

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-dixième session**

Bangkok, 4-8 août 2014 (Phase II)

Point 2 d) de l'ordre du jour provisoire\*

**Organe spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les pays insulaires en développement du Pacifique: Questions de développement concernant les pays en développement sans littoral****Résumé de l'état d'application du Consensus de Vientiane****Note du secrétariat\*\****Résumé*

Des progrès notables ont été réalisés dans plusieurs domaines du Programme d'action d'Almaty. Malgré cela, les pays en développement sans littoral demeurent confrontés à d'importants problèmes et écarts de développement. Privés sur leur territoire d'un accès à la mer, géographiquement isolés, et pâtissant de coûts de transport élevés, ces pays voient leur développement sérieusement entravé. Le franchissement de frontières supplémentaires accroît considérablement le coût total des services de transport. Les résultats économiques des pays en développement sans littoral reflètent l'impact direct et indirect de leur situation géographique. Nombre de ces pays comptent parmi les plus pauvres, et leur économie est en générale fortement tributaire d'un nombre très limité de ressources primaires.

Dans sa résolution 69/2 relative à l'examen final de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty dans la région Asie-Pacifique, la Commission a prié les pays de la région et les organisations internationales et régionales d'entériner le Consensus de Vientiane et d'envisager d'urgence la mise en œuvre, selon qu'il convient, des recommandations qui y sont énoncées.

Le présent document passe en revue les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique dans les domaines prioritaires du Consensus de Vientiane depuis la soixante-neuvième session de la Commission. Il montre que, grâce à différents dispositifs bilatéraux, multilatéraux et autofinancés, les pays en développement sans littoral ont fait d'importants efforts pour améliorer les transports et les liens commerciaux avec leurs voisins, ainsi que pour accroître leur propre connectivité en matière de transports nationaux par l'amélioration et la modernisation de leurs réseaux de transports. Le présent document traite également des problèmes rencontrés, et résume les activités menées par la CESAP en application du Consensus de Vientiane.

\* E/ESCAP/70/L.1/Rev.1.

\*\* Ce document est présenté tardivement à cause de la nécessité d'y intégrer les dernières données économiques et sociales concernant les pays en développement sans littoral.

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	2
II. Pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique: aperçu des problèmes et des perspectives.....	3
III. Mise en œuvre du Consensus de Vientiane.....	6
A. Progrès accomplis .....	6
B. Problèmes rencontrés .....	9
C. Appui de la CESAP au renforcement des capacités.....	10
IV. L'avenir.....	17
Tableau	
Croissance du PIB et des exportations dans les pays du SPECA.....	4

## I. Introduction

1. Dans la plupart des pays en développement sans littoral, en plus d'une croissance fluctuante et de la dépendance vis-à-vis d'un nombre limité de produits de base pour les recettes d'exportation, le développement socioéconomique demeure entravé du fait du manque d'accès à la mer, ainsi que de l'éloignement et de l'isolement par rapport aux marchés mondiaux. Le franchissement de frontières supplémentaires accroît considérablement le coût des transports, ce qui limite les possibilités d'exportation et réduit compétitivité et rentabilité. Le prix des importations tend également à être élevé par suite du coût excessif des transports de transit.

2. L'un des principaux mandats de l'ONU concernant l'aide à apporter aux pays en développement sans littoral est constitué par le Programme d'action d'Almaty qui traite spécifiquement des besoins particuliers de ces pays en appelant à: a) offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficace en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays; et b) promouvoir le commerce aux fins du développement<sup>1</sup>. Dans la région Asie-Pacifique, la CESAP collabore étroitement avec les autres organismes des Nations Unies et les partenaires de développement pour aider ces pays au moyen de l'application de ce mandat de portée mondiale.

3. Voilà pourquoi la CESAP et le Gouvernement de la République démocratique populaire lao, en collaboration avec la Commission économique pour l'Europe (CEE) et le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ont organisé, à Vientiane les 5 et 7 mars 2013, la Réunion d'examen final régional Asie-Europe du Programme d'action d'Almaty. Dans le document final de la Réunion, le Consensus de Vientiane, ont été recensées plusieurs grandes priorités en vue de l'examen mondial, à savoir: a) un cadre macroéconomique stable, le commerce et l'investissement, la mobilisation des ressources nationales, la promotion des

<sup>1</sup> *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

investissements privés étrangers, les partenariats public-privé pour résorber les déficits infrastructurels et renforcer les capacités productives; b) le renforcement de l'intégration économique régionale comme moyen d'accéder aux marchés en expansion dans les pays voisins pour écouler produits et services; c) la diversification de la base d'exportation des pays; d) une croissance propre à créer des emplois et à réduire les inégalités; e) le renforcement de l'éducation et de la formation professionnelle; f) l'amélioration de l'alimentation et de la santé; et g) la promotion de la participation des femmes et de la protection sociale<sup>2</sup>.

4. La Commission, dans sa résolution 69/2 sur l'examen final de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty dans la région Asie-Pacifique, a prié les pays de la région et les organisations internationales et régionales d'entériner le Consensus de Vientiane et d'envisager d'urgence la mise en œuvre, selon qu'il convient, des recommandations qui y sont énoncées. Elle a par ailleurs demandé à la Secrétaire exécutive d'aider les pays en développement sans littoral de l'Asie et du Pacifique, en coopération avec les partenaires de développement et les autres organismes internationaux et en tenant compte de leurs mandats respectifs, à appliquer les recommandations du Consensus de Vientiane.

## **II. Pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique: aperçu des problèmes et des perspectives**

5. Ces dernières années, les pays en développement sans littoral ont généralement connu d'importantes fluctuations de leur croissance économique et de leurs résultats à l'exportation du fait notamment de la crise économique mondiale et des répercussions de la croissance molle dans les pays industrialisés (voir tableau). Malgré des progrès notables mais inégaux, les pays en développement sans littoral restent confrontés à des difficultés sur les marchés mondiaux, ce qui les empêche de profiter de la mondialisation et de l'augmentation des échanges intrarégionaux et des flux d'investissement étranger direct (IED).

6. Dans la plupart de ces pays, la structure des échanges se caractérise par la domination des exportations de produits de base. Les pays en développement sans littoral sont davantage exposés aux risques liés aux produits de base qu'il y a une décennie, et ont une économie plus vulnérable aux baisses du coût des matières premières sur le marché mondial<sup>3</sup>. Leur panier d'importations, pour sa part, est dominé par les biens manufacturés, d'où la nécessité, pour la plupart de ces pays, de se doter d'une base manufacturière diversifiée, domaine dans lequel la coopération commerciale régionale et l'IED peuvent jouer un rôle capital.

7. Les pays en développement sans littoral doivent s'employer à créer des conditions favorables à l'accès au marché de tous les produits d'exportation, notamment par la réduction ou l'élimination des obstacles non tarifaires arbitraires ou injustifiés et autres mesures qui faussent le commerce. Il faudrait promouvoir la coopération régionale, y compris à travers les accords commerciaux préférentiels entre autres dispositifs, en vue de faciliter l'intégration de ces pays dans l'économie mondiale par l'accroissement de la taille des marchés, l'amélioration de leur compétitivité, le renforcement de la

<sup>2</sup> Voir E/ESCAP/69/1, annexe.

