



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 communications**

Rapport de la réunion régionale d'examen des préparatifs pour l'Europe et l'Asie

Résumé

La réunion régionale d'examen des préparatifs pour l'Europe et l'Asie s'est tenue à Vientiane, du 5 au 7 mars 2013 dans le cadre du processus préparatoire de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra à Vienne en novembre 2014, conformément aux résolutions [66/214](#) et [67/222](#) de l'Assemblée générale. Le présent rapport fournit un compte rendu détaillé de la réunion et de son document final, intitulé « le Consensus de Vientiane ». La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a pris note du Consensus de Vientiane à sa soixante-neuvième session ([E/ESCAP/69/1](#), annexe).

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



I. Introduction

1. Les pays en développement sans littoral font face à de grandes difficultés du fait qu'ils n'ont pas sur leur territoire d'accès à la mer, qu'ils sont éloignés et isolés des marchés mondiaux et que les coûts du transport sont élevés. Leur commerce international dépend dans une très large mesure du transport terrestre transfrontières et du transport en transit devant lesquels se dressent de nombreux obstacles physiques et non physiques. En conséquence, les pays en développement sans littoral sont désavantagés lorsqu'il s'agit d'utiliser le commerce au profit de leur développement.

2. La Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, tenue à Almaty (Kazakhstan), en août 2003, a adopté le Programme d'action d'Almaty pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et relever les défis auxquels ils font face et fixer les mesures que doivent prendre lesdits pays ainsi que les pays en développement de transit et les partenaires de développement dans cinq domaines prioritaires : problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit; développement et entretien des infrastructures; facilitation du commerce, notamment du commerce international; mesures d'appui internationales; et application et évaluation.

3. Dans sa résolution 66/214, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2004 une conférence consacrée à l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action. L'Assemblée a également décidé que la Conférence serait précédée par des préparatifs thématiques aussi efficaces et structurés que possible menés aux échelons mondial et régional et ouverts au plus grand nombre. L'Assemblée a également désigné le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement en tant que principal coordonnateur des travaux préparatoires à l'échelle du système, et a noté que les organismes des Nations Unies, notamment les commissions régionales, devraient fournir l'appui nécessaire aux travaux préparatoires ainsi qu'à la conférence d'examen elle-même et y contribuer activement, dans le cadre de leurs mandats respectifs.

4. Dans sa résolution 67/1, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a prié la Secrétaire exécutive de fournir, en collaboration avec les organisations internationales pertinentes, l'aide nécessaire aux pays en développement sans littoral de la région durant l'examen final du Programme d'action d'Almaty.

5. Dans ce contexte, en collaboration avec le Bureau du Haut-Représentant et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao, la CESAP et la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont organisé une réunion régionale préparatoire d'examen du Programme d'action d'Almaty, qui s'est tenue à Vientiane, du 5 au 7 mars 2013. Le Consensus de Vientiane a été adopté et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao, en qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral, a été prié de le présenter à la soixante-neuvième session de la CESAP pour approbation en tant que contribution de la région à l'examen mondial.

II. Participation

6. Quelque 120 participants ont assisté à la réunion, y compris des ministres et hauts fonctionnaires de gouvernements et autres parties prenantes de 26 pays, à savoir l'Afghanistan, l'Arménie, l'Australie, l'Azerbaïdjan, le Bangladesh, le Bhoutan, le Cambodge, la Chine, la Fédération de Russie, la France, la Géorgie, l'Inde, l'Indonésie, le Japon, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal, la Pologne, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Serbie, le Tadjikistan, la Thaïlande, le Turkménistan et le Viet Nam, ainsi que des représentants du système des Nations Unies, d'organisations internationales et régionales, de partenaires de développement, d'organisations de la société civile et du secteur privé d'Europe et d'Asie. La réunion a exprimé sa profonde gratitude au Gouvernement de la République démocratique populaire lao pour avoir accueilli la conférence régionale d'examen finale et à la CESAP, la CEE et au Bureau du Haut-Représentant pour l'avoir organisée.

III. Examen des progrès accomplis et des difficultés rencontrées

7. Les participants à la réunion se sont déclarés satisfaits des importants progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, avec l'appui de la CESAP, de la CEE et du Bureau du Haut-Représentant, d'organisations régionales et internationales compétentes et d'autres partenaires de développement.

8. Tout en prenant note des progrès réalisés, ils ont reconnu la grande vulnérabilité structurelle dont souffrent les pays en développement sans littoral dans le contexte de l'évolution mondiale récente. La modeste croissance économique obtenue au cours de la dernière décennie s'est trouvée récemment de plus en plus menacée par les crises mondiales successives dans les domaines des denrées alimentaires, de l'énergie et des finances. En conséquence, la plupart des pays en développement sans littoral n'ont pas pu atteindre divers objectifs sociaux, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement. Beaucoup d'entre eux ont été gravement touchés par des catastrophes naturelles et le changement climatique. De plus, ils continuent d'être marginalisés en ce qui concerne le système commercial mondial.

9. Les participants ont également pris note des défis continus et émergents auxquels font face les pays en développement sans littoral pour s'intégrer dans l'économie mondiale et la nécessité d'accélérer et de renforcer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Ils ont rappelé le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, intitulé « L'avenir que nous voulons » (résolution [66/288](#) de l'Assemblée générale, annexe) qui reconnaît les graves problèmes rencontrés par les pays en développement sans littoral pour réaliser le développement durable. Dans ce contexte, ils ont souligné qu'il importait de tenir compte de la situation des pays en développement sans littoral lors de l'élaboration des objectifs du développement durable.

10. Les participants ont noté que, au cours des dernières années, la croissance économique et les exportations des pays en développement sans littoral en Europe et en Asie avaient beaucoup fluctué, principalement du fait de la crise économique mondiale et des répercussions d'une faible croissance dans les pays développés. Bien que, depuis 2003, lesdits pays aient accomplis des progrès importants, bien qu'irréguliers, ils ont continué à être marginalisés dans le commerce mondial et, en 2012, la part de leurs exportations dans le commerce mondial est demeurée à environ 0,8 % pour le commerce de marchandises et 0,5 % pour le commerce des services. Ils n'ont, par conséquent, pas pu tirer parti des avantages de la globalisation ni tirer profit du commerce pour réaliser leurs objectifs de développement.

11. Il a été convenu que les pays en développement sans littoral devaient exploiter le potentiel de l'intégration économique régionale découlant du commerce interrégional et de l'investissement direct étranger interrégional accrus et d'une meilleure connectivité des réseaux de transport, d'énergie et des technologies de l'information et des communications. Les pays en développement sans littoral n'ont pas encore tiré pleinement parti des arrangements commerciaux préférentiels et plurilatéraux régionaux pour profiter des complémentarités, non seulement au sein de la sous-région mais aussi entre les sous-régions, dans des domaines critiques, tels que la sécurité de l'énergie, le développement des transports et la facilitation du commerce, de manière à promouvoir une croissance plus inclusive et un développement durable. Certains pays en développement sans littoral, qui avaient entamé le processus d'adhésion à l'Organisation mondiale du commerce, devaient également accélérer leurs efforts.

