



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité de la gestion de la mondialisation

Quatrième session, Partie I
12-14 septembre 2007
Bangkok

**QUESTION INTERSECTORIELLE CONCERNANT LA GESTION DE LA
MONDIALISATION DANS LE DOMAINE DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS:
PRÉPARATIFS RÉGIONAUX DE L'EXAMEN À MI-PARCOURS DU PROGRAMME
D'ACTION D'ALMATY : 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 DE TRANSIT***

(Point 4 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Le Programme d'action d'Almaty, adopté en 2003 lors 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, a défini cinq domaines d'action prioritaires. Dans sa résolution 61/212, en date du 20 décembre 2006, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, qui serait précédée, au besoin, par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques, et elle a indiqué que les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes, devraient être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen.

Le présent document dresse la liste des mandats mondiaux et régionaux qui ont trait à la mise en œuvre et à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Il présente un aperçu des initiatives que la Division du commerce et des investissements et la Division des transports et du tourisme mènent ou envisagent de mener pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty dans les trois domaines prioritaires de fond. Il propose également aux pays en développement sans littoral et de transit un canevas à utiliser pour faire rapport sur les progrès accomplis au niveau national.

Le Comité est invité à donner son avis au secrétariat quant aux préparatifs de l'examen régional à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, et aux initiatives prioritaires à entreprendre à l'avenir au titre dudit Programme.

* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition en raison de sa présentation tardive.

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| Introduction..... | 1 |
| I. LES MANDATS MONDIAUX ET RÉGIONAUX AYANT TRAIT À LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D’ACTION D’ALMATY | 2 |
| II. LES MANDATS MONDIAUX ET RÉGIONAUX AYANT TRAIT À L’EXAMEN À MI-PARCOURS DU PROGRAMME D’ACTION D’ALMATY..... | 3 |
| III. LES INITIATIVES RÉGIONALES ET SOUS-RÉGIONALES VISANT LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D’ACTION D’ALMATY | 4 |
| Priorité 1: Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit | 4 |
| Priorité 2: Développement et entretien des infrastructures | 8 |
| Priorité 3: Commerce international et facilitation du commerce | 11 |
| IV. RAPPORT SUR LES INITIATIVES AU NIVEAU NATIONAL CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PROGRAMME D’ACTION D’ALMATY | 26 |
| V. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ..... | 28 |

Introduction

1. La Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit a été convoquée en août 2003, conformément à la résolution 56/180 de l'Assemblée générale, en date du 24 janvier 2002.
2. La Conférence a été la première manifestation mondiale de haut niveau de l'ONU consacrée aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et visant à intégrer efficacement ces pays à l'économie mondiale en y créant, ainsi que dans les pays de transit, des systèmes de transport en transit efficaces. La Conférence a adopté à l'unanimité le Programme d'action d'Almaty: 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 de transit.
3. Le Programme d'action d'Almaty a pour objectifs a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport en vertu des 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 les problèmes dus aux retards et aux aléas des itinéraires commerciaux; e) de mettre en place des réseaux nationaux adéquats; f) de réduire les pertes, les dégâts et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations; h) d'améliorer la sécurité des transports routiers et celle des voyageurs dans les couloirs de transport¹.
4. Pour atteindre les objectifs susmentionnés, le Programme d'action d'Almaty énonce certaines mesures spécifiques visant à créer des systèmes de transport en transit efficaces, et reconnaît que les transports, le commerce international et la croissance économique sont inextricablement liés. Il prévoit essentiellement des activités concrètes et spécifiques que les pays en développement sans littoral et de transit devraient mettre en oeuvre avec l'aide de leurs partenaires de développement. Les mesures spécifiques considérées comme réalistes et mesurables portent sur cinq domaines prioritaires, à savoir: i) les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit; ii) le développement et l'entretien des infrastructures; iii) le commerce international et la facilitation du commerce; iv) les mesures d'appui internationales; v) l'application et l'évaluation.
5. Comme indiqué dans le Programme d'action d'Almaty, celui-ci devrait être mis en oeuvre de concert par les pays en développement sans littoral et de transit, leurs partenaires de développement, les organismes et organisations des Nations Unies, les organisations internationales concernées, les organisations d'intégration économique régionales et autres organisations régionales et sous-régionales intéressées.

