



# Assemblée générale

Distr. générale  
2 avril 2014  
Français  
Original : anglais

---

## Comité préparatoire intergouvernemental de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

### Première session

New York, 12-13 juin 2014

Point 3 de l'ordre du jour provisoire\*

Préparatifs de la Conférence : exposés et présentations

## Rapport de la réunion régionale d'examen préparatoire pour l'Amérique latine

### *Résumé*

La réunion régionale d'examen préparatoire pour l'Amérique latine a eu lieu le 19 novembre 2013 à Asunción, dans le cadre des préparatifs de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral qui se tiendra à Vienne en novembre 2014, ainsi que l'Assemblée générale en a décidé dans ses résolutions [66/214](#) et [67/222](#). Le présent rapport rend compte de la réunion et des décisions qui ont été arrêtées à cette occasion.

---

\* [A/CONF.225/PC/1](#).



## **I. Liste des participants et organisation des travaux**

1. Dans le cadre des préparatifs de l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty, à savoir la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, une réunion régionale s'est tenue à Asunción le 19 novembre 2013, comme demandé par l'Assemblée générale dans ses résolutions [66/214](#) et [67/222](#).
2. Les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) suivants ont participé à cette réunion : Argentine, Brésil, Chili, Bolivie (État plurinational de), Paraguay et Pérou.
3. Des représentants du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ont également pris part à la réunion au nom du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies ainsi qu'un représentant du Groupe des pays en développement sans littoral.
4. Des représentants d'organismes du système des Nations Unies, à savoir la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), ont également participé à la réunion.
5. Des représentants d'organisations intergouvernementales et d'agences de coopération internationale étaient également présents.
6. Le représentant du Paraguay a été élu Président de la réunion.

## **II. Ordre du jour**

7. La réunion a adopté l'ordre du jour ci-après :
  1. Élection du Bureau et adoption de l'ordre du jour.
  2. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty aux niveaux mondial, régional et national.
  3. Nouvelles difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral d'Amérique latine et mesures de soutien international.

## **III. Compte rendu intégral des travaux**

### **Séance d'ouverture**

8. À la séance inaugurale, Federico González, Ministre adjoint à l'économie et à l'intégration du Ministère des affaires étrangères du Paraguay, Antonio Prado, Secrétaire exécutif adjoint de la CEPALC, et Gyan Chandra Acharya, Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ont prononcé des déclarations.
9. Le Ministre adjoint à l'économie et à l'intégration du Ministère des affaires étrangères du Paraguay a accueilli les participants et déclaré que cette réunion avait

pour objectif de faire valoir le point de vue de l'Amérique latine dans la révision du Programme d'action d'Almaty adopté en 2003. Les documents sur lesquels le débat allait s'appuyer témoignaient des avancées considérables réalisées dans les pays en développement sans littoral tout en constatant que des difficultés importantes subsistaient. L'insuffisance d'infrastructures, les défaillances logistiques et les vides institutionnels législatifs étaient au nombre des principaux obstacles au développement dans les pays sans littoral.

10. Le Secrétaire exécutif adjoint de la CEPALC a remercié le Gouvernement paraguayen de son hospitalité et de son appui à l'organisation de la réunion et mentionné que la CEPALC, les gouvernements 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 collaboraient étroitement depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en 2003. Puisque ces pays n'avaient pas de littoral et qu'ils étaient éloignés et isolés des grands marchés internationaux, ils dépendaient largement des pays de transit pour commercer par voie maritime, ce qui avait des conséquences directes sur leur croissance économique. Faute de littoral, ces pays ne pouvaient prendre part pleinement au commerce international et leurs atouts particuliers s'en trouvaient diminués, entravant leurs capacités à stimuler le développement social et la viabilité environnementale.

11. Le Secrétaire exécutif adjoint de la CEPALC a déclaré que, bien que l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay aient accomplis d'importants progrès dans de nombreux domaines du développement, notamment en améliorant leur connectabilité et leurs procédures douanières, des obstacles subsistaient, en particulier dans le domaine de l'infrastructure. Il a énuméré les mesures stratégiques qui pouvaient être prises aux niveaux national et multilatéral, notamment pour créer des mécanismes de stabilisation macroéconomique, promouvoir les investissements dans l'infrastructure, encourager une plus grande diversification de la production, rassembler des données sur les coûts logistiques et leurs conséquences sur le développement, améliorer l'efficacité des transports, harmoniser les normes techniques avec les pays voisins, encourager le tourisme et participer pleinement à la société du savoir.