12. Il a été noté que, malgré des variations dans la performance socioéconomique, un grand nombre de personnes sous-privilegiées vivaient dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie. Dans l'ensemble, le rythme du développement de ces pays a été lent, mettant en évidence la nécessité d'adopter plus de mesures efficaces d'une manière plus inclusive et durable. Il a été fait observer que la plupart de ces pays étaient riches en ressources naturelles, minérales et humaines, dont ils devaient tirer parti plus efficacement s'ils voulaient réaliser leurs objectifs de développement.

13. Dans le secteur extérieur, les pays en développement sans littoral jouissent d'une libéralisation du commerce relativement élevée, mais du fait de larges déficits dans les infrastructures, des obstacles commerciaux et de capacités technologiques insuffisantes, la valeur absolue des échanges est faible comparée au potentiel qu'elle offre. Leurs exportations sont caractérisées par une forte concentration de quelques produits de base, reflétant leurs faibles capacités productives.

14. Les indicateurs relatifs à la santé, à l'éducation et au développement social suggèrent que la plupart des pays sont parvenus à des niveaux relativement élevés de développement, bien que le nombre absolu de personnes sous-privilegiées soit encore assez élevé. Il a été noté également que les indicateurs du développement montraient qu'il existait un énorme potentiel pour améliorer la gestion macroéconomique, élaborer des politiques plus prudentes pour une plus grande intégration du commerce et de l'investissement étranger direct et pour améliorer la connectivité. Un autre domaine dans lequel les pays en développement sans littoral devaient investir était les compétences des travailleurs afin qu'ils puissent avoir accès à des activités bien rémunérées dans la région et au-delà.

15. Il a été constaté que, depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit avaient

fait des progrès notables dans le développement et l'entretien des infrastructures de transport. De nombreuses sections du réseau de la Route d'Asie dans les pays en développement sans littoral et dans les pays en développement de transit voisins ont été portées à des normes plus élevées et plusieurs tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique ont été construits.

16. Les pays en développement sans littoral et de transit ont élaboré ou réalisé des initiatives de facilitation des transports, notamment l'installation de postes frontière uniques; l'introduction d'un guichet unique; l'harmonisation des frais de transit routier et du document de déclaration de transit douanier routier, l'instauration de l'assurance responsabilité civile automobile au tiers; la levée des barrages routiers, l'organisation du système de transports routiers international et le recours accru aux dispositifs électroniques de dédouanement lors du passage aux frontières, facilitant ainsi l'utilisation par les pays en développement sans littoral des routes et des ports des pays voisins.

17. Les participants à la réunion sont convenus que les domaines prioritaires, tels qu'ils sont identifiés dans le Programme d'action d'Almaty, pourraient servir de point de départ pour fixer les buts et objectifs non réalisés, en tenant compte des politiques et stratégies nationales de développement et que les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement pourraient prendre des mesures individuellement et conjointement. Il a été également reconnu que les résultats attendus dans chaque domaine prioritaire pourraient bénéficier de la création de véritables partenariats entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial, y compris des partenariats entre les secteurs public et privé. De tels partenariats doivent être fondés sur le partage équitable des avantages tirés de mesures spécifiques entre les pays concernés, les pays en développement de transit et leurs partenaires de développement.

18. Les participants ont constaté que les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie étaient caractérisés par d'importantes différences en ce qui concerne la composition et la destination des exportations. Certains exportent principalement des ressources naturelles et des articles manufacturés et d'autres des services, alors que d'autres encore se concentrent sur les produits de base. Un autre domaine important pour les pays en développement sans littoral est la libéralisation de l'accès de leurs travailleurs à des activités productives dans d'autres économies, à l'intérieur et en dehors de la région.

19. Les participants ont noté que les politiques des pays en développement sans littoral devaient tendre à stimuler l'investissement productif, renforcer les capacités technologiques et accroître les liens au sein et entre les secteurs et entre les différentes entreprises. Pour accroître les capacités productives et grimper les échelons de la chaîne des valeurs, les pays en développement sans littoral doivent prendre des mesures, telles que le renforcement des capacités nationales pour analyser le potentiel compétitif au niveau des produits et des sous-secteurs, l'établissement d'une infrastructure de contrôle de la qualité et des normes requises pour accroître les exportations, aider des secteurs de production choisis pour leur fort potentiel d'exportation à améliorer la qualité de leurs produits et de leur production et à se conformer aux normes et règles en vigueur afin que les entreprises puissent exporter avec succès, et mettre en place des mécanismes de règlement des problèmes dans les cas où les produits d'exportation sont handicapés par des facteurs techniques.

20. Il a été noté que pour les pays en développement sans littoral, les transports transfrontières et les transports en transit étaient extrêmement difficiles du fait des faibles infrastructures et des nombreuses contraintes imposées aux déplacements et au passage des frontières. De tels obstacles physiques et non physiques font que les coûts des transports sont élevés, causent des retards excessifs dans les transports, notamment au passage des frontières et une incertitude dans les services de logistique et la gestion des chaînes d'approvisionnement. Ces obstacles réduisent notablement la compétitivité des pays en développement sans littoral sur les marchés mondiaux et découragent le flux de l'investissement étranger direct. Il a été reconnu qu'une étroite coopération entre les pays en développement sans littoral et leurs pays de transit partenaires était nécessaire pour faciliter l'établissement de liaisons entre les infrastructures de transport et la connectivité opérationnelle.

IV. Problèmes persistants, nouveaux et émergents auxquels font face les pays en développement sans littoral

21. Il a été constaté que les pays en développement sans littoral continuaient à faire face à plusieurs problèmes persistants et émergents, qui mettaient en relief la nécessité de procéder à une réforme des politiques intérieures et à des changements dans l'environnement mondial, pour le rendre plus favorable à une croissance et un développement plus équitables, inclusifs et durables. Les participants ont identifié comme suit les défis clefs au développement qui empêchaient les pays en développement sans littoral de progresser :

- a) Remédier aux vulnérabilités internes et externes;
- b) Créer les conditions favorables à un accès aux marchés;
- c) Promouvoir une croissance inclusive et à forte intensité de main-d'œuvre, atténuer la pauvreté et réduire les disparités économiques et sociales;
- d) Renforcer les capacités productives et diversifier la base des exportations;
- e) Mettre en place des systèmes de transit efficaces, réduire les coûts de transaction et améliorer la compétitivité;
- f) S'adapter aux conséquences du changement climatique.

22. Si ces défis ne sont pas relevés de manière adéquate et en temps opportun, ils pourraient éroder nombre des progrès réalisés en matière de développement au cours de la dernière décennie. Afin d'assurer un développement équitable, inclusif et durable, il faut en priorité renforcer la capacité de résistance des pays en développement sans littoral pour leur permettre résoudre de tels problèmes persistants ainsi que ceux qui émergent.

23. Les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie sont également vulnérables aux problèmes émergents relatifs aux catastrophes naturelles, à la sécurité alimentaire, à la sécurité énergétique et à la gestion des ressources en eau. Les catastrophes naturelles qui les menacent comprennent les sécheresses, les tempêtes, les débâcles glacières, les extrêmes de température et les vagues de froid et de chaleur et les mouvements de masse sèche et humide.