¹ Objectifs du Programme d'action d'Almaty; paragraphe 10.

6. Le présent document fait l'inventaire des mandats mondiaux et régionaux venant appuyer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, et fait le point sur les préparatifs de l'examen à mi-parcours, y compris les initiatives du secrétariat dans les domaines du commerce et des transports.

I. LES MANDATS MONDIAUX ET RÉGIONAUX AYANT TRAIT À LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

7. Dans sa résolution 58/201 du 4 février 2004, l'Assemblée générale a fait sien le Programme d'action d'Almaty et demandé son application pleine et effective. La résolution 59/245, en date du 3 mars 2005, rappelle le Programme d'action d'Almaty, invite les organismes des Nations Unies, notamment les commissions régionales, à inscrire l'application du Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail respectifs, et les engage à continuer de soutenir les pays en développement sans littoral et de transit, notamment par des programmes cohérents et bien coordonnés d'aide technique au transport en transit. La résolution 60/208 a pris acte du rapport du Secrétaire général sur l'application du Programme d'action d'Almaty.

8. Dans sa résolution 61/212 du 20 décembre 2006, l'Assemblée générale a également constaté que la plupart des pays de transit étaient eux-mêmes des pays en développement présentant souvent des similitudes quant à leur structure économique générale et à la pénurie de ressources qui les frappait, y compris l'insuffisance des infrastructures de transport en transit. Elle soulignait que l'aide à l'amélioration des moyens de transport en transit devrait être intégrée dans la stratégie générale de développement économique des pays en développement sans littoral et de transit et qu'en conséquence, les pays donateurs devraient tenir compte des exigences de la restructuration sur le long terme des économies des pays en développement sans littoral.

9. Dans le Document final du Sommet mondial de 2005², l'Assemblée générale a reconnu les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et les difficultés auxquelles ils font face, et réaffirmé par conséquent son engagement à répondre d'urgence à ces besoins et à ces difficultés en veillant à l'application intégrale et effective du Programme d'action d'Almaty. L'Assemblée générale a aussi reconnu les difficultés et préoccupations particulières des pays en développement sans littoral dans les efforts qu'ils mènent pour intégrer leur économie au système commercial multilatéral.

10. À sa soixante et unième session, tenue en mai 2005, la Commission a adopté la résolution 61/11 relative à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty: 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 de transit. La résolution prie le Secrétaire exécutif de prendre les mesures nécessaires pour élargir davantage son programme, le cas échéant, afin de soutenir les efforts des pays en développement sans littoral et de transit pour améliorer leurs systèmes de transport en transit, et invite les partenaires de développement à fournir l'appui financier approprié conformément au paragraphe 47 du Programme d'action d'Almaty.

² Document A/RES/60/1 de l'Assemblée générale, p. 18 (Pays ayant des besoins particuliers).

II. LES MANDATS MONDIAUX ET RÉGIONAUX AYANT TRAIT À L'EXAMEN À MI-PARCOURS DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

11. Dans sa résolution 61/212 du 20 décembre 2006, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty; elle a indiqué que l'examen devrait, au besoin, être précédé par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques qui soient efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand nombre, et être organisé dans les limites des ressources disponibles; que les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devraient être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen; que le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement devrait coordonner le processus préparatoire; et que les organismes du système des Nations Unies, dont les commissions régionales et les organisations internationales et régionales compétentes, dans les limites de leurs mandats respectifs, devraient fournir l'appui nécessaire à cet examen.