<sup>3</sup> Voir *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2012: Pursuing Shared Prosperity in an Era of Turbulence and High Commodity Prices* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.12.II.F.9).

connectivité régionale et autres mesures de promotion des échanges. Il faut également s'attaquer aux problèmes de l'offre par l'augmentation des capacités de production et la réduction des entraves au développement des exportations, ainsi que par le renforcement et la diversification de la base d'exportation.

Tableau

**Croissance du PIB et des exportations dans les pays du SPECA**

	Taux de croissance annuel du PIB (en pourcentage)						Taux de croissance des exportations de marchandises (en pourcentage)			
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011
Afghanistan	3,4	22,5	8,4	5,7	6,9	6,5	19,9	-25,9	...	...
Arménie	6,9	-14,2	2,6	4,7	7,2	5,5	-8,3	-34	49,2	20,7
Azerbaïdjan	10,8	9,3	5	0,1	2,2	1,5	43,8	-31	25,5	33,6
Bhoutan	4,7	6,7	11,8	11,7	8,5	8,4	4,4	-13,8	5,2	...
Kazakhstan	3,3	1,2	7	7,5	5	6	49,1	-39,3	37,8	-0,8
Kirghizistan	8,4	2,9	-1,4	5,7	-0,9	7	38,1	-8	4,9	30,5
Mongolie	8,9	-1,3	6,4	17,3	12,3	15,5	30,1	-25,6	49,2	30,7
Népal	5,8	3,8	4	3,8	4,5	4	8,2	-3,4	-7,3	9,5
Ouzbékistan	9	8,1	8,5	8,3	8,1	7	28,3	4,2	11,9	14,9
République démocratique populaire lao	7,8	7,6	7,9	8,3	8,3	8,1	21,5	-5,5	45,6	31,2
Tadjikistan	7,9	3,4	6,5	7,4	7,5	6,5	-4,2	-28,2	18,4	17
Turkménistan	10,5	6,1	9,2	14,7	11,1	8	29,3	-24,1	17,9	36,5

*Source: Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2012 et 2013.*

8. Les pays en développement sans littoral doivent s'efforcer d'intégrer efficacement leurs politiques commerciales et de renforcement de leurs capacités commerciales dans leurs stratégies nationales de développement. À cet égard, leurs efforts devraient aussi porter sur le renforcement de leurs capacités humaines, institutionnelles et réglementaires en matière de politiques et de négociations commerciales dans des domaines tels que l'accès au marché, les questions tarifaires, les droits de douane, la concurrence, l'investissement et la technologie, ainsi que l'intégration régionale.

9. Il convient également de renforcer l'aide apportée à ces pays pour leur permettre de participer valablement aux différents dispositifs commerciaux régionaux. Ces pays ont besoin d'une aide technique au commerce et d'autres types de soutien dans des domaines tels que l'harmonisation des procédures douanières, l'élaboration de politiques et de lois sur la concurrence, l'harmonisation des règles d'homologation et de normalisation, la recherche de marchés, la mise en place d'infrastructures favorables au commerce et d'institutions tendant à renforcer les capacités d'offre.

10. Pour ce qui est du développement des transports, ces pays sont confrontés à d'importantes questions comme l'intégration des modes de transport en vue d'une efficacité optimale, la facilitation des transports

transfrontaliers, la création de méthodes novatrices pour le financement des investissements d'infrastructure et le renforcement de la mobilité pour un développement durable et inclusif.

11. Les pays en développement sans littoral doivent prendre des mesures pour élargir leur base économique, en vue notamment de promouvoir la sécurité alimentaire, la sécurité de l'eau et la sécurité énergétique, et accroître les avantages provenant de leur base de ressources, et permettre la mise en œuvre de politiques concernant des secteurs ou des produits particuliers et visant à accroître la productivité et la diversification en vue d'une plus grande valeur ajoutée. En plus de l'utilisation stratégique de mesures par produit, ces pays doivent remédier à des insuffisances particulières. La faiblesse des infrastructures, le manque de capacité de production, l'incapacité à satisfaire aux spécifications techniques des produits et aux exigences toujours plus rigoureuses en matière de qualité, de sécurité, et d'environnement et d'autres problèmes analogues, les rendent moins à même de renforcer leurs capacités productives et de diversifier leur production.

12. Pour accroître leurs capacités de production, et de progression dans la chaîne de valeur, ces pays doivent prendre différentes mesures en fonction de leur situation propre. Ces mesures consistent par exemple dans le renforcement des capacités nationales d'entreprendre l'analyse du potentiel concurrentiel au niveau des produits et des sous-secteurs, la création de l'infrastructure d'évaluation de la qualité et de la conformité nécessaire pour augmenter les exportations, l'amélioration, dans les secteurs de production ayant un fort potentiel d'exportation, de la qualité des produits et de la production, et le respect des normes et des réglementations afin que les entreprises puissent exporter avec succès, et dans la mise au point d'un mécanisme de règlement des problèmes pour les cas où les produits d'exportation se heurtent à des obstacles techniques.

13. En outre, le développement des capacités productives dans les pays en développement sans littoral requiert une expansion soutenue dans un certain nombre de domaines essentiels comme les investissements nationaux en capital (matériel, humain et autres), les réformes structurelles et le renforcement de la capacité du secteur privé national de transformer les structures productives en activités génératrices de valeur ajoutée au moyen d'une production se caractérisant par une plus forte intensité de compétences et de technologie. Un tel processus entraînerait le développement de nouvelles activités et favoriserait une diversification économique au-delà des secteurs traditionnels. Les politiques suivies doivent aussi être axées sur l'établissement d'un lien solide entre la croissance, la création d'emplois et le développement des capacités de production nécessaires pour assurer un développement durable et inclusif dans la région.

14. Malgré l'évidente nécessité de services de renforcement des capacités commerciales et d'infrastructures liées au commerce, le secteur privé, dans la plupart de ces pays, n'est pas équipé pour fournir les services requis à cause de leur coût élevé et autres entraves. Dans ce contexte, l'aide internationale et la coopération régionale peuvent jouer un rôle important dans une élimination des obstacles au commerce passant par le renforcement des capacités essentielles du secteur public.

### III. Mise en œuvre du Consensus de Vientiane

#### A. Progrès accomplis

15. C'est dans le cadre de différents arrangements bilatéraux, multilatéraux et autofinancés que les pays en développement sans littoral ont fait des progrès considérables dans l'amélioration des liaisons de transport avec leurs pays voisins, ainsi que pour l'amélioration de la connectivité nationale de leur système de transport au moyen de l'amélioration et de la modernisation de leur réseau de transport. Un certain nombre de projets ont été envisagés ou mis en œuvre concernant la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique ainsi que d'autres itinéraires d'importance internationale en vue d'améliorer la connectivité des transports entre pays. On peut citer par exemple:

a) En Azerbaïdjan, plusieurs projets routiers de construction, de remise en état et de modernisation sur l'AH-5 (itinéraire Est-Ouest Baku-Alat-frontière entre le Kazakhstan et la République de Géorgie) et AH-81 (Hajigabul-Bahramtapa-Horadiz-Minjivan-section Hajigabul-Bahramtapa de la frontière arménienne) ont débuté;