24. Les participants ont noté que les pays en développement sans littoral avaient pris des mesures pour s'adapter aux conséquences du changement climatique. Ces mesures comprenaient une gestion intégrée des ressources en eau, la mise en place

d'une infrastructure de stockage de l'eau de surface et de l'eau souterraine, la mise en valeur des bassins versants, la collecte des eaux de pluie, la conservation de l'eau et des initiatives communautaires d'intégration des terres, notamment la gestion des terres et des ressources en eau. Afin d'identifier les besoins à moyen et à long terme en matière d'adaptation et pour mettre en œuvre des stratégies et des programmes pour les satisfaire, les pays en développement sans littoral ont élaboré des programmes d'action nationaux. S'appuyant sur ce processus, plusieurs pays s'efforcent d'intégrer l'adaptation aux conséquences du changement climatique dans la planification nationale. En outre, les pays ont identifié les mesures institutionnelles, juridiques et sur le plan de la gouvernance qui doivent être prises pour l'adaptation.

25. Afin de renforcer leurs capacités de résistance, les pays en développement sans littoral s'efforcent de faire mieux connaître et comprendre les moyens de faire face aux risques et vulnérabilités associés au changement climatique. Au niveau régional, les pays en développement sans littoral devraient appliquer un certain nombre de mesures et utiliser des outils décisionnels afin : a) de réduire le fossé entre l'efficacité économique et écologique; b) de planifier et de mettre en place une infrastructure écoefficiente; c) d'assurer le transfert des technologies appropriées; et d) d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies de développement de sources d'énergie à faible émission de carbone. Des mesures plus spécifiques sont nécessaires à cet égard pour renforcer la capacité des initiatives intersectorielles, telles que le Programme de partenariat pour une passerelle verte.

26. Les participants ont souligné la nécessité de procéder à d'autres changements qualitatifs dans le modèle de croissance afin que les avantages de la croissance bénéficient à toutes les sections de la société. Dans ce contexte, les liens étroits entre la croissance économique et la réduction de la pauvreté doivent être renforcés grâce à la création de possibilités accrues d'emploi décent et productif pour les pauvres.

27. Il a été constaté que l'approche fragmentée pour faciliter le passage des frontières et le transport en transit a été loin d'être optimale pour éliminer les obstacles non physiques. Bien que des progrès aient été accomplis, ils ont été plus lents que prévu, certains efforts ayant été déployés de manière éparse, débouchant sur des résultats fragmentés. En conséquence, les coûts de transactions commerciales sont demeurés élevés, limitant la capacité des pays en développement sans littoral de tirer profit du commerce comme instrument de leur développement. Les cadres régionaux communs et les conventions et accords des Nations Unies existants pourraient servir de points de repère pour chacun des problèmes identifiés, assurant ainsi que les efforts de facilitation des pays convergent à long terme.

V. La voie à suivre

Élaborer des politiques de transport en transit

28. Les participants ont souligné qu'il importait d'élaborer des politiques de transit globales dans les pays en développement sans littoral et pays de transit afin de mettre en place des systèmes de transport en transit efficaces. Ils ont noté que, bien que des progrès notables aient été accomplis dans certains pays à cet égard, la politique de transit de base devait être améliorée dans les pays qui ne l'avaient pas encore fait.

29. Il a été suggéré que les pays en développement sans littoral et de transit examinent les défis auxquels ils font face en matière de transport en transit et proposent des mesures politiques pour les relever. Par exemple, de telles mesures pourraient comprendre des stratégies et programmes de transport, des plans pour les faire sortir de la catégorie des pays sans littoral pour entrer dans celle des pays connectés par voie terrestre, le développement de couloirs de transport en transit, l'amélioration de la principale infrastructure de transport en transit, l'élaboration d'un cadre réglementaire, la mise en place de régimes juridiques internationaux, une plus grande participation du secteur privé, des réformes pour que les prestataires de transport répondent mieux aux demandes des clients, le renforcement de la transparence des règlements régissant le transit et le passage des frontières, la rationalisation des procédures administratives, la promotion de l'utilisation des technologies de l'information et le renforcement des programmes de formation dans le secteur. De plus, de telles politiques doivent tenir compte des aspects environnementaux et sociaux et promouvoir le développement durable. Les participants ont noté qu'il était essentiel que la CESAP, la CEE et le Bureau du Haut-Représentant aident les pays en développement sans littoral à partager leurs politiques de transit qui se sont révélées efficaces.

30. Les participants ont reconnu l'importance du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux de la CESAP, adopté par à la deuxième session de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue en mars 2012, en tant que point de repère pour la formulation d'une politique nationale de transport en transit. Les six objectifs communs et les sept principales mesures figurant dans le cadre peuvent être incorporés dans la politique nationale de transport en transit, le cas échéant.

Faciliter les transports en transit

Amélioration de l'efficacité des transports

31. Il a été constaté que les coûts élevés des transports étaient un important obstacle à la coopération commerciale et économique parmi les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie. Les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit et leurs partenaires de développement devraient s'efforcer tout particulièrement d'éliminer les obstacles non physiques qui contribuent aux coûts élevés des transports (taux de fret), parmi lesquels figurent des opérations de transport limitées, des retards excessifs, des horaires irréguliers, une faible performance de l'industrie de la logistique, des procédures de transbordement compliquées, une documentation et des procédures excessives pour le transport international, particulièrement aux frontières, une concurrence limitée, une faible productivité de l'industrie des véhicules lourds, la corruption et une sécurité insuffisante.

Harmonisation des régimes juridiques

32. Le Programme d'action d'Almaty stipule que les conventions internationales relatives à la facilitation des transports et du 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. Dans ce contexte, les participants ont déclaré que les accords sous-régionaux pourraient jouer un rôle utile s'ils étaient harmonisés avec les conventions internationales. Ils pourraient également favoriser l'harmonisation internationale des règles et normes.

33. Les participants ont encouragé l'adhésion aux conventions, accords et instruments internationaux juridiques des Nations Unies et autres conventions, accords et instruments internationaux juridiques pertinents relatifs à la facilitation des transports et du transit et une mise en œuvre plus efficace de ceux-ci, une attention particulière étant accordée à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières de 1982. À cet égard, la CESAP et la CEE ont été priées de fournir un appui. La CESAP et la CEE ont en outre été priées d'intensifier l'assistance qu'elles fournissent aux pays en matière de renforcement des capacités, y compris la formation, et de faire mieux connaître et mieux comprendre le processus et les implications d'une adhésion aux conventions internationales relatives à la facilitation des transports et du transit.

34. La CESAP a été priée, en coopération avec des organisations sous-régionales, d'intensifier l'appui technique pour faciliter les transports terrestres internationaux en aidant à la mise en œuvre efficace des accords sous-régionaux de facilitation conclus entre les États membres, dont beaucoup sont sans littoral.

35. Les participants ont reconnu le rôle que jouait le Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports de la CESAP en tant que dispositif permettant de renforcer les capacités nationales des pays en développement sans littoral et de transit d'adhérer aux conventions internationales et de les mettre en œuvre et pour formuler et appliquer des accords sous-régionaux et bilatéraux sur les transports.