12. À sa soixante-troisième session, tenue en mai 2007, la Commission a adopté la résolution 63/5 relative à l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du 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 de transit. La résolution demande au Secrétaire exécutif d'accroître encore le soutien qu'apporte le secrétariat à l'action menée par les pays en développement sans littoral et de transit pour mettre en place des mécanismes de coopération bilatéraux, sous-régionaux et régionaux leur permettant de s'intégrer à l'économie mondiale et régionale, notamment grâce à un meilleur accès au marché, et d'établir des systèmes de transport en transit efficaces, comme le préconise le Programme d'action d'Almaty. La résolution demande en outre au Secrétaire exécutif de poursuivre la mise au point d'indicateurs efficaces permettant de mesurer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, et, sous réserve des ressources disponibles, de mettre en œuvre des projets pilotes appliquant cette méthode dans certaines sous-régions sans littoral de l'Asie et du Pacifique dans la perspective de l'examen à mi-parcours. Elle demande également au Secrétaire exécutif de fournir, dans le cadre de son mandat, l'appui nécessaire aux préparatifs de l'examen à mi-parcours, y compris les réunions thématiques consacrées au développement des infrastructures de transport en transit, au commerce et à la facilitation des échanges.

13. Le processus préparatoire de l'examen à mi-parcours a déjà commencé, et une réunion thématique mondiale sur le développement des infrastructures du transport en transit, 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, a eu lieu à Ouagadougou du 18 au 20 juin 2007, à l'invitation du Gouvernement du Burkina Faso. Les discussions y ont porté sur cinq aspects majeurs

des infrastructures du transport en transit, à savoir: l'évaluation de la situation actuelle; la mobilisation de ressources financières destinées au développement du transport en transit; la coopération sous-régionale et régionale pour le développement des infrastructures du transport en transit; la création de conditions propices au développement des infrastructures du transport en transit; et le rôle des institutions financières et de développement internationales ainsi que des organisations internationales. La réunion a rassemblé 33 pays en développement sans littoral et de transit, dont 9 pays asiatiques. Le secrétariat y a présenté d'importantes informations sur le développement des infrastructures de transport en Asie. Une réunion thématique mondiale consacrée au commerce international et à la facilitation du commerce aura lieu en Mongolie du 28 au 31 août 2007; le secrétariat y présentera plusieurs exposés sur la manière de faciliter l'intégration des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale et régionale, laquelle passe par un meilleur accès au marché, l'accession à l'OMC, et une coopération régionale renforcée en vue de mettre en œuvre des mesures de facilitation du commerce.

14. La réunion préparatoire régionale consacrée à l'Asie devrait avoir lieu en 2008, à l'occasion de la soixante-quatrième session de la Commission.

III. LES INITIATIVES RÉGIONALES ET SOUS-RÉGIONALES VISANT LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

15. Les sections suivantes présentent un aperçu des initiatives que mènent, ou envisagent de mener, la Division du commerce et des investissements et la Division des transports et du tourisme, afin d'aider les pays en développement sans littoral et de transit à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty dans les trois grands domaines prioritaires suivants: les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit (priorité 1); le développement et l'entretien des infrastructures (priorité 2); le commerce international et la facilitation du commerce (priorité 3).

Priorité 1: Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

Approche intégrée du développement des secteurs du commerce et des transports³

16. Conformément à la priorité 1 du Programme d'action d'Almaty, le secrétariat a promu l'application d'une démarche intégrée du commerce et des transports en ce qui concerne les pays en développement sans littoral et de transit. Un projet conjoint mis en œuvre par la Division du commerce et des investissements, la Division des transports et du tourisme et la Division des technologies de l'information, de la communication et de l'espace, afin de renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et de transit, a débouché sur des résultats concrets, y compris les suivants: a) une étude sur les mécanismes de facilitation du commerce et des transports; b) une étude sur l'application des TIC à la facilitation du commerce; c) la mise en œuvre du cadre pour la facilitation du commerce, qui aide à évaluer le niveau de facilitation du commerce dans un pays donné; d) l'application à certains itinéraires de la méthode temps/coût-distance mise au point par la

³ Paragraphe 14 a) du Programme d'action d'Almaty.

