



Conseil économique et social

Distr. générale
17 décembre 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-quinzième session

Genève, 26-28 février 2013

Point 5 e) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:

Travaux préparatoires de l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty

Travaux préparatoires de l'examen décennal complet du Programme d'action complet d'Almaty – Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral

Note du secrétariat

1. Le présent document présente une synthèse des activités que la CEE a menées et des contributions qu'elle a faites en faveur du Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Il retrace l'évolution des travaux de la CEE relatifs au Programme d'action d'Almaty, décrit la situation actuelle, expose les problèmes et les solutions proposées et envisage les étapes suivantes.
2. En 2003, 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 (Conférence d'Almaty) a été la première réunion mondiale à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral.
3. Le Programme d'action vise à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à créer un nouveau cadre d'action mondial pour établir des systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts des pays en développement sans littoral et de transit. Le Programme d'action a pour objectif: a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) de mettre en place un réseau national adéquat; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations; h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

4. Les recommandations adoptées lors de cette conférence portent le nom de Programme d'action d'Almaty¹. Ce dernier a pour objectif d'encourager la coopération et d'établir des partenariats afin de surmonter les difficultés économiques particulières auxquelles sont confrontés les pays en développement sans littoral en raison de leur absence d'accès territorial à la mer et de leur éloignement des marchés mondiaux.

5. Les actions envisagées au titre du Programme d'Almaty portent sur cinq domaines prioritaires:

a) Amélioration des pratiques: réduction de la bureaucratie douanière et des droits de douane afin de limiter les coûts et le nombre de jours de voyage des exportations des pays sans littoral;

b) Amélioration de l'infrastructure ferroviaire, routière, aérienne et du réseau de gazoducs: mise en œuvre de projets correspondant aux modes de transport locaux;

c) Adoption de mesures en matière de commerce international: octroi d'un traitement préférentiel aux marchandises des pays sans littoral, afin de les rendre plus compétitives;

d) Fourniture d'une assistance technique et financière internationale: les pays donateurs accorderont des prêts aux pays sans littoral et de transit et leur transmettront leur savoir-faire afin qu'ils améliorent leur infrastructure et leurs pratiques;

e) Contrôle et suivi des accords: des critères mesurables (par exemple en termes de coûts et de jours de voyage) seront utilisés dans le processus d'examen.

6. Par rapport aux résolutions précédentes et aux mesures qui ont été prises au niveau mondial en faveur des pays en développement sans littoral, le Programme d'action d'Almaty contient des propositions novatrices visant à obtenir des résultats concrets. Il s'agit d'un processus fortement participatif qui n'implique pas seulement les pays en développement sans littoral, mais aussi les pays de transit, les donateurs et les organisations internationales de développement:

a) Le Programme d'action d'Almaty met l'accent sur l'adoption de mesures concrètes spécifiques, qui doivent être menées par les pays en développement sans littoral tout comme par les pays de transit avec l'aide de leurs partenaires de développement et dont la mise en œuvre doit être faisable et mesurable;

b) De part leur nature, de nombreuses mesures sont du ressort d'instruments ou mécanismes existants et le Programme d'action d'Almaty insiste pour que ces derniers accordent la priorité aux pays en développement sans littoral, en utilisant les outils existants;

c) L'ONU propose la création d'un fonds d'affectation spéciale afin de soutenir des activités plus spécifiques;

d) L'analyse d'indicateurs et la mise en place de mécanismes de suivi devraient fournir des résultats positifs.

7. Les pays sans littoral sont les pays qui n'ont pas d'accès direct aux océans. Il en existe plus de 40 dans le monde, dont plus de la moitié se trouvent en Europe et en Asie centrale, c'est-à-dire dans la région de la CEE.

¹ Nations Unies: «Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit». www.un.org/special-rep/ohrlls/lldc/Almaty_PoA.pdf.

8. Parmi les États membres de la CEE, on compte neuf pays en développement sans littoral conformément à la classification du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement: l'Arménie, l'Azerbaïdjan, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tadjikistan et le Turkménistan.

9. Les coûts des transports et des échanges commerciaux sont extrêmement élevés pour ces pays, notamment s'agissant de leurs relations commerciales avec les pays non européens. On estime en général que les coûts de transport des marchandises originaires de pays sans littoral sont supérieurs en moyenne de 50 % à ceux des pays ayant accès à la mer (par rapport à la moyenne mondiale)². Cela s'explique par différents facteurs, parmi lesquels les effets négatifs de la situation géographique, les problèmes et les coûts liés au transit par d'autres pays, les nombreux franchissements de frontières, la distance considérable qui les sépare des principaux marchés ainsi qu'une infrastructure inadaptée.