Améliorer l'infrastructure des transports et combler les écarts d'infrastructure

36. Les participants ont noté que, bien que des progrès substantiels aient été accomplis dans le développement et l'entretien de l'infrastructure des transports dans la région pendant la période à l'examen, d'autres efforts plus concertés devaient être déployés pour éliminer les obstacles à l'ensemble du développement socioéconomique des pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie, qui découlent principalement du manque d'accès à la mer, de l'éloignement et de l'isolation des marchés mondiaux et des coûts élevés du transit. En outre, la deuxième phase du projet sur les liaisons de transport eurasiatiques récemment achevée a identifié non seulement des projets d'infrastructure prioritaires, mais également les liaisons manquantes essentielles qui devaient être mises en place pour améliorer la connectivité et renforcer l'efficacité des services de transport entre l'Europe et l'Asie. À cet égard, les participants ont pris note de l'importance d'une déclaration commune sur la promotion des transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie et des activités en faveur de l'uniformisation du droit ferroviaire, signée à Genève le 26 février 2013.

37. Il a été reconnu que, pour améliorer l'infrastructure des transports, combler les écarts d'infrastructure et assurer un développement et une planification cohérents de l'infrastructure, les pays en développement sans littoral devaient participer activement à des initiatives de coopération régionale, telles que le Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale, et à des cadres institutionnels, tels que les deux accords intergouvernementaux existants sur l'infrastructure des transports (la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique), et appuyer l'adoption d'un accord intergouvernemental sur les ports secs. Plus spécifiquement, l'Afghanistan, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bhoutan, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Turkménistan ont été priés de prendre des mesures pour ratifier, accepter, approuver ou adhérer à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, et le Turkménistan a été instamment prié de

faire de même en ce qui concerne le réseau de la Route d'Asie. Les pays en développement sans littoral asiatiques ont été priés de prendre les mesures nécessaires pour signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, qui a été adopté par la CESAP à sa soixante-neuvième session et ouvert à la signature à la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports. Les pays en développement sans littoral doivent s'assurer un appui stratégique adéquat de leurs partenaires sous-régionaux pour le développement de l'infrastructure dans le cadre de tels réseaux régionaux de transport.

38. Les participants ont instamment prié les partenaires de développement d'œuvrer de concert pour mettre en place un système de transport et de logistique international intermodal intégré en Asie, l'accent étant mis sur le développement et l'amélioration des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et des ports secs.

39. La qualité de l'infrastructure des pays en développement sans littoral avait un faible rang dans la comparaison internationale. Il a été constaté que l'amélioration de la qualité de l'infrastructure revêtait une importance vitale pour un transport sûr et efficace. Le niveau de l'infrastructure n'était pas non plus homogène entre les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie. Dans le cas des routes, des différences substantielles existaient en ce qui concerne les dernières améliorations et le développement intrinsèque. Par exemple, l'Afghanistan, la Mongolie et la République démocratique populaire lao avaient un faible pourcentage de routes en dur (au-dessous de 30 %) comparé aux pays d'Asie centrale (au-dessus de 80 %). Il était particulièrement important de tirer parti des possibilités qui s'offrent d'améliorer l'infrastructure aux niveaux régional et sous-régional.

40. Il a été noté qu'un des avantages les plus immédiats d'une infrastructure améliorée serait un renforcement de l'intégration transnationale des zones frontalières contiguës, qui figurent souvent parmi les régions les plus isolées et les plus pauvres des pays en question. Pour produire des avantages optimaux, l'établissement de liaisons physiques entre les pays doit s'accompagner d'une harmonisation des normes, notamment pour la signalisation sur les réseaux ferroviaires.

41. Toutefois, il a été reconnu que pour combler les écarts d'infrastructure, les pays en développement sans littoral font face à une tâche complexe et ambitieuse. Parallèlement à un ferme engagement politique et régional, il était nécessaire d'utiliser de manière exhaustive toutes les possibilités qui s'offrent pour améliorer l'infrastructure dans les pays en développement sans littoral. À cet égard, des efforts devaient continuer d'être déployés pour renforcer les capacités internes de planification, de mise en œuvre et d'opérationnalisation des projets d'infrastructure des transports. Les pays en développement sans littoral devraient également appuyer les initiatives commerciales visant à promouvoir l'utilisation des services de transport intérieur pour le commerce international, en particulier les transports ferroviaires, en tant qu'alternative compétitive aux transports maritimes et appuyer les activités visant à mettre en place des services logistiques de qualité. Dans ce contexte, les participants ont souligné qu'il importait de mobiliser des ressources financières pour le développement de l'infrastructure et ont instamment prié les institutions financières internationales, les donateurs et les sources potentielles de financement de s'efforcer de satisfaire ces besoins.

42. Vingt-neuf pays, y compris 11 pays en développement sans littoral ont signé ou ont adhéré à l'Accord intergouvernemental sur la Route d'Asie, qui est entré en vigueur en 2005 et couvre plus de 143 000 kilomètres de routes dans 32 pays. Grâce

à un ferme engagement des pays participants, près de 30 % des routes du réseau se trouvant dans ces pays (soit plus de 10 000 km) ont été améliorées depuis 2004. La proportion des routes de la Route d'Asie ne répondant pas aux normes minimales (classe III) est passée de 32 % à 18 %. Malgré cela, il reste encore environ 6 800 kilomètres de routes à porter aux normes minimales. Même s'il n'y a pas à proprement parler de « tronçons manquants », des routes en mauvais état constituent un obstacle au transport international du fait de l'accroissement des coûts d'exploitation des véhicules. Ce problème demande une attention immédiate.

43. En dehors des réseaux routiers, des liaisons ferroviaires efficaces ont un rôle central à jouer dans l'amélioration de l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés mondiaux. L'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, qui appuie une connectivité régionale efficace, a été adopté pour faciliter la planification du développement futur et l'amélioration et le rendement opérationnel du réseau ferroviaire dans la région. Toutefois, le principal défi à relever est celui du grand nombre de tronçons manquants, qui empêchent le réseau de fonctionner comme un système continu. La CESAP estime que ces tronçons manquants représentent environ 10 500 kilomètres de voie ferrée, soit 9 % du réseau, pour lesquels il faudrait prendre des mesures d'urgence.

44. En 2003, la CEE et la CESAP ont lancé un projet pour promouvoir le développement des liaisons de transport eurasiatiques en tant qu'alternative compétitive aux routes maritimes pour le commerce entre l'Asie et l'Europe. Le projet a été réalisé en deux phases. Vingt-sept pays au total y ont participé (y compris 9 des 12 pays en développement sans littoral d'Asie). Dans le cadre du projet, une base de données pour un système d'information géographique a été constituée et est maintenant disponible en ligne. Elle représente un outil fondamental pour développer des liaisons de transport répondant aux conditions d'efficacité, de sécurité et de sûreté. La CEE et la CESAP devraient prendre les mesures nécessaires pour assurer une utilisation plus intensive des résultats du projet pour la planification et le développement intégrés des liaisons de transport intérieur dans la région.

45. Les pays en développement sans littoral pourraient mieux tirer parti de la Route de l'Asie et du Chemin de fer transasiatique en améliorant les mesures de facilitation des transports et en investissant dans des installations intermodales, telles que des ports secs. Les ports secs peuvent créer des effets de synergie en reliant différents modes de transport; ils peuvent aussi promouvoir un développement spatial équilibré en aidant l'industrialisation à s'étendre vers l'intérieur des pays. Ils revêtent un intérêt particulier pour les pays en développement sans littoral car ils jouent un rôle important, semblable à celui des ports maritimes, en facilitant la mise en place de services efficaces de transport intermodal et de logistique. Les organisations régionales ainsi que les pays devraient faire preuve d'un engagement de haut niveau pour mettre en place des installations intermodales et des ports secs.