12. Le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a remercié le Gouvernement paraguayen de son soutien et souligné le rôle important joué par ce dernier depuis la première réunion préparatoire régionale consacrée aux pays en développement sans littoral tenue à Asunción en 2003. Il a ajouté que le Paraguay avait également coordonné le Groupe des pays en développement sans littoral, à New York, en 2010 et 2011 et qu'il était actuellement membre du Bureau de ce groupe. La CEPALC avait aussi largement contribué à promouvoir l'application du Programme d'action d'Almaty dans la région. La présente réunion régionale constituait une occasion unique pour les pays en développement sans littoral de faire le point sur la mise en œuvre de ce programme et de définir un nouveau cadre stratégique pour la décennie suivante.

13. Enfin, le Haut-Représentant s'est dit conscient que les pays en développement sans littoral attendaient énormément de la conférence de 2014. Ils espéraient que le nouveau programme d'action soit solide et tienne compte de leurs besoins particuliers. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ne l'ignorait pas et s'était engagé à appuyer pleinement la Conférence.

**Examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty aux niveaux mondial, régional et national**

14. La 1<sup>re</sup> séance plénière, consacrée à l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty aux niveaux mondial, régional et national, a été animée par un représentant de la CEPALC.

15. La Directrice du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a dressé un bilan de la situation des pays en développement sans littoral dans les autres régions. Quatre domaines d'action étaient prioritaires : les questions fondamentales relatives aux politiques de transit, le développement et la maintenance de l'infrastructure, le commerce international et la facilitation du commerce ainsi que les mesures de soutien international.

16. Le Chef du Groupe des services de l'infrastructure de la Division de l'infrastructure et des ressources naturelles de la CEPALC a ensuite présenté une évaluation de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty dans la région.

17. Ensuite, le Chef des services d'exploitation du Vice-Ministre des transports de l'État plurinational de Bolivie a dressé le bilan de l'état des transports, des exportations, des importations et de la logistique dans son pays. En tant qu'État Membre de l'Organisation des Nations Unies, l'État plurinational de Bolivie souscrivait aux objectifs du Programme d'action d'Almaty, notamment à ceux qui concernaient un accès libre et sûr à et depuis la mer et les politiques visant à améliorer les procédures douanières, le commerce et les transports.

18. Le représentant de l'État plurinational de Bolivie a ajouté que son pays avait des besoins particuliers, comme les autres pays en développement sans littoral, et qu'il convenait de les satisfaire dans un esprit de compréhension et de coopération multilatérale. L'engagement international en faveur de ces pays permettrait d'accélérer leur développement socioéconomique et humain, entravé par l'absence d'accès à la mer, l'isolement et les coûts de transport élevés.

19. Le représentant de l'État plurinational de Bolivie a ensuite décrit la situation géographique de son pays, notamment ses nombreuses frontières longues et diversifiées, et l'isolement dont il souffrait sur le plan topographique en raison de son infrastructure peu fiable et inadaptée<sup>1</sup>. Ces mêmes facteurs entravent considérablement la croissance et le développement des secteurs productifs du pays. La plupart des exportations se font par voie routière, les autoroutes internationales étant les plus importantes portes de sortie des produits boliviens. Il a poursuivi en détaillant les modes de transport utilisés pour les importations et les exportations et a souligné les accomplissements du pays dans le domaine des transports, surtout le projet du Centre binational de services frontaliers de Desaguadero (au Pérou), les efforts accomplis en vue de la signature du protocole additionnel aux accords entre

---

<sup>1</sup> Le réseau ferroviaire de l'État plurinational de Bolivie s'étend sur 3 697 km et il est divisé en deux grands secteurs, celui de l'ouest et celui de l'est. Ils ne sont pas reliés, ce qui limite l'utilisation du rail comme mode de transport. Les produits à l'exportation sont principalement transportés par des autoroutes internationales et des couloirs de transport biocéaniques. Le pays possède 14 aéroports dont 4 internationaux (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz et Tarija). Tous sont gérés par la Société bolivienne des services aéroportuaires (SABSA). Le pays compte 14 000 km de voies navigables, la plus importante étant celle constituée par la rivière Paraguay et le fleuve Paraná.

l'État plurinational de Bolivie et le Pérou portant sur la création de zones franches économiques et industrielles spéciales.