CESAP; e) un site Web consacré à la facilitation du commerce et des transports. Les résultats de ces études ont été présentés aux pays sans littoral et de transit à l'occasion de deux séminaires régionaux, et des plans d'action nationaux ont été mis au point lors de plusieurs ateliers organisés en République démocratique populaire lao, au Kazakhstan, au Kirghizistan, au Tadjikistan et en Mongolie. Depuis lors, des mécanismes de facilitation du commerce et des transports ont été établis en Mongolie et au Kirghizistan.

17. En 2006, plus de 110 responsables gouvernementaux et représentants du secteur privé ont pu enrichir leur expérience en participant activement à trois ateliers nationaux (tenus en Azerbaïdjan, en Géorgie et au Kirghizistan) consacrés à la facilitation du transport international le long des axes et des liaisons de transport euro-asiatiques. Ils venaient de pays en développement sans littoral et de transit participant au projet mis en œuvre par toutes les commissions régionales et intitulé «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime», au titre du Compte pour le développement.

18. La création et le renforcement des mécanismes nationaux de facilitation du commerce et des transports ont été favorisés par ces ateliers nationaux. Les experts du commerce et des transports qui y participaient, issus des secteurs public et privé, y ont défini les dispositifs se prêtant le mieux à la création ou au renforcement d'organismes nationaux de facilitation; ils ont réfléchi aux divers éléments essentiels dont il fallait tenir compte en élaborant un plan d'action national. Ces activités, de même que d'autres qui les ont précédées, ont permis de créer en Mongolie et au Kirghizistan un mécanisme de facilitation du commerce et des transports, et d'autres pays envisagent de faire de même. Deux autres ateliers auront lieu dans le courant de l'année au Pakistan et en Iran, pays offrant des itinéraires de transit intéressant plusieurs pays sans littoral d'Asie centrale.

Conventions internationales relatives au transport et au transit⁴

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

20. À cet égard, le secrétariat a effectué une étude préliminaire des accords bilatéraux et régionaux, ainsi que des conventions internationales sur la facilitation des transports. Il a organisé, en octobre 2006, une réunion d'experts pour l'évaluation de l'étude sur les régimes juridiques de facilitation des transports. Plusieurs pays sans littoral et de transit ont participé à cette réunion. Il s'agissait de faire le point sur la ratification et la mise en œuvre effective de plusieurs instruments juridiques internationaux, et notamment des sept conventions énumérées dans la résolution 48/11 datant de 1992, intitulée «Modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation». À cet égard, le Programme d'action régional pour le développement des transports en

⁴ Priorité 1 du Programme d'action d'Almaty, paragraphe 12.

Asie et dans le Pacifique (2007-2011) prévoyait une étude sur l'application de la résolution 48/11 de la Commission, et l'inclusion éventuelle de conventions supplémentaires. Cette étude est en cours et sera disponible d'ici à la fin de 2007.

21. En coopération avec l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) et la Banque asiatique de développement (BAsD), le secrétariat fournit un appui technique et financier à la négociation d'un accord sur la facilitation du transport routier international, devant être conclu entre les États membres de l'OCS. Ceci fait suite à l'étude effectuée par le secrétariat sur le potentiel d'un tel accord. Les premiers ministres des États membres de l'OCS ont appelé les parties intéressées à accélérer la formulation de l'accord, et un mémorandum d'accord a ainsi été signé par les États membres de l'OCS afin d'accélérer les négociations. Le Kirghizistan a accueilli du 17 au 20 juillet 2007 la sixième réunion de négociation.

22. En coopération avec la BAsD, le secrétariat a entrepris une étude sur les taxes de transit, laquelle doit contribuer à la négociation d'un protocole à l'Accord sur la facilitation du transport transfrontière des marchandises et des voyageurs dans la sous-région Bassin du Mékong. La négociation du protocole ayant abouti, le secrétariat et la BAsD aident à présent le Cambodge et la République démocratique populaire lao à utiliser cet instrument pour mettre au point leur système de taxes de transit (applicables aux usagers des infrastructures).