46. La CEE suit une approche de réseaux pour renforcer l'infrastructure internationale des transports en améliorant, en mettant à jour et en promouvant ses accords relatifs à l'infrastructure des transports. Cette approche, conjointement à une initiative similaire de la CESAP, a pour objectif d'assurer qu'aucun pays d'Europe ou d'Asie ne demeure non connecté à des liaisons routières ou ferroviaires d'importance internationale. Cependant, tous les pays en développement sans littoral de la CEE ne sont pas devenus parties contractantes à tous les accords relatifs à l'infrastructure, question qui devrait être examinée par les organisations compétentes afin d'intégrer davantage les systèmes de transport nationaux aux

réseaux de transports dans l'ensemble de la CEE et donc de renforcer le niveau d'opérabilité technique et opérationnelle.

47. Comme le constate le Programme d'action d'Almaty, les technologies de l'information et des communications peuvent jouer un rôle crucial dans l'accélération du développement. Malgré les progrès récents enregistrés dans la pénétration des technologies de l'information et des communications, les pays en développement sans littoral d'Asie restent à la traîne du reste de la région en termes d'accès à Internet à haut débit, alors même que cette technologie peut contribuer de façon décisive à accroître la connectivité, renforcer la compétitivité des entreprises et faciliter les échanges internationaux. Vu l'évolution rapide dans le secteur des technologies de l'information et des communications, les pays en développement sans littoral font face à de graves défis en ce qui concerne le déploiement de l'infrastructure nécessaire et l'évolution concomitante des cadres directeurs. De plus, la part des coûts du haut débit dans le produit intérieur brut est approximativement 10 fois plus élevée dans les pays en développement sans littoral d'Asie que dans le reste de la région de la CESAP. En conséquence, les avantages d'Internet à haut débit dans le développement économique et social demeurent difficiles à concrétiser pour la majorité de ces pays. Pour les pays en développement sans littoral, cette situation est encore plus exacerbée par le fait que l'infrastructure de transmission fixe à haut débit dans la région dépend en grande partie des câbles à fibres optiques sous-marins pour la connectivité à Internet.

48. Les participants ont demandé que des mesures soient prises pour déployer une autoroute de l'information afin de rendre les services Internet fixe à haut débit plus accessibles et abordables. Ils ont pris note avec intérêt des multiples initiatives régionales prises à cet égard, qui contribueront certainement à une meilleure connectivité pour un certain nombre de pays en développement sans littoral de la région, à savoir en particulier le projet de l'Autoroute de l'information transeurasienne entre l'Asie centrale et l'Europe, le réseau de l'Autoroute de l'information de la sous-région Bassin du Mékong et le projet d'autoroute de l'information de la Coopération économique sous-régionale en Asie du Sud. Ils ont également appuyé les efforts déployés par le secrétariat de la CESAP et l'Union internationale des télécommunications pour recenser conjointement les réseaux de transmission existants en vue d'identifier les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes dans l'infrastructure de la connectivité électronique.

49. Constatant qu'entre 70 % et 90 % des coûts de mise en place d'un réseau terrestre à fibres optiques sont représentés par le terrassement et l'installation des gaines et des conduits par lesquels passeront les câbles, les participants ont noté le grand potentiel offert par le rapprochement des infrastructures nécessaires pour la connectivité par les technologies de l'information et des communications et des infrastructures dans les domaines des transports et de l'énergie. Une possibilité serait de poser des câbles terrestres pendant le développement et l'entretien de la Route de l'Asie ou du Chemin de fer transasiatique.

50. Les participants ont pris note des recommandations faites lors de la manifestation parallèle organisée par l'Union internationale des transports routiers.

Faciliter le processus de passage des frontières

51. Il a été constaté que, pendant le transit, les retards les plus importants surviennent aux principaux points d'interface ou de transbordement, c'est-à-dire à la jonction entre le transport maritime et le transport terrestre ou entre des réseaux ferroviaires contigus, ainsi que des deux côtés des frontières nationales. Une

capacité insuffisante d'extraction par rail et/ou route dans les ports maritimes cause d'importants retards. La lenteur de l'échange de matériel roulant entre réseaux ferroviaires non seulement bloque les marchandises en transit, mais se traduit aussi par une exploitation inefficace des équipements ferroviaires, et donc une diminution des recettes qu'ils rapportent.

52. Les procédures de passage des frontières demeurent un sérieux obstacle pour le transit par route. Les retards au passage des frontières sont en grande partie dus à des infrastructures physiques inadéquates et au manque de coordination entre les différents fonctionnaires travaillant d'un côté ou de l'autre de la frontière et entre eux et leurs homologues de l'autre côté de la frontière. De plus, des formalités et des procédures compliquées sont des obstacles majeurs à un transport en transit efficace. Avec un appui de leurs partenaires régionaux et sous-régionaux, les pays doivent accorder une attention adéquate à ces questions.

53. Les participants ont noté qu'un certain nombre d'outils de facilitation du transit et des transports, tels que la méthodologie temps/coût-distance, le modèle de transport transfrontalier sécurisé, le modèle de transport transfrontalier efficace et le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières, de même que la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (transport international routier) ont été élaborés pour aider à identifier les obstacles non physiques au transport transfrontalier et de transit et d'y remédier. Le *Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Transport and Trade Facilitation Perspective*, publié par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe et la CEE, offre aux pays, tant des régions de la CESAP et de la CEE qu'en dehors, une occasion unique d'élaborer des politiques en matière de franchissement des frontières et de transit douanier qui accroissent la sécurité et facilitent plus efficacement le commerce et le transport internationaux. Les outils de facilitation peuvent être utilisés par les pays en développement sans littoral et leurs pays de transit partenaires pour renforcer la sécurité et l'efficacité du transit. Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement pourraient renforcer leurs efforts en faveur de l'application des outils de facilitation des transports et du transit. Les participants ont instamment prié la CESAP et la CEE de continuer à encourager ces processus et prié les institutions de renforcer l'application des technologies de l'information et des communications.

54. Depuis son lancement en 1998, le groupe de travail sur le projet relatif aux transports et aux mouvements transfrontières du Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale a apporté un appui précieux au développement et à la facilitation des transports dans les pays en développement sans littoral d'Asie centrale. La CESAP et la CEE devraient renforcer davantage ce processus de manière que le groupe de travail puisse devenir une plateforme de coopération entre les pays. Ce mécanisme de coopération doit également être renforcé pour mettre en place la plateforme nécessaire à la planification coordonnée et rationalisée de l'infrastructure et des mesures de facilitation.

55. Les participants ont suggéré d'accroître les efforts déployés pour améliorer l'infrastructure et la coordination et la coopération interinstitutions aux points de passage frontaliers et d'appliquer une gestion intégrée du passage des frontières, un système des inspections à arrêt unique et de dédouanement à guichet unique, des technologies d'inspection non intrusives et une application des techniques de gestion des risques.