b) Au Bhoutan, une importante initiative a été prise de construire quatre chaînons routiers manquants représentant un total de 345 km, à savoir de Lhamoizingkha à Sarpang (88 km), de Gelephu à Panbang (97 km), de Dewathang à Nganglam (75 km) et de Samrang à Jomotsangkha (85 km), dans le cadre du 11<sup>e</sup> Plan quinquennal national (2013-2018). Parmi ces quatre liaisons, la Banque asiatique de développement (BAsD) devrait apporter son concours pour la construction du segment Dewathang-Nganglam. Les préparatifs de ce projet sont achevés. Avec l'assistance technique de la BAsD, une enquête détaillée est en cours ainsi que la conception du projet;

c) Le Gouvernement indien est en train de mettre en place le projet de poste de contrôle intégré (Integrated Check Post ou ICP), qui a pour objet de moderniser les infrastructures afin d'accélérer les procédures et les contrôles aux points de passage frontalier. Au titre de ce projet, des ICP seront mis en place en quatre endroits le long de la frontière entre l'Inde et le Népal. Chaque ICP verra la mise en place des organismes de réglementation, comme l'immigration, les douanes et la sécurité aux frontières, ainsi que d'installations de soutien, tels que parkings, entrepôts, banques et hôtels. En outre, les installations seront développées du côté népalais de la frontière en vue d'une utilisation optimale de ces postes;

d) Le Gouvernement du Kazakhstan accorde la plus grande importance à l'amélioration de son principal couloir routier, à savoir l'itinéraire 1b de la CAREC (Coopération économique régionale pour l'Asie centrale) qui relie l'Europe occidentale à l'Ouest de la Chine sur 2 787 kilomètres allant de Khorgos, à la frontière chinoise, jusqu'à la frontière avec la Fédération de Russie au nord d'Aktobe. Plusieurs projets sont en cours sous l'égide de la CAREC pour sa modernisation. En particulier, un montant de 1,26 milliard de dollars a été alloué à l'aménagement de l'axe routier Almaty — Khorgos, projet qui devrait faciliter les transports dans la province d'Almaty sur la partie du couloir routier entre l'Europe occidentale et l'Ouest de la Chine. Un autre projet similaire prévoit l'amélioration de 1 065 km du couloir routier entre les provinces du Sud Kazakhstan et de Kyzylorda;

e) Différents projets routiers conjoints ont été mis en œuvre pour améliorer la connectivité entre le Cambodge, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande;

f) En Mongolie, différents projets de transport ont été mis en œuvre pour améliorer la connectivité au sein du pays, ainsi qu'à travers les frontières. D'importants projets routiers sont en cours tels que la construction des itinéraires AH-3 et AH-4 du réseau de la Route d'Asie, et la Route du Millénaire qui correspond à AH-32. Le Gouvernement mongol a approuvé un programme à moyen terme qui prévoit la construction de 5 572 km de routes reliant les provinces à la capitale et aux frontières les plus proches, ainsi que la construction de 990 km de route sur l'itinéraire AH-3;

g) Au Népal, un dépôt de conteneurs situé à Birgunj est relié au réseau ferroviaire indien, surtout pour le trafic international. Un autre dépôt est actuellement mis en place à Kakarbhitta pour faciliter les échanges avec les pays situés dans la partie orientale de la sous-région Asie du Sud. En outre, la Banque mondiale a accordé un prêt de 101 millions de dollars pour la modernisation de la section Narayanghat-Mugling, sur l'itinéraire AH-42 au Népal. L'étude de faisabilité concernant ce projet a déjà été effectuée. Ce pays est en train de moderniser une autre section de 40 km le long de l'itinéraire AH-2;

h) Le dépôt intérieur de conteneurs de Navoi, en Ouzbékistan, sert maintenant de centre sous-régional pour les liaisons ferroviaires vers l'Asie centrale et l'Afghanistan;

i) Au Tadjikistan, différents projets routiers ont été mis en œuvre pour améliorer le réseau national, ainsi que pour renforcer la connectivité avec les pays voisins. Au total, 1 650 km de routes ont été construites ou modernisées, pour améliorer les transports entre Dushanbe et les postes frontaliers avec la Chine, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan. Grâce aux cadres de développement que constituent la Route d'Asie, la CAREC, la Communauté économique eurasienne et le couloir de transport Europe-Caucase-Asie, le Gouvernement du Tadjikistan a lancé un certain nombre de projets routiers devant être achevés d'ici à 2025, dont trois itinéraires de la Route d'Asie, à savoir AH-7, AH-65 et AH-66.

16. Le développement durable étant au centre du programme mondial de développement pour l'après-2015, les pays membres ont lancé plusieurs initiatives ces dernières années consistant à mettre point des schémas directeurs nationaux intégrant les politiques concernant le développement durable des transports. Ainsi, le Gouvernement du Népal envisage d'élaborer, avec l'aide du Centre des Nations Unies pour le développement régional, une stratégie de développement écologiquement durable des transports couvrant la période 2015-2040<sup>4</sup>.

17. En 2013, après plus de neuf ans de négociations, les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sont parvenus à un consensus sur un accord relatif à la facilitation du commerce<sup>5</sup> lors de la neuvième Conférence ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Bali (Indonésie) du 3 au 6 décembre 2013, et cela dans le cadre de l'ensemble plus large que constitue le « paquet de Bali ». L'accord final comporte des dispositions concernant des procédures douanières plus rapides et efficaces reposant sur une coopération effective entre services douaniers et autres autorités concernées en matière de facilitation du commerce et de respect des règles douanières, notamment celles concernant le transport de transit. Il comporte également des dispositions sur l'assistance technique et le renforcement des capacités dans ce domaine.

<sup>4</sup> Voir E/ESCAP/70/12.

<sup>5</sup> Accord sur la facilitation du commerce (Décision ministérielle de l'OMC en date du 7 décembre 2013) (WT/MIN(13)/36-WT/L/911).

18. Des progrès tangibles en matière de facilitation du commerce ont été accomplis par les pays en développement sans littoral de la région. Nombre de ces pays, tels que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bhoutan, le Kazakhstan, la Mongolie, le Népal, le Tadjikistan et la République démocratique populaire lao, ont réduit le temps et le nombre de documents nécessaires aux transactions commerciales internationales. Par exemple, le temps nécessaire aux procédures d'exportations en République démocratique populaire lao a été passé de 66 jours en 2006 à 26 jours en 2012, alors qu'en Azerbaïdjan la réduction a été de 69 à 38 jours. Au sein de ce groupe de pays, l'Azerbaïdjan et le Kirghizistan ont connu la plus forte réduction du nombre de documents d'importation, avec dans les deux cas une diminution de 8 documents, le nombre passant de 18 documents en 2006 à 10 en 2012<sup>6</sup>.