20. L'État plurinational de Bolivie avait entamé la dernière étape de la rédaction d'une nouvelle loi générale sur les transports. Des projets d'investissement dans l'infrastructure terrestre, la plupart mettant l'accent sur les principaux axes de transport, sur la construction de voies ferrées entre Montero et BuloBulo et sur les aéroports de différentes localités ont été mentionnés. Il était confronté aux principales difficultés suivantes : a) une infrastructure de transport peu fiable et inadéquate par rapport à celle des pays voisins, ce qui avait des conséquences néfastes sur l'exportation de ses produits; b) une bureaucratie excessive aux points de passage frontaliers; c) une absence d'harmonisation entre les procédures douanières des pays voisins.

21. Les plans, programmes et projets relatifs aux transports de l'État plurinational de Bolivie portaient notamment sur : le développement de l'infrastructure aéroportuaire grâce à la modernisation et à l'équipement de tous les terminaux aéroportuaires et à la formation de l'ensemble du personnel; la construction d'un réseau ferroviaire Matacucito-Mutún-Puerto Busch afin d'exporter les minerais; la rénovation et le développement de l'infrastructure logistique nécessaire aux transports et l'asphaltage de toutes les routes primaires et secondaires. Le représentant de la Bolivie a également évoqué des plans pour la mise en place de systèmes d'alerte rapide et d'un programme de gestion des risques, de systèmes de surveillance aérienne qui amélioreraient les contrôles et produiraient plus de données statistiques, l'élaboration de normes régissant la délivrance et le renouvellement des permis et documents nécessaires aux transports terrestres, le développement du réseau national et des voies fluviales, l'amélioration et l'entretien des voies navigables, et la mise en place de systèmes de signalisation sur les voies navigables et aux ports.

22. Enfin, l'orateur a souligné qu'il était indispensable pour son pays de coopérer avec d'autres pour renforcer sa compétitivité.

23. Le coordonnateur du plan logistique national et du plan-cadre de transport du Paraguay a fait état de l'expérience acquise par son pays et évoqué la dimension régionale, la connectivité et les politiques de transport, le développement et l'entretien de l'infrastructure, le commerce international et les moyens permettant de faciliter les échanges. Il a brièvement décrit les enjeux internationaux actuels, précisant toutefois que les échanges au sein de la Communauté andine et du Marché commun du Sud (MERCOSUR) étaient très limités par rapport à ceux des autres blocs commerciaux. Ils pouvaient être considérablement augmentés, mais pour ce faire, il fallait moderniser les systèmes de transport des différents pays de la région, notamment ceux du Paraguay et de l'État plurinational de Bolivie. Les efforts d'intégration physique régionale revêtaient une importance cruciale, notamment la série de projets de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, qui était l'instance technique du Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification. Néanmoins, tous ces projets nécessiteraient des investissements considérables pour être exécutés.

24. Un représentant du Paraguay a déclaré que la situation de son pays et de l'État plurinational de Bolivie était enviable en raison de la richesse de leurs ressources naturelles, mais que les voies d'accès aux ports de la côte devaient être améliorées, notamment du côté atlantique, pour que leurs secteurs productifs puissent être

concurrentiels. Il existait plusieurs goulets d'étranglement au Paraguay du fait notamment de la capacité limitée des ponts aux points de passage frontaliers et de l'insuffisance de routes goudronnées entre ce pays et l'État plurinational de Bolivie. En outre, du côté atlantique, les ports n'étaient pas assez profonds, aussi était-il crucial de renforcer l'intégration entre le Paraguay et l'État plurinational de Bolivie.

25. Le même représentant a ensuite mentionné les politiques relatives au système de circulation des transports et les accords avec les pays de transit : l'Accord sur les transports terrestres internationaux et un sous-groupe du MERCOSUR, consacré aux procédures réglementaires et d'intégration visant à faciliter la circulation des marchandises. Le Paraguay travaillait sur l'inspection des véhicules, la responsabilité civile, le transport de marchandises dangereuses, et le poids et les émissions des camions.

26. Pour ce qui est du plan logistique national et du plan-cadre de transport du Paraguay, le représentant a déclaré que, si le plan-cadre avait permis d'établir un modèle d'infrastructure permettant un approvisionnement efficace et débouchant sur une baisse des coûts, le plan logistique national visait avant tout à promouvoir l'arrière-pays de façon à y favoriser le développement et la croissance économiques.