56. Il a été constaté que la région avait déjà pris certaines initiatives de facilitation du transit qui s'étaient révélées efficaces, telles que le poste frontière unique, les ports secs et l'utilisation de TIR et de ses outils informatiques pour le dédouanement. Les participants ont souligné que les pays en développement sans littoral et de transit de la région, avec un appui de leurs partenaires de développement, devraient envisager de développer ou de transposer de telles initiatives. Ils ont en outre demandé à la CEE, à la CESAP et au Bureau du Haut-Représentant d'appuyer la création de mécanismes multinationaux efficaces pour partager largement les meilleures pratiques relatives aux expériences en matière de politiques, de données sur les stratégies et autres ressources visant à améliorer les politiques de transit.

Développer la capacité de production et diversifier la base d'exportation

57. Il a été constaté que, pour leurs exportations, plusieurs des pays en développement sans littoral de la région étaient tributaires des produits de base, un nombre important d'entre eux dépendant principalement des minéraux, du pétrole et des produits agricoles qui souvent ont une faible valeur ajoutée. Cela a rendu ces pays hautement vulnérables aux chocs du commerce extérieur du fait de la volatilité des prix des produits de base. Les participants ont demandé de prendre des mesures concertées pour soutenir les efforts déployés par les pays en développement sans littoral pour réduire leur dépendance sur les produits de base, notamment en diversifiant leur base d'exportation et en renforçant la transformation des produits de base pour y ajouter de la valeur. Les participants ont demandé aux partenaires de développement d'accroître les efforts qu'ils déploient pour aider les pays en développement sans littoral à diversifier leurs exportations, entre autres grâce au transfert des technologies pertinentes dans des termes mutuellement convenus, en appuyant le développement et en renforçant leur capacités de production lors de l'élaboration des politiques pertinentes.

58. Les participants ont souligné que, en vue d'atténuer les répercussions négatives de l'enclavement sur le développement, il sera nécessaire de mettre en œuvre des mesures globales, cohérentes et coordonnées à tous les niveaux dans les domaines de l'investissement, des infrastructures (production, transport, télécommunications et énergie), de la logistique (facilitation du transport et du commerce) et des technologies afin d'appuyer les efforts déployés par les pays en développement sans littoral pour développer les capacités locales de production et pour diversifier les produits et les marchés afin de renforcer la compétitivité et la rentabilité tout en réduisant simultanément leur vulnérabilité aux chocs extérieurs. À cet égard, les participants ont demandé l'appui de la communauté internationale.

Mettre à profit les envois de fonds

59. Il a été constaté que les envois de fonds devenaient de plus en plus une ressource pour le développement de certains pays en développement sans littoral. Ces ressources contribuaient à l'atténuation de la pauvreté, à la création d'emplois et à la formation qualifiante. Dans de nombreux cas, les travailleurs migrants de retour investissaient dans de nouvelles entreprises et, par conséquent, contribuaient au développement de la capacité de production, notamment dans le secteur des services. Les participants ont reconnu que les gouvernements des pays d'origine pourraient adopter une approche plus systématique pour améliorer les compétences des travailleurs migrants, réduire les coûts de transaction auxquels font face les migrants et renforcer les liens avec leurs collectivités à l'étranger afin d'attirer leurs compétences et investissements dans leurs propres pays. Il a également été déclaré

que les pays d'accueil pourraient faire davantage pour assurer un environnement de travail sain pour les travailleurs migrants et pour faciliter le transfert efficace des fonds.

Promouvoir le tourisme

60. Faisant observer que le tourisme international devenait de plus en plus une partie importante du commerce mondial, les participants ont demandé d'investir davantage dans ce secteur. Pour les pays en développement sans littoral, le tourisme pourrait être une source d'importantes entrées de devises et de liens intersectoriels positifs qui pourraient promouvoir la croissance dans d'autres secteurs et avoir des retombées plus positives et multiplicatrices que dans la plupart des secteurs économiques. Du point de vue des pays en développement sans littoral, des interventions stratégiques pourraient être nécessaires pour promouvoir une équité des sexes et sociale plus équilibrée en ce qui concerne le tourisme et il faudrait s'employer à garantir la viabilité écologique. La promotion du tourisme durable, en particulier l'écotourisme et le tourisme de montagne a été mise en relief comme pouvant bénéficier à la création d'emplois et à l'atténuation de la pauvreté dans les pays en développement sans littoral.

Promouvoir les capacités commerciales et renforcer la facilitation du commerce

61. Il a été constaté que, dans les pays en développement sans littoral, les coûts commerciaux demeuraient extrêmement élevés, typiquement de quatre à sept fois plus élevés que dans la plupart des autres pays en développement à revenu moyen d'Asie.

62. Les participants ont recommandé que les pays en développement sans littoral prennent les mesures suivantes pour faciliter davantage le commerce :

a) Du fait que l'adhésion à l'OMC déboucherait probablement sur un accès non discriminatoire aux marchés et d'autres avantages qu'offre un cadre multilatéral pour le commerce, les pays en développement sans littoral qui désirent adhérer à l'OMC devraient être soutenus par leurs partenaires commerciaux et les conditions d'adhésion ne devraient pas être onéreuses. La communauté internationale devrait leur fournir une assistance technique et un appui au renforcement des capacités pour les aider à adhérer à l'OMC et à s'acquitter de leurs obligations;

b) Ils devraient participer activement à l'application la résolution 68/3 de la CESAP relative à l'instauration du commerce sans papier et d'autres mesures de facilitation du commerce, afin de réduire davantage les coûts des transactions commerciales et de renforcer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement en provenance ou à destination des pays en développement sans littoral;

c) Ils devraient utiliser pleinement les outils de facilitation du commerce élaborés par les organisations internationales pour renforcer la capacité des parties prenantes compétentes; à cet égard, ils sont encouragés à tirer parti des guides établis par le Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie et dans le Pacifique, notamment, sur l'analyse des procédés commerciaux, la mise en conformité des documents, l'harmonisation et la modélisation des données et la mise en place de guichets uniques;

d) Ils devraient s'assurer que les mesures de facilitation du commerce respectent les accords, mécanismes et initiatives existant aux niveaux régional et international et qu'elles s'inspirent également des normes et conventions

internationales, telles que celles élaborées par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques ou appuyées par Commission du droit international ou l'Organisation mondiale des douanes;

e) Ils devraient mettre en place des mécanismes pour mesurer plus exactement les progrès accomplis en matière de facilitation du commerce et accorder une plus grande priorité à l'application des mesures de facilitation du commerce.

Éliminer les obstacles non tarifaires

63. Les participants ont instamment prié les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie d'œuvrer de concert afin de procéder à des réformes du commerce sur la base d'une analyse des obstacles non tarifaires, y compris d'autres obstacles au commerce et mesures relatives au commerce. Ils ont dit être préoccupés par le fait que les activités entreprises à l'échelle mondiale dans le domaine des obstacles non tarifaires affecteraient de plus en plus, aussi bien directement qu'indirectement, la capacité d'exportation et la compétitivité des pays en développement sans littoral ainsi que leur accès aux marchés et leur entrée dans le commerce mondial. Ils ont prié instamment la CESAP et la CEE, en coopération avec la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et d'autres organisations internationales et régionales compétentes, de fournir aux pays en développement sans littoral l'aide technique, l'aide aux recherches et les autres formes d'assistance nécessaires dans le processus d'adhésion à l'OMC, et de concevoir des réformes en matière de commerce capables de promouvoir les processus d'intégration du commerce et de l'investissement pour renforcer la coopération mondiale et régionale.