19. Il ressort d'études menées par la CESAP en 2012 et 2013 sur la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce que les pays en développement sans littoral ont entrepris les activités suivantes en la matière:

a) Afghanistan: L'Agence afghane de promotion des exportations, la Chambre de commerce et d'industrie et le Ministère du commerce et de l'industrie sont devenus actifs dans le domaine de la facilitation du commerce;

b) Arménie: En tant que membre de l'Organisation mondiale des douanes, l'Arménie est devenue partie contractante à la Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises en 2009;

c) Azerbaïdjan: Le Comité d'État des douanes a été désigné comme chef de file chargé de la mise en place d'un guichet unique pour les opérations frontalières, en 2008, par décret du Président de la République. Par la suite, les services de guichet unique sont entrés en fonctionnement aux postes frontières en 2009;

d) Bhoutan: La mise en place du système automatisé de douane permet désormais le dédouanement rapide des marchandises aux points d'entrée douaniers. Le système sert de base de données pour toutes les exportations et importations;

e) Kazakhstan: L'Autorité douanière du Kazakhstan a pris différentes initiatives pour accélérer les procédures de dédouanement, dont notamment la mise en place de déclarations électroniques et la revitalisation du système de gestion de l'information douanière. L'Autorité envisage par ailleurs la mise en place d'un système de guichet unique en vue de la simplification des procédures commerciales;

f) Kirghizistan: Des progrès tangibles ont été accomplis dans la mise en place d'un guichet unique. Une entreprise d'État placée sous la tutelle du Ministère de l'économie, Centre « guichet unique » pour le commerce extérieur, a été créée pour mettre au point un système national de « guichet unique »;

g) République démocratique populaire lao: le Ministère de l'industrie et du commerce a mis au point le Plan stratégique pour la facilitation du commerce (2011-2015), et un portail national pour le commerce a été créé. Un système en ligne baptisé Système douanier automatisé (SYDONIA) est actuellement mis en place à l'un des principaux postes frontières;

<sup>6</sup> Base de données Doing Business. Disponible à [www.doingbusiness.org/](http://www.doingbusiness.org/).



h) Mongolie: Un schéma directeur pour la mise en place d'un guichet unique national a été adopté par le Gouvernement. Un comité directeur fondé sur le principe du partenariat public-privé a été créé afin de promouvoir et faciliter le développement de ce dispositif;

i) Népal: Le système SYDONIA est déjà utilisé ou est en cours d'installation dans 13 bureaux de douane;

j) Tadjikistan: Des préparatifs sont en cours pour la mise en place d'un système national de guichet unique;

k) Turkménistan: Le Turkménistan est devenu, en 2010, partenaire du Programme CAREC financé par la BASD, ce qui est un pas important pour ce pays vers la facilitation du commerce avec ses voisins;

l) Ouzbékistan: Un communiqué sur un opérateur économique homologué est en cours de rédaction. L'Ouzbékistan a commencé les préparatifs pour la mise en place d'un guichet unique national.

## B. Problèmes rencontrés

20. Des progrès ont certes été réalisés quant au développement et à la rénovation du réseau de la Route d'Asie dans les pays en développement sans littoral, mais, dans certains de ces pays, cela requiert en grande partie des investissements considérables ne serait-ce que pour respecter les normes minimales. Cette rénovation est importante parce que nombre des routes sont d'une importance vitale pour l'amélioration de la connectivité des transports terrestres entre pays voisins, ainsi que pour l'ensemble de la région. C'est ainsi que les itinéraires de la Route d'Asie au Myanmar doivent être renouvelés pour renforcer la connectivité avec la Chine, l'Inde, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande.

21. Des progrès ont été réalisés dans l'amélioration de la connectivité aux niveaux national et régional grâce à l'application d'accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et la constitution d'un réseau de ports secs tendant à accroître l'efficacité du commerce et à faciliter l'intégration économique. Il est cependant encore possible de mieux utiliser les réseaux régionaux de transport à travers le développement des installations intermodales, comme les ports secs, et une plus grande intégration des différents modes de transports.

22. Il faudrait investir davantage dans les infrastructures de transport, en particulier dans les réseaux régionaux de transport, ainsi que pour faciliter encore le trafic transfrontière et le transport de transit et pour créer un environnement encore plus favorable aux services régionaux de transport et de logistique.

23. Le transfert de savoir-faire et la formation technique sont aussi des domaines particulièrement dignes d'intérêt. À cet égard, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie<sup>7</sup>, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique<sup>8</sup> et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs<sup>9</sup> constituent une base pour aider les pays à formuler des politiques cohérentes et coordonnées en matière de développement des transports. Le secrétariat encourage les pays en développement sans littoral à ratifier ou approuver les accords

<sup>7</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

<sup>8</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

<sup>9</sup> Résolution 69/7 de la Commission, annexe.

intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ou à y adhérer, et à devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs pour en assurer une rapide entrée en vigueur.

24. Le coût élevé des transports, la lourdeur des procédures commerciales, le chevauchement des inspections et la paperasserie excessive conjugués à une coordination insuffisante entre organismes frontaliers et au manque de transparence des réglementations commerciales continuent de poser des problèmes et de véritables défis dans de nombreux pays en développement sans littoral, au détriment de la compétitivité de leurs exportations et du flux d'investissements étrangers.

25. Pour ce qui est des pays membres du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA)<sup>10</sup>, à l'exception de l'Afghanistan, la langue constitue un obstacle majeur à la participation active aux activités de la CESAP. Il importe donc d'accroître l'offre de documents en langue russe, et de fournir une interprétation simultanée dans les réunions auxquelles participent les pays d'Asie centrale. Le resserrement de la coopération avec la CEE, de même que la création du Bureau sous-régional de la CESAP pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale en vue de soutenir les activités dans la sous-région, figure parmi les mesures prises pour faire face à ce défi.

## **C. Appui de la CESAP au renforcement des capacités**

### **1. Route d'Asie**

26. Dans le cadre du projet intitulé « Promotion de l'investissement dans le réseau de la Route d'Asie: études préalables de faisabilité des tronçons prioritaires », le secrétariat, avec des financements de la Korea Expressway Corporation, a apporté une assistance technique au Kirghizistan et à la Mongolie pour la réalisation d'études de pré-faisabilité sur certains itinéraires prioritaires et pour promouvoir l'investissement dans la Route d'Asie. Dans le même ordre d'idées, il a organisé des visites de terrain et des ateliers nationaux pour renforcer la capacité de ces pays à réaliser des études de pré-faisabilité et d'investissement.

27. Parallèlement à la cinquième réunion du Groupe de travail sur la Route d'Asie, tenue à Bangkok les 7 et 8 octobre 2013, la CESAP a organisé le Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie. Neuf pays en développement sans littoral ont notamment participé à ce Forum où ont été présentées les études de pré-faisabilité menées au Kirghizistan et en Mongolie ainsi que d'autres possibilités d'investissements concernant le réseau de la Route d'Asie. En outre, a eu lieu une séance spéciale de renforcement des capacités sur les nouvelles technologies et les bonnes pratiques en matière de construction, de gestion, d'exploitation et d'entretien des routes. Le Forum a traité entre autres de questions comme le financement du développement routier au moyen des partenariats public-privé, la conception d'infrastructures routières sûres, la conception de chaussées durables et l'utilisation d'un système intelligent de transport pour l'exploitation des routes.

<sup>10</sup> Les pays membres du SPECA sont l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

## 2. Chemin de fer transasiatique

28. La troisième réunion du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, tenue à Bangkok les 5 et 6 novembre 2013, fut l'occasion pour les délégués de débattre de questions relatives à la connectivité ferroviaire. Ont notamment participé à la réunion des délégués du Bhoutan, du Népal et de la République démocratique populaire lao. Ces deux derniers pays sont devenus parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

## 3. Ports secs

29. La Conférence ministérielle sur les transports a réaffirmé, à sa seconde session tenue à Bangkok du 12 au 16 mars 2012, la mission du secrétariat consistant à s'efforcer de concrétiser la vision d'un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré pour soutenir la structure des échanges émergeant dans la région<sup>11</sup>. Conformément à cette mission, la CESAP a collaboré avec les pays membres pour mettre en place un réseau de ports secs qui permettrait une plus grande intégration des réseaux d'infrastructures et une plus grande efficacité des transports dans la région.