27. Le représentant du Paraguay a fait état des conséquences qu'avait eues l'interdiction du transport de soja transgénique dans l'état de Paraná au Brésil sur les différents modes de transport international utilisés par le Paraguay. Il était également important de promouvoir le développement du système ferroviaire. En ce qui concerne le plan-cadre relatif aux transports, il faudrait investir 5,3 milliards de dollars dans le développement de l'infrastructure sur les 10 prochaines années, dont la majeure partie proviendrait du secteur privé. Le Paraguay disposait de lois sur les partenariats public-privé, les permis d'exploitation et la passation des marchés. Il faudrait réformer la réglementation pour assurer une coordination au niveau de l'État et veiller à ce que les investissements soient rentables.

28. S'agissant de la faible compétitivité des produits du fait du ratio densité/valeur des marchandises transportées, le représentant du Paraguay a recommandé que des efforts supplémentaires soient consentis pour analyser les coûts logistiques et les dépassements de coûts des chaînes logistiques du pays. Bien que nombre de mécanismes de facilitation des exportations aient été mis en place, tels que des guichets uniques permettant d'effectuer les formalités d'exportation et d'importation, des normes commerciales sûres et des programmes de contrôle des conteneurs, ceux-ci devaient encore être améliorés.

29. Enfin, même si le pays avait récemment enregistré de bons résultats économiques, ils devaient s'accompagner de politiques nationales efficaces car en l'absence de réglementation appropriée le développement des entrepreneurs ou des marchés entraînait souvent des inégalités considérables. L'ouverture de ports privés dans la région métropolitaine d'Asunción avait causé des problèmes et il fallait mieux coordonner les différents acteurs des chaînes logistiques.

30. Les représentants des pays de transit présents à la réunion (l'Argentine, le Brésil, le Chili et le Pérou) sont convenus que la planification était un outil indispensable pour l'application des politiques à long terme et qu'il fallait élaborer des politiques globales et complémentaires dans les secteurs de l'infrastructure, des transports et de la logistique. Ils ont décrit l'expérience de leur pays en la matière en précisant que les efforts devaient s'intensifier.

31. Le représentant du Brésil a remercié l'ensemble des participants à la réunion et les représentants du Paraguay et de l'État plurinational de Bolivie de leurs exposés. Il fallait renforcer la coopération actuelle et l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, qui faisait maintenant partie du Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification, revêtait une grande importance. Cette initiative comptait 31 projets prioritaires, dont 13 profiteraient directement au Paraguay et à l'État plurinational de Bolivie. La voie navigable Paraguay-Paraná était importante et il était nécessaire d'incorporer les réglementations de la Commission fluviale internationale.

32. Le représentant du Brésil a ensuite abordé le sujet du MERCOSUR, notamment du sous-groupe des transports, ajoutant que l'État plurinational de Bolivie avait initié la procédure pour devenir membre du groupe. Il a parlé de la dimension financière et des efforts régionaux déployés au sein du bloc, notamment du fonds pour la convergence structurelle du MERCOSUR et de la ligne de transmission haute tension reliant Itaipú et Asunción qui avait été inaugurée récemment.

33. La représentante du Chili a remercié les organisateurs de la réunion et insisté sur l'importance pour son pays de la collaboration, du dialogue et de la coopération avec les pays sans littoral. Le Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification et l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud jouaient un rôle fondamental car ils avaient attiré l'attention sur la nécessité d'une connectivité bilatérale et multilatérale dans la région et sur les procédures qui devront être intégrées à l'interface avec la connectivité physique. Les politiques de transit devraient inclure les acteurs clefs et l'Accord sur les transports terrestres internationaux était également essentiel, au même titre que les systèmes intégrés de contrôles à la frontière et de coopération douanière. Ils étaient indispensables à un fonctionnement non discriminatoire et véritablement efficace pour éviter que les politiques nationales et unilatérales ne prennent le pas sur la vision commune.

34. La représentante du Chili a appelé à renforcer les efforts de coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit faits dans le cadre de l'Accord, lesquels devraient être axés sur la modernisation de certains aspects de cet accord.