10. La CEE contribue à l'application du Programme d'action d'Almaty par la promotion du développement de l'infrastructure, de la facilitation du transport et du commerce internationaux, de la facilitation du franchissement des frontières, du transport et du commerce des denrées périssables ainsi que de la sécurité routière. L'accent est mis sur l'application des instruments et des normes juridiques pertinents, en général de portée mondiale, mais gérés et appuyés par la CEE; sur la mise en place d'activités spécifiques au titre du Programme d'action d'Almaty et sur l'assistance technique et le renforcement des capacités pour les réformes douanières, les systèmes de transit douanier et le commerce électronique. Les outils pour le commerce créés par la CEE et ses organes comme le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) offrent de nombreuses possibilités pour améliorer l'efficacité du commerce.

11. Une grande partie de l'aide au renforcement des capacités apportée par la CEE aux pays sans littoral est fournie en appui au Programme spécial pour les économies des pays d'Asie centrale de l'ONU (SPECA), mené conjointement avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Les sept pays membres du SPECA: l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan sont tous des pays sans littoral. Le SPECA comporte également un important volet relatif aux transports et au franchissement des frontières.

12. De plus, la CEE aide les pays du SPECA par le biais de deux processus:

a) Le Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières. Ce groupe de travail s'attache à créer de nouveaux réseaux routiers et ferroviaires dans la région et à étendre les réseaux existants, ainsi qu'à répondre aux problèmes particuliers du transport de transit en provenance, vers et par les pays membres du SPECA:

i) La dix-septième session du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières du SPECA (Almaty, 6 et 7 juin 2012) était accueillie par le Ministère des transports et des communications de la République du Kazakhstan, qui est le chef de file du SPECA dans le domaine du transport;

² Partenariat mondial pour la facilitation du transport et du commerce, GFP, www.gfptt.org/entities/TopicProfile.aspx?tid=b32e2af7-5931-4b20-9d68-edb1a268ee70.

ii) Le Groupe de travail a souligné l'importance du partage des connaissances et des bonnes pratiques et a encouragé les pays du SPECA à prendre des mesures pour la facilitation du commerce et du transport internationaux, à renforcer leurs capacités ainsi que les mécanismes de coordination nationaux afin de lever les obstacles au transport transfrontalier et de transit. Le Groupe de travail a également encouragé les pays du SPECA à redoubler d'efforts pour adhérer à tous les accords internationaux relatifs au transport de marchandises dangereuses, en s'appuyant sur la feuille de route sur la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR élaborée par la CEE. Le Groupe de travail est convenu de créer un mécanisme de coordination pour la bonne mise en œuvre/application des accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses et a demandé à la CEE de lui fournir, le cas échéant, une assistance technique et un soutien au renforcement des capacités;

b) La mise en œuvre immédiate et à long terme des priorités en matière d'aide au commerce telles que définies par la Déclaration ministérielle adoptée à l'issue de la Conférence ministérielle de Bakou sur la feuille de route du SPECA pour l'aide au commerce. Il s'agit notamment des priorités suivantes: i) développer des capacités d'offre au niveau national, y compris les capacités de production et les cadres institutionnels; ii) tirer parti de la coopération transfrontière; et iii) faciliter l'intégration bénéfique des pays participant au SPECA dans le système commercial multilatéral. C'est le Conseil pour l'aide au commerce du SPECA qui est chargé de leur mise en œuvre. Il est actuellement composé des organismes qui ont appuyé la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de Bakou. Il s'agit d'un mécanisme de coordination volontaire ouvert à tous les partenaires de développement intéressés travaillant dans la région, notamment aux organismes des Nations Unies et, en particulier, à ceux relevant du Groupement interinstitutions du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination concernant le commerce et la capacité de production, ainsi que de donateurs multilatéraux et bilatéraux.

13. Cinq projets nationaux de facilitation du commerce ont été lancés sur un guichet unique par le sous-programme de la CEE relatif au commerce dans les pays participant au SPECA. Des groupes interinstitutions ainsi que des groupes mixtes public-privé ont été créés pour soutenir les projets du guichet unique. Les pays en développement sans littoral peuvent tirer parti du Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières (*Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*), qui a été récemment publié conjointement par l'OSCE et la CEE. Ce manuel est également un ouvrage de référence pour les professionnels (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/Brochure_Handbook_on_Best_Practices_at_Border_Crossings.pdf).