Financement et partenariats publics et privés

64. Il a été constaté que, vu le montant considérable de ressources qui seraient nécessaires pour élargir et entretenir l'infrastructure des transports des pays en développement sans littoral, le financement représentait un défi évident. Afin de relever ce défi, les participants ont souligné qu'il pourrait être nécessaire de trouver des solutions financières novatrices pour compléter les investissements publics dans ce domaine. Une solution financière novatrice pourrait être de développer davantage les possibilités de partenariat public-privé dans les pays en développement sans littoral en les préparant mieux à des tels partenariats et en instaurant un climat propice à la formulation des politiques, la réforme réglementaire et les arrangements administratifs. Les donateurs et les institutions financières pourraient également envisager de mettre en place des mécanismes de financement novateurs qui pourraient aider les pays en développement sans littoral à combler le déficit de financement dans les infrastructures lourdes et non matérielles et pour attirer davantage de fonds pour les investissements nécessaires, par exemple en élargissant les possibilités de partenariat public-privé grâce à l'utilisation de fonds octroyés par des donateurs pour obtenir des prêts auprès d'institutions financières internationales.

65. Les participants ont prié instamment les pays de simplifier les procédures pour l'entretien des installations existantes. Pour assurer un financement suffisant pour l'entretien des routes, les pays pourraient créer des fonds routiers spéciaux dont les sources de revenus pourraient être des taxes sur les produits de consommation, principalement les carburants, les péages, les droits annuels d'immatriculation des véhicules, des taxes supplémentaires pour les véhicules lourds et les amendes en cas

de surcharge. Plusieurs pays en développement sans littoral ont créé des fonds routiers spéciaux comme moyen efficace de mobiliser les ressources nécessaires pour l'entretien des routes. D'autres, notamment le Népal et la République démocratique populaire lao, sont encouragés à suivre les pratiques étant reconnues comme étant les meilleures. Dans l'ensemble, afin de conserver la valeur des avoirs existants et de réduire les besoins futurs de financement, il est essentiel d'adopter les pratiques régionales optimales pour le développement et l'entretien de l'infrastructure. Au niveau régional, il est nécessaire de favoriser les synergies entre les pays, les institutions financières internationales et les autres parties prenantes, y compris le secteur privé, afin d'explorer les possibilités de financement pour les projets d'infrastructure prioritaires sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique et pour promouvoir le développement des partenariats public-privé dans les pays en développement sans littoral. Des efforts doivent également être déployés pour identifier les priorités et les perspectives en matière d'investissement, ainsi que les différentes formules de financement de projets, et échanger des données d'expérience concernant le financement, le développement et l'exploitation des grands axes de circulation. La réunion a noté que la coopération Sud-Sud pourrait être utilisée pour développer l'infrastructure.

Renforcer la coopération et l'intégration régionales

66. Outre les efforts multilatéraux, les participants ont souligné la nécessité de prendre des mesures pour renforcer la coopération et l'intégration régionales, y compris par l'intermédiaire d'accords de libre-échange. Ils ont constaté qu'un des éléments essentiels pour surmonter la marginalisation des pays en développement sans littoral d'Asie était la promotion de leur participation active aux accords et cadres régionaux et la nécessité de leur accorder, le cas échéant, un traitement spécial et différentiel pour maximiser les gains de développement.

67. Il a été souligné que, bien que le renforcement des liens entre commerce et investissement soit crucial pour renforcer la coopération et l'intégration régionales, de tels liens conduisent également à l'amélioration des capacités de production pour l'exportation des pays individuels par l'intermédiaire de l'établissement de coentreprises susceptibles de créer des flux commerciaux, ce qui, à son tour, débouche sur une croissance plus élevée et une plus grande création d'emplois. De même, les accords de libre-échange peuvent stimuler les flux d'investissement en termes de restructuration régionale en quête d'efficacité. En outre, si les priorités des politiques publiques étaient axées sur le développement de réseaux de production par l'intermédiaire de l'intégration verticale et de la spécialisation horizontale, favorisées par des flux transnationaux d'investissement pour renforcer les liens entre commerce et investissement, il pourrait y avoir des gains importants tels qu'un commerce intrarégional plus intense et des flux d'investissement plus élevés. Il était nécessaire d'adopter des règles d'origine favorables au développement et au commerce par la promotion de l'approche d'accumulation régionale.

Élargir les initiatives régionales et sous-régionales

68. Les participants sont convenus que les pays en développement sans littoral devaient adopter un nouveau modèle de développement, avec pour objectif stratégique de s'intégrer davantage régionalement (y compris une connectivité urbaine/rurale) de façon à générer une croissance rapide qui soit inclusive et durable. Des mesures concertées sont donc nécessaires pour établir un cadre plus large d'intégration économique au niveau régional, capable de procurer des

avantages économiques et sociaux équitables aux pays en développement sans littoral, étendre les réseaux de transports, d'énergie et des communications régionaux et améliorer la facilitation du commerce ainsi que renforcer la connectivité par une plus large utilisation des technologies de l'information et des communications.

69. Deux aspects importants des cinq domaines prioritaires du Programme d'action d'Almaty ont été mis en relief : a) adopter des mesures stimulantes qui contribueraient à augmenter l'investissement dans les domaines prioritaires, spécialement le développement et l'entretien de l'infrastructure pour créer un système de transport en transit efficace dans les pays en développement sans littoral et de transit qui, à son tour, était nécessaire pour accélérer la croissance et orienter plus d'avantages vers les régions pauvres et désavantagées; b) renforcer la capacité d'utiliser les concessions commerciales existantes, alors que le manque d'infrastructure et d'autres moyens limite les possibilités.

70. Il a également été convenu que les cadres de coopération régionale existants seraient élargis et renforcés de manière que les pays puissent relever les défis collectivement. Dans ce contexte, les participants ont noté qu'il était essentiel d'accroître la coopération au service du développement tant dans le cadre des régions qu'entre les régions de la CESAP et de la CEE en vue de développer les marchés régionaux et les capacités intérieures de production. Les domaines à considérer devraient comprendre des actions prioritaires comme le développement de marchés nouveaux, les transferts de technologie, les moyens d'attirer l'investissement étranger direct et le développement du transport en transit. Au cours des années, la CESAP et la CEE ont offert un cadre qui a contribué fortement à une coopération et une collaboration plus étroites et plus efficaces entre les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie. Il est maintenant temps pour les pays en développement sans littoral d'utiliser ces cadres plus efficacement afin de mieux s'intégrer dans le système mondial de production, de transport et de commerce avec pour objectif d'ensemble une accélération du développement, une amélioration de leurs conditions de vie et une réduction des risques et des vulnérabilités.

Appui international

71. Seuls quatre pays en développement sans littoral ayant achevé le processus d'adhésion à l'OMC depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, la communauté internationale a été prié de faciliter leur adhésion à cette organisation. Les participants ont prié ceux qui n'étaient pas encore membres de l'OMC de collaborer plus intensément avec leurs partenaires commerciaux afin d'achever le processus d'adhésion et ont demandé qu'un accès au marché en franchise de droits et hors contingents soit concédé à tous les produits d'exportation en provenance des pays en développement sans littoral qui sont membres de l'OMC.