35. La représentante a fait observer que les caractéristiques géographiques de la région rendaient très difficile et très onéreux le développement de l'infrastructure en général et aux frontières en particulier (en raison de l'altitude et de la nécessité de traverser les Andes) pour ce qui est du raccordement au réseau électrique et des services de base. Elle a donné l'exemple des accords de contrôle unifié à la frontière que le Chili avaient signés avec l'Argentine, le Pérou et l'État plurinational de Bolivie, et qui nécessitaient des investissements pour mettre à niveau l'infrastructure en vue de l'intégration. Son pays souhaitait vivement mettre en place des contrôles unifiés à la frontière et redoublait d'efforts à cet effet en collaboration avec ses trois voisins, et des investissements étaient notamment prévus à Chungará-Tambo Quemado, à la frontière avec l'État plurinational de Bolivie.

36. La représentante du Chili a déploré que le développement de l'infrastructure ne suive pas le rythme de la croissance des échanges. Les systèmes d'entreposage à long terme gratuits pourraient être bien plus efficaces si tous les pays se concertaient pour adopter des méthodes plus modernes, et le Chili souhaitait, à cet égard, entrer de concert avec les pays sans littoral.

37. La représentante du Chili a formulé des observations sur le document présenté par la CEPALC, soulignant qu'il fallait compléter et mettre à jour des informations et certaines conclusions, notamment au sujet de l'état du réseau ferroviaire chilien, et préciser la structure des coûts attribuée dans l'étude aux temps d'attente à la frontière et aux points de transbordement. Le Chili collaborait avec l'État plurinational de Bolivie pour restaurer le réseau ferroviaire reliant les deux pays. Des analyses approfondies des dépassements de coûts devaient être effectuées afin de déterminer à quel endroit de la chaîne logistique ils étaient générés et qui en était responsable. Avant expédition, les minerais étaient stockés gratuitement pendant de longues périodes dans les ports chiliens. En effet, le Chili offrait des services gratuits d'entreposage des marchandises boliviennes au titre du régime de transit gratuit.

38. Le représentant du Ministère des transports du Chili a félicité la CEPALC de ses efforts et s'est dit satisfait des évaluations présentées par les délégations du Paraguay et de l'État plurinational de Bolivie s'agissant de la situation du transit. Il a rappelé qu'un cadre normatif avait été arrêté et inscrit dans l'Accord sur les transports terrestres internationaux, qui avait été signé par tous les pays du Cône Sud. Des changements tenant compte des avancées technologiques pouvaient être effectués, ce qui permettrait d'éliminer certaines des questions les plus bureaucratiques lors de la révision. Dans le cadre d'un futur accord entre l'Argentine et le Chili, des dispositions devaient être prises pour investir dans les technologies de l'information et des communications, notamment dans les zones éloignées comme les régions australes des deux pays, afin de réduire la bureaucratie et pour que les transporteurs soient seuls responsables de la documentation. Les systèmes Web permettaient de diminuer les temps d'attente, et il était important de collaborer pour respecter la réglementation phytosanitaire.

39. La représentante du Chili a en outre expliqué que les investissements dans la technologie étaient surtout utiles à court terme, comme par exemple pour octroyer un permis électronique dans les circuits de transport fermés (Arica et Punta Arenas). Avec un permis électronique supplémentaire, le temps de traitement ne serait que de quelques jours, contre 60 à 90 habituellement.

40. En réponse aux questions sur les solutions possibles, le Chili a souligné qu'il ne fallait pas exiger la présence d'un agent chargé de contrôler le respect des normes phytosanitaires et zoosanitaires dans les autres pays.

41. Le Chili avait signé un accord avec le Brésil pour intégrer les bases de données relatives aux douanes et aux normes phytosanitaires afin de faciliter le transport et les contrôles. Le Pérou et le Chili avaient organisé un programme de formation destiné aux fonctionnaires qui portait sur au moins 10 contrôles unifiés visant à faciliter les transports entre les deux pays. Il importait d'intégrer les technologies informatiques et d'utiliser des moyens électroniques pour faciliter ces démarches car c'était là un moyen de réduire les coûts logistiques.

42. Un représentant du Paraguay a insisté sur la nécessité de générer des informations sur les coûts logistiques et leurs conséquences sur le développement. À cet égard, il a sollicité un appui sous forme de cours ou de formations de la part de la CEPALC, de la CNUCED et du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.