14. Les 57 accords et conventions internationaux relatifs aux transports administrés par la CEE forment le cadre juridique et technique du développement des transports routiers, ferroviaires, des transports par voies navigables intérieures et des transports combinés dans la région de la CEE et au-delà. L'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan ont ratifié les sept conventions administrées par la CEE et recommandées par la résolution 48/11 de la CESAP et le Kazakhstan a ratifié six des sept conventions. Il faudrait encourager d'autres pays du SPECA à ratifier les sept principales conventions³. Il apparaît clairement que la résolution 48/11 de 1992 de la CESAP a fortement incité les pays du SPECA à adhérer aux principales conventions en matière de transport.

³ L'état de l'adhésion aux sept principales conventions administrées par la CEE, recommandée par la résolution 48/11 de la CESAP, figure dans l'annexe au présent document.

15. Dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, la CEE administre deux instruments majeurs: la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR (Convention TIR) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), qui sont applicables à l'échelle mondiale. Tous les pays en développement sans littoral de la région de la CEE sont des Parties contractantes à la Convention TIR. La nouvelle annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation est en vigueur depuis mai 2008. Tous les pays auraient à gagner de la ratification de cette convention par l'Afghanistan et le Turkménistan, et de son application plus stricte par tous les pays du SPECA, qui améliorerait la cohérence et permettrait la facilitation du transport dans la sous-région et hors de ses frontières.

16. Le développement des centres de certification d'engins de transport des denrées périssables au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan dans le cadre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) constituerait une incitation supplémentaire pour que le Kirghizistan et le Turkménistan deviennent parties à l'ATP dès que possible.

17. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) de la CEE a défini des itinéraires de transport terrestre prioritaires entre l'Europe et l'Asie et a sélectionné des projets d'investissement dans les infrastructures de transport. La phase I (2002-2007) du projet LTEA a été menée conjointement par la CEE et la CESAP et s'est achevée par la première Conférence ministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie qui s'est tenue à Genève en février 2008. La phase II (2008-2012) se déroule sous les auspices de la CEE. Le projet LTEA est important pour renforcer la coordination dans le temps et dans l'espace des activités d'investissement dans les projets d'infrastructures et pour améliorer leur rentabilité. Les plans d'action contenant les itinéraires de transport définis peuvent être utilisés par les décideurs et les investisseurs pour la planification et le financement à long terme des projets d'infrastructures en matière de transport. Une éventuelle phase III (qui doit être décidée à la deuxième Conférence ministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie qui se tiendra à Genève le 26 février 2013) mettra l'accent sur les mesures concrètes permettant d'améliorer les transports dans la région du projet LTEA.

18. La CEE offre un cadre qui contribue fortement à une coopération et une collaboration plus étroites et plus efficaces entre les pays en développement sans littoral. Elle les aide à mieux s'intégrer dans le système mondial de production, de transport et de commerce avec pour objectif d'ensemble une accélération de leur développement, une amélioration de leurs conditions de vie et une réduction des tensions pouvant surgir.

19. Une réunion consultative interinstitutions a été organisée par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement le 6 décembre 2012 à Genève, pour échanger des informations sur les différentes réunions préparatoires et les documents publiés dans ce cadre afin d'éviter les doublons et de favoriser les synergies. Les domaines d'action prioritaires pouvant être envisagés à l'occasion de l'examen décennal ont été examinés. À cet égard, on a évoqué les nouveaux défis auxquels les pays en développement sans littoral sont confrontés: l'appel en faveur de l'atténuation des changements climatiques, la nécessité de s'adapter aux changements climatiques (désertification, déforestation), les préoccupations concernant la capacité productive et, de manière générale, le besoin de procéder à des réformes économiques majeures. Plusieurs participants ont cependant estimé qu'il fallait conserver les priorités initiales décidées en 2003 (transit, infrastructure, facilitation, etc.), qui restent pertinentes. Les nouveaux thèmes ont été approuvés pour autant qu'ils soient pertinents pour les pays sans littoral et que le processus du Programme

d'action d'Almaty ne fasse pas double emploi avec les activités menées par d'autres organismes de l'ONU dans le domaine.