30. Dans le cadre d'un projet visant à accroître les capacités de développement et d'exploitation des ports secs d'importance internationale, la CESAP, en étroite collaboration avec le Bureau des affaires juridiques, a aidé les pays membres, au moyen d'une série de réunions sous-régionales et régionales, pour l'élaboration et la négociation de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. La Commission a adopté le texte final de l'Accord dans sa résolution 69/7. L'Accord a été ouvert à signature à Bangkok le 7 novembre 2013, pendant la seconde session du Forum des ministres asiatiques des transports. À cette occasion, 14 pays membres ont signé l'Accord, dont le Népal et la République démocratique populaire lao. Parallèlement à cet Accord, le secrétariat met en œuvre différentes activités visant à renforcer la capacité des pays membres à planifier, mettre en place et exploiter des ports secs d'importance internationale et à mettre en œuvre l'Accord. Les pays en développement sans littoral ont désigné un certain nombre de ports secs existants ou potentiels sur leur territoire respectif à inclure dans l'annexe I de l'Accord.

## 4. Facilitation et logistique des transports

31. Le secrétariat a lancé une série de concertations destinées à renforcer la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest, avec une attention particulière pour les pays en développement sans littoral de la sous-région, à savoir l'Afghanistan, le Bhoutan et le Népal. La première concertation a eu lieu à Dhaka les 26 et 27 juin 2013, et au cours de celle-ci a été entérinée la proposition de formuler un schéma directeur pour le renforcement de la connectivité des transports dans la sous-région à l'aide d'outils fournis par la CESAP, tel le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux. À la seconde concertation, tenue à Lahore (Pakistan) les 9 et 10 décembre 2013, la formulation d'un schéma directeur a été approuvée. Il a été demandé à la CESAP d'aider à poursuivre son élaboration.

32. La CESAP a organisé, en collaboration avec la BASD, un atelier sous-régional à Bangkok, les 9 et 11 octobre 2013, pour débattre d'un modèle

<sup>11</sup> E/ESCAP/68/9, chap. 1.

sûr de transports transfrontières en vue de sensibiliser les principales parties prenantes aux avantages possibles de l'utilisation d'un système électronique de suivi des véhicules pour réduire les retards excessifs aux points de passage frontaliers. À la suite de cette réunion, un atelier national a eu lieu au Bhoutan en janvier 2014 pour discuter de la mise en œuvre éventuelle d'un système électronique de suivi des véhicules sur un itinéraire donné.

33. Une concertation sur le développement économique et les transports dans les zones frontalières de l'Asie du Sud orientale s'est tenue à Shillong (Inde) en décembre 2013, avec la participation de représentants gouvernementaux du Bangladesh, du Bhoutan, du Népal et des États du nord-est de l'Inde. Organisée en collaboration avec la BASD et le gouvernement de l'État de Meghalaya, cette concertation fut l'occasion d'un échange de données d'expérience sur le développement économique et les transports dans les zones frontalières. Ce fut aussi l'occasion d'une visite de terrain à un poste frontière.

## **5. Transports durables**

34. Le secrétariat continue à apporter une aide aux pays en développement sans littoral pour la mise en place de systèmes de transport durables. En septembre 2013, un atelier régional de renforcement des capacités sur la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> par les transports terrestres et les politiques de réduction, a été organisé pour sensibiliser à la nécessité de mesurer et atténuer les émissions dans le secteur des transports, présenter l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur et renforcer la capacité des responsables publics. Parmi les participants se trouvaient des responsables venus du Bhoutan, du Népal et de la République démocratique populaire lao.

35. La CESAP a organisé une réunion régionale d'experts à Incheon (République de Corée) du 27 au 29 novembre 2013 pour examiner les conclusions d'une étude sur les politiques envisageables en matière de développement durable des transports. De hauts responsables de gouvernements nationaux et de villes secondaires, venant notamment du Bhoutan, du Népal et de la République démocratique populaire lao, ont ainsi bénéficié d'un échange de vues et du partage de connaissances, de politiques et de pratiques optimales concernant les éléments majeurs du développement durable des transports.

36. La CESAP a organisé une réunion régionale d'experts sur l'entretien des routes, du 29 au 31 mai 2013 à Hanoi. Y ont notamment participé des représentants du Bhoutan, du Népal et de la République démocratique populaire lao. La réunion s'est penchée sur les méthodes de financement de l'entretien des routes et a discuté de la part des routes, notamment des chemins ruraux, dans le développement durable et la réduction de la pauvreté, y compris l'importance d'entretenir ces routes pour en accroître la durée de vie.

## **6. Sécurité routière**

37. Plusieurs pays en développement sans littoral ont mis au point ou sont en train de finaliser leur projet de stratégie nationale et de plan d'action sur la sécurité routière. La CESAP a organisé une réunion d'experts pour examiner les progrès dans l'amélioration de la sécurité routière dans la région, qui a eu lieu à Hanoi du 29 au 31 mai 2013. Y ont notamment participé des responsables publics d'Afghanistan, du Népal et de la République démocratique populaire lao. La réunion a traité des questions et problèmes

liés à la sécurité routière des usagers vulnérables et a adopté une déclaration conjointe sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région, déclaration où est réaffirmée la nécessité de réduire le nombre de morts sur les routes et d'accroître les activités de sécurité routière aux niveaux mondial, régional, national et local<sup>12</sup>.

38. La CESAP a organisé, en collaboration avec la CEE, le Forum Europe-Asie de la sécurité routière, à New Delhi du 4 au 6 décembre 2013. Ont notamment participé au Forum les représentants de l'Azerbaïdjan, du Bhoutan, du Népal et de la République démocratique populaire lao. Ce Forum fut l'occasion de discuter des caractéristiques, des avantages et de l'application des grandes conventions des Nations Unies sur la sécurité routière, de procéder à un partage d'expérience interrégional et d'examiner les mises à jour nationales sur les progrès en matière de sécurité routière.

## **7. Autoroute Asie-Pacifique de l'information**

39. En 2013, la CESAP a lancé, en collaboration avec l'Union internationale des télécommunications (UIT), une initiative consistant à cartographier les réseaux terrestres de transmission Internet. Cette activité a permis de produire des cartes interactives en ligne des réseaux de fibre optique et de l'implantation des liaisons micro-ondes servant à la transmission des données Internet dans le monde entier, ainsi qu'à travers les réseaux nationaux. Ces cartes permettent aux décideurs et aux investisseurs de repérer les chaînons manquants des transmissions terrestres dans la région. Elles aident à la mise au point d'une autoroute Asie-Pacifique de l'information cohérente, et contribuent ainsi aux efforts des pays membres pour offrir à tous des technologies de l'information et de la communication (TIC) et une connectivité à large bande à un coût abordable. Ces cartes ont été publiées le 18 novembre 2013 et se trouvent à l'adresse suivante: [www.unescap.org/idd/maps/asia-pacific-superhighway](http://www.unescap.org/idd/maps/asia-pacific-superhighway).