43. Le même représentant a estimé que l'on manquait d'informations sur les expériences réussies de simplification des procédures douanières et suggéré que la CEPALC les regroupe et s'efforce de favoriser leur mise en œuvre dans d'autres pays. En ce qui concerne le futur programme, on disposait déjà d'une base solide qui permettrait de travailler à la mise en place de mesures plus concrètes qui profiteraient aux pays sans littoral.

44. Un représentant du Paraguay s'est attardé sur les politiques de transport. Les organismes financiers doivent accorder un traitement différentiel aux pays sans littoral quand il s'agit de financer des projets d'infrastructure et autres, de traiter avec l'Organisation mondiale du commerce et de faciliter le commerce, et il faudrait en tenir compte dans le Plan d'action. L'anneau de fibres optiques revêt également une importance capitale, comme l'a fait remarquer le Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification en 2011, puisqu'il permettrait d'améliorer et d'abaisser les coûts de connexion en Amérique du Sud.

#### **Nouvelles difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral d'Amérique latine et mesures de soutien international**

45. La deuxième séance plénière a été présidée par un représentant de la CEPALC.

46. Au titre de ce point de l'ordre du jour, les participants ont examiné les difficultés auxquelles se heurtaient les pays en développement sans littoral d'Amérique latine, notamment comment diminuer leur vulnérabilité face à des facteurs externes tels que l'augmentation et la volatilité des prix des aliments et du carburant et les crises économiques et financières; comment gérer les conséquences des changements climatiques et comment réduire la pauvreté et les inégalités économiques et sociales. Les experts régionaux de l'infrastructure, des transports, de la logistique et de la facilitation du commerce ont formulé des recommandations pour guider les pays en développement sans littoral d'Amérique latine, les aider à s'attaquer à ces problèmes et à instaurer le développement durable pour tous.

47. Un représentant de la Commission nationale des télécommunications du Paraguay a fait référence à une étude de la CEPALC de février 2012 qui avait conclu que, dans des pays comme le Paraguay et l'État plurinational de Bolivie, le coût d'une connexion Internet de 2 Mo par seconde, comme envisagé aux points de passage frontaliers, équivaut à environ 40 % du prix total. À la Conférence mondiale des télécommunications internationales tenue à Dubaï en décembre 2012, une résolution sur des mesures spéciales en faveur des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement avait été adoptée afin d'améliorer leur accès au réseau international de fibres optiques. En novembre 2011, le Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification avait instauré un groupe de travail sur les télécommunications pour établir un anneau sud-américain de fibres optiques et demandé que la question soit intégrée au Programme d'action d'Almaty.

48. Le représentant de la CNUCED a rappelé que son organisation pouvait soutenir les pays sans littoral et comme le Paraguay, estime qu'il faut bien connaître les coûts logistiques. Les transports consistaient essentiellement à déplacer des marchandises tandis que la chaîne logistique englobait toute une série de mesures antérieures, intermédiaires et ultérieures, ce qui signifiait que les étapes antérieures à l'expédition des marchandises constituaient un coût logistique plutôt qu'un coût de transport.

49. La CNUCED proposait des ateliers et invitait les transporteurs et les exploitants logistiques des pays à expliquer leurs méthodes de travail d'un point de vue commercial et administratif. L'Observatoire régional de la logistique du fret de la Banque interaméricaine de développement pouvait contribuer à la formation des exploitants et il était possible de générer des connaissances en structurant la collecte de données.

50. L'orateur a également mentionné l'Observatoire de la logistique de l'Uruguay et les efforts similaires déployés par le Paraguay. L'Observatoire de la logistique est un organe chargé de contribuer à créer des connaissances en les structurant à partir de l'information plutôt que de structurer l'information elle-même. La CNUCED et la Banque mondiale avaient entrepris des initiatives conjointes en Afrique. Le représentant a décrit les solutions technologiques qui permettraient de transmettre des informations préalables aux points de passage frontaliers afin que non seulement les douaniers mais aussi la police ainsi que les autorités en charge des migrations et de l'environnement puissent disposer à l'avance des renseignements nécessaires sur la provenance, la destination et la cargaison d'un véhicule. Il a également présenté le concept de « corridor » qui était mis en œuvre en Afrique.

51. Dans les observations qu'elles ont formulées par la suite, les délégations ont mis l'accent sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral.

#### **Séance de clôture**

52. Lors de la séance de clôture, le Secrétaire exécutif adjoint de la CEPALC, le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et le représentant du Paraguay ont prononcé des déclarations.