72. Les participants étaient d'avis que, vu les désavantages structurels graves des pays en développement sans littoral, les ressources extérieures, telles que l'aide publique au développement joueraient un rôle central pour soutenir le développement économique et le progrès social. Des ressources extérieures étaient nécessaires pour que ces pays renforcent leur infrastructure économique et sociale et particulièrement pour les investissements dans les services de base comme la distribution de l'eau, l'assainissement, l'énergie, les transports, le logement, la santé et l'éducation. De telles ressources pourraient compléter les efforts nationaux déployés par les pays en développement sans littoral pour augmenter et diversifier

leurs capacités de production, promouvoir l'investissement étranger direct et le commerce, adapter les innovations technologiques, favoriser l'égalité entre les sexes, assurer la sécurité alimentaire et réduire la pauvreté monétaire.

73. À cet égard, il a été suggéré que les pays en développement sans littoral améliorent leurs institutions et leurs structures de gouvernance afin de permettre à l'aide publique au développement d'appuyer plus efficacement les efforts visant à répondre à leurs besoins particuliers. Les donateurs ont été priés d'accroître le niveau des ressources financières et de l'assistance technique qu'ils fournissent aux pays en développement sans littoral.

74. Les participants ont souligné qu'il importait de fournir une « Aide pour le commerce » aux pays en développement sans littoral en ce qui concerne le renforcement des capacités nécessaires à l'élaboration des politiques commerciales, la participation aux négociations commerciales et l'application de mesures de facilitation du commerce, le développement des infrastructures liées au commerce et la diversification des produits d'exportations et le renforcement de la capacité de production, destiné à accroître la compétitivité de leurs produits sur les marchés d'exportation. À cet égard, les participants ont encouragé les partenaires de développement à continuer à mettre en œuvre et à accroître leur appui à l'initiative Aide pour le commerce, en tenant dûment compte des besoins particuliers des pays en développement sans littoral.

75. Il a été souligné que les investissements étrangers directs jouaient un rôle important pour stimuler le potentiel commercial et la croissance économique des pays en développement sans littoral, de même que leur rôle de soutien aux infrastructures de transport, de télécommunications et de services publics de distribution. Les participants étaient d'avis qu'il était nécessaire de promouvoir et de maintenir un environnement commercial favorable aux investissements étrangers directs, conformément à la législation nationale et aux besoins de développement.

76. Les participants ont reconnu le rôle de soutien joué par le système des Nations Unies, ainsi que des organisations régionales, sous-régionales et autres organisations internationales, pour fournir aux pays en développement sans littoral un appui technique, financier et au renforcement des capacités pour accroître leur participation au commerce international et les aider à atteindre les objectifs de développement convenus au niveau international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement. Les organisations du système des Nations Unies, y compris les commissions régionales, autres organisations internationales et les banques régionales de développement ont été invitées à renforcer, dans le cadre de leurs mandats respectifs, les efforts déployés par les pays en développement sans littoral pour surmonter les obstacles structurels et bénéficier du système international de commerce et d'investissement.

77. Les participants ont constaté le rôle central joué par le Bureau du Haut-Représentant pour sensibiliser la communauté internationale et l'appeler à placer les préoccupations des pays en développement sans littoral en bonne place dans le programme de coopération au service du développement, de même que pour mobiliser l'appui et les ressources internationales en faveur de ces pays afin de les aider à surmonter leurs vulnérabilités, à renforcer leur capacité d'adaptation et à s'engager sur la voie d'un développement économique, social et écologique soutenu et durable. Ils ont prié le Bureau du Haut-Représentant de continuer à aider les pays en développement sans littoral grâce à la promotion et à la mobilisation de l'appui international et de l'ensemble du système des Nations Unies.

78. Les participants ont instamment prié les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie de ratifier l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral ou d'y adhérer, afin de rendre ce groupe de réflexion, qui a été créé en Oulan-Bator en 2009, pleinement opérationnel. Les pays en développement sans littoral ont pris note avec satisfaction de la création du secrétariat intérimaire du groupe de réflexion comme une étape vers sa pleine opérationnalisation. Conscients du rôle qu'il pourrait jouer pour fournir un soutien technique et un appui au renforcement des capacités, les participants ont jugé souhaitable que le groupe de réflexion collabore avec les réseaux existants et les initiatives des commissions régionales.

Programme de développement pour l'après-2015

79. Les participants ont estimé que les objectifs du Millénaire pour le développement constituaient un outil puissant permettant aux pays individuels et à la communauté internationale de regrouper les efforts nationaux, régionaux et mondiaux autour d'objectifs de développement clairs, concis et quantifiables. Dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie, non seulement les progrès sur la voie de la réalisation des objectifs ont varié considérablement suivant les objectifs et les indicateurs, mais leur réalisation a été inégalement distribuée entre les régions, sous-régions et pays et différents groupes de population au sein d'une même nation. Dans le programme de développement pour l'après-2015, les participants ont exprimé leur vif désir de s'appuyer sur les objectifs, en mettant explicitement l'accent sur les inégalités et les disparités. Il a été également admis que pour réaliser les objectifs stipulés, le programme de développement de l'après-2015 devait traiter explicitement de plusieurs déficits graves, notamment des déficits de politique, des déficits de stratégie, des déficits de croissance, des déficits de ressources et des déficits d'exécution. Les pays en développement sans littoral devaient concevoir l'atténuation des effets des changements climatiques et la réduction de la vulnérabilité environnementale comme des défis de développement.

80. Les participants ont souligné que pour réaliser tout objectif du développement de l'après-2015, il était essentiel d'œuvrer en faveur du bien-être et du bonheur grâce à la croissance économique, mais que la croissance devait bénéficier à tous et être durable et devait prendre en compte les inégalités et les disparités. Ils étaient également conscients que, dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie, la croissance avait parfois été accompagnée d'une dégradation de l'environnement et il était donc nécessaire de promouvoir les politiques favorisant une économie verte. Plusieurs autres domaines devaient également faire l'objet d'une attention renouvelée, notamment la lutte contre la pauvreté et la faim, l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes, les résultats concernant la santé (notamment en ce qui concerne les maladies non transmissibles), les objectifs fixés en matière d'éducation, un accent plus grand étant mis sur l'aspect qualitatif, un emploi décent et productif et les dynamiques démographiques, notamment l'urbanisation. Les autres domaines qui nécessitaient une attention prioritaire comprenaient le renforcement des capacités de production, la protection sociale, la gestion des ressources en eau, la sécurité alimentaire et la nutrition, la sécurité énergétique, des transports durables, la préparation et la recherche de solutions pour faire face aux catastrophes naturelles et au changement climatique, la paix et la sécurité, les droits de l'homme, le renforcement des capacités institutionnelles à tous les niveaux, une meilleure cohérence des politiques et un changement systémique, un cadre de responsabilisation bien défini, la gouvernance à tous les niveaux, notamment les partenariats mondiaux de développement et la coopération,

et un partage plus équitable des responsabilités entre les gouvernements nationaux et la communauté internationale. L'importance de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire a également été soulignée. Conscients du fait que la coopération au service du développement avait acquis un caractère multidimensionnel, les participants ont souligné le rôle accru que devaient jouer diverses parties prenantes, telles que les organisations de la société civile, le secteur privé, les organisations philanthropiques, les médias et les centres d'excellence, pour réaliser le programme de développement de l'après-2015.