40. La mise en place d'une autoroute Asie-Pacifique de l'information fonctionnant de façon harmonieuse faciliterait la concurrence internationale en matière de transmission Internet. Cet accroissement de la capacité de transmission profiterait à tous les pays à travers une meilleure redondance et une stabilité accrue, et en augmentant les sources de revenus. Les pays en développement sans littoral devraient bénéficier le plus de cet accroissement de la capacité de transmission dans la mesure où l'infrastructure de l'autoroute de l'information est susceptible d'accroître la concurrence, d'améliorer la qualité des services et de réduire les prix.

## **8. Politiques macroéconomiques**

41. La CESAP a organisé, en collaboration avec la Banque nationale du Kazakhstan, une concertation de haut niveau sur les politiques macroéconomiques pour une croissance durable et résiliente en Asie du Nord et en Asie centrale, les 27 et 28 août 2013 à Almaty (Kazakhstan). Cette concertation a été une occasion tout à fait opportune pour les ministres des finances, les gouverneurs de banque centrale, les hauts responsables politiques, d'éminents experts et diverses parties prenantes de discuter des problèmes de croissance, de stabilité et de diversification économiques et de création d'emplois, et de considérer sous un angle nouveau comment les outils offerts par les politiques macroéconomiques pourraient servir au mieux les intérêts du développement national.

<sup>12</sup> Voir [www.unescap.org/resources/report-expert-group-meeting-road-maintenance-and-management](http://www.unescap.org/resources/report-expert-group-meeting-road-maintenance-and-management).

## 9. Politiques commerciales et d'investissement

42. La CESAP a organisé plusieurs programmes de renforcement des capacités à l'intention des responsables gouvernementaux de la République démocratique populaire lao, concernant les problèmes et les possibilités liés à la Communauté économique de l'ASEAN. Une assistance technique a également été fournie à la délégation de ce pays lors de la quatrième session de négociations sur l'Accord commercial Asie-Pacifique (APTA).

43. La CESAP a fourni un soutien technique et des services consultatifs au Gouvernement de la Mongolie à l'occasion de son accession à l'Accord commercial Asie-Pacifique qui est maintenant en attente de ratification. Des ateliers et des missions consultatives ont été organisés pour accroître la capacité des responsables publics à éliminer les obstacles réglementaires et administratifs, y compris par la négociation et l'application d'accords préférentiels sur le commerce et l'investissement. En 2013, des ateliers et des missions consultatives ont été organisés, en coopération avec les partenaires de développement, à propos des négociations et des préparatifs concernant la libéralisation des services, ainsi que les négociations sur les règles d'origine et le commerce de marchandises.

44. La CESAP a lancé, par l'intermédiaire de son Bureau pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, et en collaboration avec le Centre du commerce international, un organisme de coopération technique dirigé conjointement par la CNUCED et l'OMC, et à mis en train, en 2012, un programme de renforcement des capacités sur la négociation et la mise en œuvre des engagements OMC afin d'aider l'Afghanistan dans sa candidature à l'accession à l'OMC. Le programme regroupe en moyenne 22 fonctionnaires et représentants du secteur privé au sein d'ateliers organisés au Bureau sous-régional pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest à New Delhi et portant sur différentes questions relatives aux négociations et aux règles de l'OMC. Ces ateliers, ainsi que les visites sur le terrain, se sont déroulés en août 2012, en avril et octobre 2013, et en mars 2014; un autre atelier est prévu pour 2014. L'Afghanistan a également reçu une aide sous la forme de produits de connaissance, tels que le rapport de la CESAP intitulé « Doing business with Afghanistan: harnessing Afghanistan's economic potential », qui présente une analyse détaillée ainsi que des recommandations destinées aux entreprises sur le climat d'investissement dans le pays<sup>13</sup>.

## 10. Commerce transfrontière sans papier

45. Au total dix pays en développement sans littoral de la région ont participé à une réunion sous-régionale, tenue en juillet 2013, et à une réunion régionale, en septembre 2013, sur l'Arrangement régional pour la facilitation du commerce transfrontière sans papier, réunions organisées en application de la résolution 68/3. Ces réunions ont eu lieu à la suite d'actions de formation pour le renforcement des capacités en matière de commerce sans papier. Un projet de texte pour un arrangement régional sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier a été mis au point avec le concours des correspondants nationaux désignés à cet effet et d'experts régionaux au moyen d'un examen d'experts et de consultations des pays membres.

## 11. Facilitation du commerce

46. En 2013, la CESAP a organisé un total de 19 actions de renforcement des capacités en matière de facilitation du commerce et concernant les pays

<sup>13</sup> Disponible à [sswa.unescap.org/pdf/Doing-Business-with-Afghanistan-Report\\_Hires.pdf](http://sswa.unescap.org/pdf/Doing-Business-with-Afghanistan-Report_Hires.pdf).

en développement sans littoral. Il y a eu notamment le Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce, tenu à Beijing les 10 et 11 septembre 2013, avec la participation de représentants de huit pays en développement sans littoral de la région. Le cours intensif 2013 organisé par le Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie et dans le Pacifique (UNNExT) s'est tenu pendant deux semaines à Cheon-an (République de Corée) en octobre 2013 et a offert une formation intensive aux représentants de cinq pays en développement sans littoral de la région. La Conférence 2013 pour la facilitation du commerce mondial a réuni à Bangkok, les 18 et 19 novembre 2013, des fonctionnaires et des représentants du secteur privé de neuf pays en développement sans littoral de la région. En outre, une étude conjointe CESAP-BASD sur la collaboration en matière de commerce et de transit entre les pays membres du programme Coopération économique sous-régionale en Asie du Sud (SASEC)<sup>14</sup>, commencée en 2012 est en voie d'achèvement.

## **12. Base de données sur les accords de transit**

47. La CESAP est en train de mettre la dernière main à la première version de la base de données sur les accords de transit qui devrait être publiée d'ici à mai 2014. Une première analyse du potentiel de certains accords de transit d'Asie du point de vue de la facilitation du commerce dans le contexte des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce a paru en janvier 2014.

## **13. Base de données sur les accords relatifs au commerce et à l'investissement dans la région Asie-Pacifique**

48. Ces dernières années, la région Asie-Pacifique a connu une rapide augmentation du nombre d'accords commerciaux préférentiels signés et mis en œuvre aux niveaux bilatéral et régional. Ce phénomène a véritablement changé le paysage en matière de relations commerciales dans la région et accru la complexité de ces relations sur les marchés régionaux. La base de données sur les accords relatifs au commerce et à l'investissement dans la région Asie-Pacifique, dont la CESAP est en charge, offre aux responsables publics, aux chercheurs et aux analystes un outil pour suivre l'évolution de la situation concernant les accords commerciaux régionaux et bilatéraux. La base de données a été mise à jour et est accessible en ligne. Au 30 octobre 2013, 223 accords commerciaux préférentiels étaient répertoriés dans la base de données. Des notes brèves et faciles à utiliser, fondées sur une analyse empirique, ont été publiées en ligne pour expliquer l'évolution des politiques et des accords de commerce préférentiel du point de vue du renforcement de la coopération Sud-Sud.