Éliminer les obstacles autres que physiques au transport en transit⁵

23. Le secrétariat a continué d'affiner et d'appliquer la méthode temps/coût-distance servant à évaluer l'efficacité des transports, mise au point durant le processus préparatoire de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, tenue en 2003. Cette méthode permet de repérer, d'isoler et de résorber les goulets d'étranglement faisant obstacle à la fluidité du mouvement des marchandises le long de certains itinéraires. Depuis son introduction à la Conférence ministérielle internationale, ce modèle a recueilli une large adhésion parmi les pays sans littoral et de transit et les organisations internationales.

24. La méthode temps/coût-distance, grâce à laquelle il est possible de prendre une série d'instantanés durant une période donnée, en toute simplicité et efficacité, a été reconnue comme étant un instrument utile pour mesurer les progrès accomplis dans la mise en oeuvre du Programme d'action d'Almaty. Le Document final du Sommet mondial de 2005, adopté par l'Assemblée générale, encourage l'action menée par les commissions régionales et les organisations régionales des Nations Unies pour mettre au point une méthode temps/coût permettant de calculer des indicateurs et de mesurer ainsi les progrès accomplis dans la mise en oeuvre du Programme d'action d'Almaty. Le communiqué conjoint adopté à la Réunion de haut niveau sur le rôle des organisations sous-régionales, régionales et internationales pour la mise en oeuvre du Programme d'action d'Almaty, souligne qu'il importe d'établir des indicateurs communs permettant de suivre les progrès accomplis dans la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit dans les pays en développement

⁵ Priorité 1 du Programme d'action d'Almaty, paragraphe 14 b).

sans littoral et de transit; et qu'il convient de développer et d'harmoniser davantage les initiatives que mènent actuellement diverses organisations régionales et sous-régionales, ainsi que celles des commissions régionales des Nations Unies, y compris la méthode temps/coût-distance mise au point par la CESAP, afin de créer des indicateurs communément admis permettant de mesurer les progrès accomplis dans la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit, et de suivre la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty⁶.

25. Depuis son application à titre préliminaire au cours du processus préparatoire du Programme d'action d'Almaty⁷, en 2003, ce modèle a été appliqué à plusieurs itinéraires de transport en Asie centrale, en Asie du Nord-Est et en Asie du Sud, dans le cadre d'initiatives de la CESAP.

26. Dans le cadre des préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, le secrétariat a révisé tant le contenu que la présentation de la méthode temps/coût-distance, souhaitant la rendre plus facile d'emploi et accroître sa valeur analytique. Cette révision de la méthode a débouché sur les résultats suivants: une trousse comportant divers modèles ainsi que des instructions détaillées pour remplir ces derniers; une publication de la CESAP intitulée «*Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries*» (Questions relatives au transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit); et un questionnaire portant sur les obstacles non physiques au transport des marchandises aux points de franchissement des frontières⁸. La trousse évoquée plus haut contient un CD-ROM contenant les fichiers permettant aux pays d'utiliser immédiatement la méthode temps/coût-distance.

27. Dans le cadre de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, le secrétariat pense être en mesure de compiler les résultats de l'analyse des itinéraires effectuée selon la méthode temps/coût-distance dans les pays participants au projet du Compte pour le développement intitulé «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime», en plus des résultats obtenus durant la période 2004-2006. Les correspondants nationaux, aidés en cela par des représentants des secteurs public et privé, ont défini 18 itinéraires devant être analysés. Le secrétariat est également en train d'aider les transitaires et les prestataires de services logistiques ayant participé au forum régional de la CESAP des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques, tenu en juin 2007 à Bangkok, afin qu'ils puissent appliquer la méthode aux itinéraires retenus⁹.

⁶ Paragraphe 6 du communiqué conjoint adopté à la Réunion de haut niveau sur le rôle des organisations sous-régionales, régionales et internationales pour la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, tenue le 31 mars 2005 à Almaty (Kazakhstan).

⁷ Le site Web de la Division des transports et du tourisme de la CESAP donne des explications concernant l'application du modèle ainsi que certains résultats qu'il a permis d'obtenir (http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/ImprovingTx/CostTime_more.asp).