53. Le représentant du Paraguay, en sa qualité de Président, a résumé les principaux thèmes abordés par la réunion (voir annexe).

## Annexe

### Rapport du Président

Je me suis appuyé sur le document élaboré par la CEPALC, qui a servi de base à nos délibérations, et sur les déclarations des pays et des organismes qui ont participé à la réunion pour résumer certains des points clefs qui s'en sont dégagés :

- Selon l'analyse de la situation en Amérique du Sud, les études de la CEPALC et le rapport que le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a présenté à la soixante-huitième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, les pays en développement sans littoral ont fait des progrès depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, comme le montrent la plupart des indicateurs étudiés. Cependant, ces progrès sont insuffisants et les pays concernés continuent d'être touchés par des problèmes résultant de leur absence de littoral, aussi la coopération avec les pays de transit doit-elle être renforcée;
- Le Paraguay et l'État plurinational de Bolivie ont progressé dans divers domaines du développement, notamment pour ce qui est de la connectivité et des procédures douanières, et la situation sociale s'est considérablement améliorée;
- Cependant, il est également notoire que ces pays, comme d'autres pays sans littoral, sont extrêmement fragiles car ils exportent un nombre limité de produits à faible valeur ajoutée. Ils doivent diversifier leur production et pour cela ils doivent pouvoir réellement accéder aux marchés;
- La liberté de circulation joue toujours un rôle capital pour ce qui est de la logistique et des résultats commerciaux des pays en développement sans littoral;
- Faute de littoral, il est difficile pour ces pays de participer pleinement au commerce international et leurs avantages relatifs s'en trouvent diminués. Selon certaines données, le développement économique des pays en développement sans littoral est inférieur de 20 % en moyenne à ce qu'il pourrait être s'ils avaient un littoral;
- Ainsi, il convient de renforcer le traitement spécial et différentiel des pays en développement sans littoral dans les différentes sphères de négociation;
- Leur statut de pays sans littoral, associé au fait qu'ils sont éloignés et isolés des grands marchés internationaux, rend ces pays largement dépendants des pays de transit pour ce qui est du commerce maritime et se solde par des dépassements de coûts dans les transactions commerciales. Les statistiques présentées montrent que dans les pays en développement sans littoral, les coûts de transport dépassent de 45 % ceux de pays côtiers se trouvant dans une même situation économique;
- Le rôle des mécanismes d'intégration régionale dans la facilitation du commerce et l'intégration physique a donc été mis en valeur. Les participants à la réunion ont proposé de renforcer l'intégration régionale et d'œuvrer en faveur de politiques communes sur la mobilité et la logistique, notamment en

promouvant l'action conjointe des secteurs public et privé et la coordination sous-régionale à cet égard;

- Il est nécessaire d'actualiser les instruments juridiques bilatéraux et régionaux pour en renforcer les dispositions;
- Des études montrent également qu'une proportion considérable du coût des opérations commerciales est liée à l'infrastructure immatérielle : procédures de passage de la frontière, politiques, législation, procédures de transit, logistique et réglementation;
- Un autre des problèmes qui touchent les pays sans littoral est la pression qui pèse sur leur infrastructure en raison des lacunes de cette infrastructure et des services;
- Les avantages potentiels du recours aux financements public-privé pour augmenter l'investissement dans l'infrastructure physique ont également été examinés;
- La nécessité de mettre l'accent sur l'intégration des principaux points d'entrée (aéroports, ports, etc.) avec l'arrière-pays a été évoquée;
- Les participants ont également proposé de collaborer pour améliorer la réglementation régissant le transit depuis et vers les pays en développement sans littoral et améliorer les pratiques opérationnelles et administratives aux points de passage frontaliers;
- Il faudrait déployer plus d'énergie pour sensibiliser les acteurs concernés aux coûts logistiques et à leurs conséquences sur le développement;
- Des informations sur les meilleures pratiques adoptées par les pays dans leurs relations bilatérales et concernant l'importation, l'exportation et le transit de marchandises, pourraient être échangées;
- Des études ont montré que le secteur des services, notamment celui du tourisme, devait être développé afin de diversifier l'économie;
  - La connectivité est un autre aspect qui a été évoqué et qui pourrait être renforcé en améliorant l'accès aux technologies informatiques et aux réseaux internationaux de fibres optiques.

---