20. Quatre réunions préparatoires régionales seront organisées pour l'examen décennal en Amérique latine, en Afrique, au Moyen-Orient et au Laos; cette dernière, qui se tiendra à Vientiane du 5 au 7 mars 2013, sera organisée conjointement par la CESAP et la CEE, étant donné que plusieurs pays en développement sans littoral sont membres des deux organisations. Les secrétariats de la CESAP et de la CEE collaborent étroitement à l'élaboration d'un rapport conjoint qui passera en revue les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'Almaty dans leurs régions respectives. Le rapport constituera une contribution importante à l'examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Le rapport conjoint intitulé «Comblant les déficits en matière d'infrastructure» reflétera l'état actuel des réseaux et du développement de l'infrastructure en matière de transport au sein des pays en développement sans littoral. Il résumera les points principaux de la Priorité 2 du Programme d'action d'Almaty, à savoir développement et entretien des infrastructures ainsi que les mesures spécifiques prises dans ce cadre. Le document fournira une vue d'ensemble des progrès réalisés par les pays en développement sans littoral et de transit dans le développement des réseaux régionaux et interrégionaux de transport au cours de la période qui s'est écoulée depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en 2003. L'accent sera mis sur les trois domaines de l'infrastructure des transports qui ont le plus d'importance pour les pays en développement sans littoral, à savoir les routes, les réseaux ferrés et les ports secs. De plus, le document présentera les besoins d'investissement des pays en développement sans littoral en matière de développement de l'infrastructure, en prenant appui sur les estimations faites par les secrétariats, les banques multilatérales de développement ainsi que sur les estimations établies par d'autres organismes. Les conclusions de l'examen du financement des infrastructures routières et ferroviaires seront intégrées au rapport dans le but de fournir également des exemples de bonnes pratiques. Le document s'achèvera par une série de recommandations visant à poursuivre les progrès réalisés au cours des dix années écoulées depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en matière de développement de l'infrastructure, en particulier en ce qui concerne le développement des routes, des réseaux ferroviaires et des ports secs, des liaisons de transport Europe-Asie et des partenariats public-privé.

21. La deuxième Réunion ministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie (26 février 2013) devrait fournir un appui et des orientations en vue d'une éventuelle phase III du projet LTEA, l'accent étant mis particulièrement sur les solutions à apporter aux problèmes opérationnels, afin de faciliter le commerce et le transport entre l'Europe et l'Asie. Les résultats du projet LTEA et de la Réunion ministérielle pourraient être considérés comme une contribution spéciale au processus préparatoire de l'examen décennal du Programme d'action d'Almaty.

Annexe

**État de l'adhésion aux Conventions et Accords
internationaux de la CEE énumérés dans le Protocole
de la deuxième session du Groupe de travail sur le projet
de mise en place d'infrastructures de transport et de
facilitation du franchissement des frontières**

au 31 octobre 2012

Numéro des Accords et des Conventions	AFG	AZE	KAZ	KGZ	TJK	TKM	UZB
<i>Conventions recommandées par la résolution 48/11 de la CESAP, adoptée le 23 avril 1992</i>							
1		X (2002)	X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
2		X (2011)	X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
3		X (2006)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
4	X (1977)	X (2000)		X (1998)			X (1999)
5	X (1982)	X (1996)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
6		X (2000)	X (2005)	X (1998)	X (2011)		X (1996)
7		X (2005)	X (2005)	X (2007)			X (1996)
<i>Accords et Conventions supplémentaires</i>							
8		X (1996)	X (1995)				
9							
10			X (2002)				

<i>Numéro des Accords et des Conventions</i>	<i>AFG</i>	<i>AZE</i>	<i>KAZ</i>	<i>KGZ</i>	<i>TJK</i>	<i>TKM</i>	<i>UZB</i>
11 Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 (1971)			X (2011)				
12 Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière ouverte (1971)		X (2011)	X (2011)				
13 Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (1970)		X (1996)	X (1995)		X (2011)	X (1996)	X (1998)
14 Convention douanière relative à l'importation temporaire – véhicules routiers privés (1954)							
15 Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (1957)		X (2000)	X (2001)		X (2011)		
16 Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (1970)		X (2000)	X (1995)	X (2012)	X (2011)		X (1999)

Notes: 1. X – Signature finale, ratification, adhésion.

2. AFG – Afghanistan; AZE – Azerbaïdjan; KAZ – Kazakhstan; KGZ – Kirghizistan; TJK – Tadjikistan; TKM – Turkménistan et UZB – Ouzbékistan.