## **14. Statistiques**

49. Les systèmes nationaux de statistique des pays en développement sans littoral ont bénéficié d'échanges régionaux d'expérience et ont influé sur l'orientation et la nature de la coopération régionale à travers leur participation à une série de groupes directeurs et consultatifs établis sous l'égide du Comité de statistique. On peut ainsi mentionner:

- a) Le Bureau du Comité de statistique de la CESAP, dont la Mongolie est membre;

<sup>14</sup> Bangladesh, Bhoutan, Inde et Népal.

b) Le Groupe directeur chargé du Programme régional sur les statistiques économiques, dont fait partie la République démocratique populaire lao;

c) Le Groupe directeur régional sur l'enregistrement des faits d'état civil et les statistiques de l'état civil, qui compte parmi ses membres le Bhoutan et la République démocratique populaire lao;

d) Le Groupe directeur chargé des statistiques agricoles, dont certains membres viennent d'Afghanistan et du Bhoutan (et a été créé sous l'égide commune de la Commission des statistiques agricoles pour l'Asie et le Pacifique, organe statutaire de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, et du Comité de statistique);

e) Le Groupe technique consultatif sur les statistiques démographiques et sociales, dont fait partie le Bhoutan.

50. L'Institut de statistique pour l'Asie et le Pacifique (ISAP) a mené une série d'activités de formation avec la participation des pays en développement sans littoral, y compris la formation au système de comptabilité nationale et aux statistiques de l'état civil, avec notamment des cours dispensés sur place en Afghanistan et au Tadjikistan. On peut citer comme exemple le Premier cours de formation de groupe sur l'amélioration de la capacité de produire des statistiques officielles sur les indicateurs OMD, qui a eu lieu à Chiba (Japon) du 18 août au 21 décembre 2013 avec la participation de représentants de l'Afghanistan et du Népal.

51. Dans le cadre du Programme régional sur l'amélioration des statistiques économiques en Asie et dans le Pacifique, un bilan de capacité a été effectué au cours du premier semestre de 2013 avec la participation de représentants de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, du Bhoutan, du Kazakhstan, du Kirghizistan, de la Mongolie, du Tadjikistan et de la République démocratique populaire lao. Ce bilan de capacité a fourni un instantané de la situation institutionnelle et juridique, des infrastructures statistiques et de la mise en œuvre de l'Ensemble de statistiques économiques de base dans les pays membres.

52. Des représentants du Bhoutan et de la République démocratique populaire lao ont participé à l'Atelier CESAP/PNUE/SANDEE pour décideurs de haut niveau et analystes sur l'évaluation et la comptabilité environnementales dans la région Asie-Pacifique, qui s'est tenu à Bangkok du 8 au 10 octobre 2013. Cet atelier, organisé conjointement par la CESAP, le Réseau sud-asiatique pour le développement et l'économie environnementale (SANDEE) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, a permis d'échanger des informations et d'établir une coopération entre les pays pour s'attaquer aux problèmes posés par une meilleure mesure du capital naturel, y compris par l'évaluation économique des services écosystémiques.

53. Des experts mongols ont participé aux travaux de la Réunion d'experts sur les stratégies d'amélioration des statistiques environnementales en Asie et dans le Pacifique. Tenue à Bangkok du 2 au 4 décembre 2013, cette réunion constituait la première étape vers la définition d'une méthode régionale pour le renforcement des capacités dans ce domaine de la statistique. Une importante composante des statistiques environnementales est constituée par la mise en œuvre du Système de comptabilité économique et environnementale (SCEE) et par les statistiques sur les ressources naturelles. Le Gouvernement de la Mongolie a participé à cette entreprise, en tant que conseiller technique, du fait de son rôle de premier plan au sein du



Groupe d'étude d'Oulan-Bator sur les statistiques des économies basées sur les ressources naturelles.

54. L'Atelier consultatif régional visant à élaborer un cadre et un ensemble de statistiques ventilées par sexe et d'indicateurs de base en Asie et dans le Pacifique s'est tenu à Bangkok du 4 au 6 novembre 2013. Parmi les participants se trouvaient des représentants du Bhoutan, du Kazakhstan, de la Mongolie et du Népal.

55. La CESAP, la CEE et l'Association européenne de libre-échange procèdent actuellement à l'évaluation globale adaptée du système national de statistique de la Mongolie. Il s'agit d'évaluer le cadre juridique, la structure institutionnelle et organisationnelle ainsi que les procédés de production de données du système statistique national au regard des principes fondamentaux de la statistique officielle dont l'adoption a été confirmée par l'Assemblée générale dans sa résolution 68/261. Cette évaluation a pour objet de formuler des recommandations pour l'amélioration du système, y compris au moyen de réformes institutionnelles. Deux missions d'évaluation ont été effectuées, en octobre 2013 et janvier 2014. Le rapport qui en découle sera présenté à des décideurs de haut niveau dans le courant de l'année 2014. L'outil servant à l'évaluation globale a été mis au point et utilisé à titre expérimental dans d'autres régions. La participation de la CESAP vise à étudier les possibilités d'application de cet outil dans d'autres pays d'Asie et du Pacifique.

56. La CESAP a aussi fourni l'aide d'experts pour la mise au point d'indices de production industrielle et pour la saisonnalisation des indicateurs à court terme à la suite d'une demande formulée par le Bureau statistique national de Mongolie en novembre 2013.

#### **15. Réduction des risques de catastrophe**

57. L'Afghanistan, le Bhoutan et le Népal ont bénéficié des services consultatifs régionaux fournis par la CESAP en matière de réduction des risques de catastrophe. Des consultations en Afghanistan, par exemple, ont abouti à l'élaboration du Plan d'action stratégique national de l'Afghanistan pour la réduction des risques de catastrophe: Vers la paix et un développement stable. Ce plan aide à identifier les grands projets relevant en Afghanistan du processus multipartite d'Istanbul sur les mesures de confiance en matière de gestion des catastrophes. Ces services consultatifs ont aussi servi à faciliter la consultation de diverses parties prenantes en Afghanistan, au Bhoutan et en Mongolie en vue d'orienter le programme de développement pour l'après-2015 vers une importance accrue accordée à la réduction des risques de catastrophe.

### **IV. L'avenir**

58. Au cours de la période biennale 2014-2015, la CESAP va mettre en œuvre, en collaboration avec la CEE, un projet au titre du Compte de l'ONU pour le développement concernant le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et en Asie centrale, avec une attention particulière pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral. Le projet vise à renforcer les capacités des pays membres en matière de connectivité des transports, y compris à travers le développement des infrastructures et la facilitation des transports, en vue d'accroître l'accès des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral d'Asie du Sud et d'Asie centrale aux marchés régionaux et mondiaux.

59. La CESAP continuera d'appuyer les efforts menés par les pays en développement sans littoral pour mettre en place un système de transport et de logistique international intermodal intégré. L'adoption, en 2013, de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs devrait aider à l'intégration des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et à encore améliorer la connectivité physique au sein de la région. La CESAP va donc continuer à promouvoir les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, qui constituent la base d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région.

