en développement de transit,

Rappelant la Déclaration du Millénaire[1], par laquelle les chefs d'État et de gouvernement ont reconnu les besoins et les problèmes des pays en développement sans littoral et ont exhorté les donateurs bilatéraux et multilatéraux à leur fournir une assistance financière et technique plus importante afin de répondre à leurs besoins spéciaux de développement et de les aider à surmonter les obstacles imposés par leur situation géographique en améliorant leurs systèmes de transport de transit,

Déterminés à créer, au niveau national comme au niveau mondial, un environnement propice au développement et à l'élimination de la pauvreté,

Ayant adopté le Programme d'action d'Almaty pour répondre aux besoins spéciaux des pays en développement sans littoral dans un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit pour les pays en développement sans littoral et de transit,

Déclarons ce qui suit :

1. *Nous considérons* que le développement du commerce est essentiel à la croissance économique et au développement durable des pays en développement. Toutefois, la participation des pays en développement de transit sans littoral au commerce international n'est pas aussi importante qu'elle pourrait l'être;

2. *Nous reconnaissons* que si les pays en développement sans littoral n'occupent qu'une place marginale dans le système commercial mondial, c'est notamment en raison du niveau élevé des coûts de transaction. Le commerce et le transport sont indissociables. Les coûts de transport sont un facteur clef de la compétitivité commerciale internationale;

3. *Nous nous engageons* à agir pour limiter la marginalisation des pays en développement sans littoral et les intégrer davantage dans l'économie mondiale. À cette fin, nous nous efforcerons d'établir des systèmes de transport en transit efficaces aussi bien dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit;

4. *Nous considérons* que la coopération en matière de transport et de transit présente des avantages considérables aussi bien pour les pays en développement sans littoral que pour les pays en développement de transit. Nous sommes conscients que les pays de transit concernés sont eux aussi des pays en développement, qui

[1] Résolution 55/2 de l'Assemblée générale.

souvent présentent une structure économique générale similaire et sont confrontés à un manque de ressources similaire à celui des pays sans littoral;

5. *Nous réaffirmons* le droit des pays sans littoral à avoir accès à la mer et à la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit, par tous moyens de transport, conformément aux règles de droit international applicables;

6. *Nous réaffirmons également* que les pays de transit, exerçant pleinement leur souveraineté sur leur territoire, ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes;

7. *Nous reconnaissons* que la responsabilité de la mise en place de systèmes efficaces de transit incombe au premier chef aux pays en développement sans littoral et de transit. Nous les encourageons à prendre des mesures pour renforcer encore leur coopération et leur collaboration afin d'améliorer l'infrastructure physique et les aspects non physiques des systèmes de transport de transit et, à cet égard, nous soulignons le rôle de la coopération Sud-Sud;

8. *Nous soulignons* la nécessité d'accroître nettement l'aide publique au développement et les autres ressources afin de mobiliser l'assistance financière et technique provenant des sources les plus diverses et de tous les mécanismes existants, y compris du secteur privé. *Nous encourageons* les pays donateurs et les institutions multilatérales de financement et de développement à poursuivre leurs efforts pour assurer la mise en oeuvre efficace des engagements pris dans le Consensus de Monterrey, adopté à la Conférence internationale sur le financement du développement[2], en particulier les paragraphes 41 à 43, afin de fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique appropriée sous forme de dons ou de prêts dans les conditions les plus concessionnelles possibles pour répondre aux besoins identifiés dans le Plan d'action d'Almaty;

9. *Nous soulignons également* que le secteur privé, qui est un fournisseur de services et un utilisateur des services des systèmes de transit, est un protagoniste important dans la société et devrait contribuer de façon majeure au développement de l'infrastructure et de la capacité de production tant dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit;

10. *Nous notons* à quel point la simplification, la rationalisation et la normalisation des procédures et des documents de transit, ainsi que l'utilisation des technologies de l'information, ont contribué à améliorer l'efficacité des systèmes de transit, et demandons aux entités compétentes des Nations Unies et à d'autres organisations internationales, notamment la Banque mondiale, les commissions régionales, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, l'Organisation mondiale des douanes et les organisations régionales d'intégration économique, d'apporter aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance accrue dans ce domaine conformément à leurs mandats respectifs;

---

[2] *Rapport de la Conférence internationale sur le financement du développement, Monterrey (Mexique), 18-22 mars 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.02.II.A.7), chap. I, résolution 1, annexe.

11. *Nous rappelons* la Déclaration ministérielle adoptée à la quatrième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce[3], qui reconnaît qu'il importe d'accélérer le transport, la mise à disposition et le dédouanement des marchandises, y compris des marchandises en transit. Nous rappelons également la décision prise dans la même déclaration tendant à ce que l'Organisation mondiale du commerce se penche sur les questions liées au commerce des petits pays dont l'économie est vulnérable et à leur pleine intégration dans le système commercial multilatéral;

12. *Nous reconnaissons* que des coûts de transport excessifs créent un obstacle important et effectif à l'accès aux marchés étrangers. À cet égard, nous prenons note de la demande des pays en développement sans littoral tendant à ce que, lors des négociations en cours sur l'accès au marché des produits agricoles et non agricoles, on envisage d'accorder la plus grande attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit;

13. *Nous reconnaissons* l'importance d'un accès élargi et prévisible à tous les marchés pour les exportations des pays en développement, y compris des pays en développement sans littoral et de transit. Conformément aux engagements contenus dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier aux paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations en cours devraient se concentrer sur les besoins et intérêts des pays en développement, en particulier des pays en développement sans littoral et de transit;

14. *Nous réaffirmons* notre engagement à faciliter un développement plus poussé des pays en développement sans littoral. On ne peut établir de systèmes de transport en transit efficaces et intégrer les pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale qu'en instaurant des partenariats véritables entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial;

15. *Nous soulignons* l'importance fondamentale d'un suivi régulier et efficace du Programme d'action d'Almaty, et nous nous engageons à cet effet. Nous prions le Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de veiller à ce que la Conférence soit effectivement suivie d'effet dans le cadre de son mandat et conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée générale.

---

[3] A/C.2/56/7, annexe.

Annexe III

Motion de remerciements au peuple et au Gouvernement de la République du Kazakhstan

La Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit,

S'étant réunie à Almaty (Kazakhstan) les 28 et 29 août 2003, à l'invitation du Gouvernement de la République du Kazakhstan,

1. *Exprime sa profonde gratitude* à S. E. M. Kassymzhomart Tokaev, Ministre des affaires étrangères de la République du Kazakhstan, pour la contribution inestimable qu'il a apportée en tant que Président à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit;

2. *Exprime sa vive gratitude* au Gouvernement de la République du Kazakhstan pour avoir rendu possible la tenue de la Conférence au Kazakhstan et pour avoir mis si gracieusement à sa disposition d'excellentes installations, ressources humaines et services;

3. *Prie* le Gouvernement de la République du Kazakhstan de transmettre à la ville d'Almaty et au peuple du Kazakhstan la reconnaissance de la Conférence pour la très généreuse et aimable hospitalité et l'accueil chaleureux et cordial réservés aux participants pendant toute la durée de leur séjour au Kazakhstan.

03-52216 (F) 171003 241003