60. Les retards excessifs aux postes frontières constituent l'un des principaux problèmes de connectivité dans la région. La CESAP a mis au point différents modèles de facilitation des transports en vue de repérer ces retards et de proposer des solutions pour les réduire. On peut mentionner notamment: le modèle de transport transfrontalier sécurisé permettant un suivi des véhicules à l'aide de nouvelles technologies; le modèle de transport transfrontalier efficace, qui sert de méthode pour l'identification des obstacles non physiques, l'évaluation des solutions de rechange et la détermination des solutions optimales pouvant être les plus efficaces dans une sous-région donnée; le modèle sur les contrôles intégrés aux frontières qui aide à rationaliser les flux d'information et les installations aux frontières; enfin, la méthode temps/coût-distance qui aide à repérer les goulets d'étranglement le long des couloirs de transport. Une série d'ateliers sont prévus dans les pays en développement sans littoral portant sur la diffusion et la mise en œuvre effective de ces modèles en vue de transports routiers internationaux harmonieux favorisant la connectivité régionale. Des discussions sur les politiques envisageables sont prévues en 2014 pour sensibiliser les décideurs et les principales parties prenantes aux possibilités et aux avantages qui se perdent du fait de la mauvaise connectivité générale, avec une attention particulière pour les pays en développement sans littoral. Dans le même temps, des mesures seront prises pour formuler un plan directeur pour le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest qui sera ensuite soumis aux pays pour examen et adoption. Des ateliers nationaux sur le modèle de transport transfrontalier sécurisé sont prévus dans les pays en développement sans littoral afin de fournir des services consultatifs sur la mise en œuvre d'un système de suivi électronique des véhicules qui aiderait à réduire les retards aux frontières.

61. Actuellement, six pays en développement sans littoral de la région sont membres de l'OMC, à savoir l'Arménie, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal, le Tadjikistan et la République démocratique populaire lao. Il importe que ces pays procèdent à l'avenir à une évaluation plus poussées de leur état de préparation et qu'ils prennent des mesures pour mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation du commerce, ce qui pourrait passer par la révision des accords de transit pour les rendre plus conformes aux dispositions de l'Accord appelant à une liberté accrue du transit<sup>15</sup>.

62. Pour mieux faciliter les échanges internationaux et réduire les coûts commerciaux, les pays en développement sans littoral devraient s'employer activement à mettre en œuvre la résolution 68/3 relative à l'instauration du commerce sans papier et à la reconnaissance transfrontière des données et documents électroniques pour faciliter un commerce intrarégional inclusif et durable, où sont traités les questions et problèmes majeurs qui, bien que

<sup>15</sup> Voir la décision ministérielle du 7 décembre 2013 (WT/MIN(13)/36-WT/L/911, 11 décembre 2013).

concernant tous les pays membres, s'appliquent plus particulièrement aux pays en développement sans littoral.

63. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à utiliser pleinement les outils de la facilitation du commerce mis au point par les organisations internationales pour renforcer les capacités des parties prenantes. À cet égard, ils sont incités à utiliser les guides mis au point par UNNExT sur des sujets tels que l'analyse du processus des affaires, l'alignement des documents, l'harmonisation et la modélisation des données et la mise en place de guichets uniques.

64. Les pays en développement sans littoral peuvent mettre au point des mécanismes permettant de suivre avec plus de précision leurs progrès en matière de facilitation du commerce et à mieux établir les priorités entre les différentes mesures de facilitation. Malgré l'utilité des indicateurs de performance macroéconomique, tels que ceux figurant dans la base de données sur les coûts du commerce international récemment publiée par la CESAP et la Banque mondiale ou la base de données Doing Business de la Banque mondiale, du fait notamment de leur régularité et de leur systématisme, il est nécessaire de procéder à une analyse des processus import-export au niveau des produits ou sur certains itinéraires commerciaux pour repérer les goulets d'étranglement réels, et souvent variables, existant le long des chaînes d'approvisionnement internationales. Les pays en développement sans littoral sont également encouragés à utiliser le tout dernier outil de facilitation du commerce concernant la facilitation du commerce et des transports, mis au point conjointement par la CESAP et la BASD, et actuellement mis en œuvre au Bhoutan et au Népal, en collaboration avec l'Organisation mondiale des douanes<sup>16</sup>.

65. Le commerce et les transports étant inextricablement liés, il convient de mettre en place ou de renforcer les mécanismes de coordination de la facilitation du commerce et des transports dans le cadre d'un effort global d'amélioration de la connectivité des pays en développement sans littoral avec les principaux marchés, et pour accroître leur part du commerce régional et mondial. Dans ce contexte, ces pays pourraient également envisager de promouvoir le développement de secteur clef des services liés au commerce et d'améliorer l'environnement réglementaire du secteur des entreprises.

66. En 2014, la CESAP poursuivra ces activités de renforcement des capacités et de services consultatifs en matière de commerce et d'investissement au bénéfice des pays en développement sans littoral. Le secrétariat est en train de mettre au point des orientations préconisées pour répondre aux besoins des pays en développement sans littoral en matière de renforcement de leur capacité de négocier avec succès au cours des négociations OMC d'après-Bali ainsi que pour les accords de transit. Une fois les ressources nécessaires disponibles, une aide sera apportée aux pays en développement sans littoral à travers, par exemple, la collaboration avec leurs groupes de réflexion et leur société civile, ainsi qu'avec les groupes de réflexion internationaux se préoccupant avant tout des pays en développement sans littoral.

67. La CESAP met en œuvre actuellement, grâce à un financement de la Fédération de Russie, un projet sur le renforcement des systèmes nationaux de statistique dans des pays prioritaires visant à produire et diffuser des statistiques économiques, se rapportant notamment aux comptes nationaux, en conformité avec le système de comptabilité nationale 2008. Ce projet cible

<sup>16</sup> Voir détails à [www.unescap.org/tid/publication/tipub2683.asp](http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2683.asp).

les pays suivants: Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Turkménistan. Deux grandes manifestations sont prévues en 2014: une manifestation de haut niveau préconisant la mise en œuvre coordonnée de grands cadres statistiques macroéconomiques (gestion du processus des affaires, statistiques sur les finances publiques, système de comptabilité nationale) dans les pays d'Asie centrale; et un cours de formation technique, destiné aux pays d'Asie centrale, sur les changements apportés au système de comptabilité nationale 2008 concernant le produit intérieur brut (PIB).

68. La CESAP collabore avec la CEE aux préparatifs de la neuvième réunion du Groupe de travail du projet SPECA sur les statistiques, qui se tiendra à Baku du 25 au 27 juin 2014.

69. Différentes activités sont envisagées pour la période biennale 2014-2015 en vue d'accroître la résilience de plusieurs pays membres face aux catastrophes naturelles, y compris certains pays en développement sans littoral. Des études pilotes seront réalisées concernant le suivi de la résilience en Mongolie. Des activités supplémentaires ont été proposées pour renforcer la résilience face aux catastrophes naturelles dans plusieurs pays en développement sans littoral, notamment en Asie centrale, en application de la recommandation formulée par le Comité sur la réduction des risques de catastrophe lors de sa troisième session, tenue Bangkok du 17 au 29 novembre 2013<sup>17</sup>. La CESAP est en train de mettre au point un ensemble d'indicateurs pour la mesure de la résilience face aux catastrophes naturelles et aux chocs économiques. Il s'agit d'une importante activité à long terme destinée à aider les pays dans leur effort d'intégration de la réduction des risques de catastrophe dans leur stratégie générale de développement.

---

<sup>17</sup> Voir ESCAP/70/14, chap 1.