⁸ Actuellement, ce questionnaire est distribué uniquement aux pays participant au projet intitulé «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime», mis en œuvre au titre du Compte pour le développement. Il peut toutefois aisément être remanié en vue d'une distribution plus large.

⁹ Le secrétariat aidera les associations nationales de transitaires à sélectionner des itinéraires dans les groupes de pays suivants: Pakistan – Afghanistan – Iran, Inde – Bangladesh, Inde – Pakistan, Bangladesh – Myanmar, Myanmar – Thaïlande, Viet Nam – Cambodge, Thaïlande – République démocratique populaire lao – Viet Nam.

*Aménagement de couloirs de transport régionaux*¹⁰

28. L'importance des couloirs de transport reliant les pays en développement sans littoral est expressément mentionnée au titre de plusieurs priorités du Programme d'action d'Almaty. Il est ainsi souligné que le développement et le renforcement de ces couloirs de transport devraient recevoir un degré élevé de priorité, en ce qui concerne le développement et l'entretien des infrastructures le long des itinéraires présentant un bon rapport coût-efficacité, et également les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit. Le concept de couloir de transport concerne à la fois les questions d'infrastructure et de facilitation; il s'agit d'un itinéraire bien précis, de préférence intermodal, permettant d'accélérer les mouvements transfrontières de marchandises et de personnes, en reliant certains points importants situés dans différents pays. Le couloir de transport constitue un moyen d'accéder aux ressources et aux marchés, et permet de relier à la mer les pays sans littoral.

Priorité 2: Développement et entretien des infrastructures

*Développement des infrastructures et construction des tronçons manquants*¹¹

29. Le Programme d'action d'Almaty considère que l'insuffisance des infrastructures, et en particulier les tronçons manquants, constituent un obstacle majeur à l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit.

30. Le secrétariat s'est employé à mettre en place avec les pays membres deux importants réseaux de transport, et des progrès concrets et mesurables ont été accomplis à cet égard depuis l'adoption, en 2003, du Programme d'action d'Almaty. Ces progrès seront présentés, documents à l'appui, durant l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

31. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, qui couvre 141 000 kilomètres dans 32 pays, est entré en vigueur le 4 juillet 2005. À la date du mois de juillet 2007, il avait été signé par 28 pays, dont 20¹² y étaient devenus parties, parmi lesquels 8 pays sans littoral. L'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, qui couvre 81 000 kilomètres dans 28 pays, a à ce jour été signé par 19 pays membres¹³, y compris huit pays sans littoral, et le Cambodge en est récemment devenu le premier État partie. Cet accord devrait entrer en vigueur d'ici à la mi-2008, date d'ici à laquelle 8 pays au moins devraient avoir accepté d'y être liés.

32. Le secrétariat continue d'aider les pays à développer et moderniser les axes de transport de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Selon une étude effectuée en 2005 par la CESAP,

¹⁰ Paragraphes 14, 21 et 40 du Programme d'action d'Almaty.

¹¹ Priorité 2 du Programme d'action d'Almaty, paragraphes 15 et 17d).

¹² Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Inde, Japon, Kirghizistan, Mongolie, Myanmar, Ouzbékistan, Pakistan, République de Corée, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande et Viet Nam.

¹³ Arménie, Azerbaïdjan, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, République démocratique populaire lao, République de Corée, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie et Viet Nam.

des investissements s'élevant à environ 25 milliards de dollars É.-U. avaient déjà été affectés au développement et à la modernisation de la Route d'Asie. L'étude a toutefois révélé également qu'il manquait 18 milliards de dollars pour moderniser les derniers 26 000 kilomètres de la Route d'Asie. Une analyse des données récentes révèle qu'environ 9 000 kilomètres de route, soit 7 % du réseau, ont été aménagés ou modernisés ces deux dernières années. Souhaitant encourager encore l'investissement dans les projets prioritaires ayant trait à la Route d'Asie, le secrétariat organisera, en novembre 2007 à Bangkok, un forum pour l'investissement dans la Route d'Asie, afin de faciliter les discussions entre les pays membres, les donateurs potentiels et les institutions financières internationales. Le secrétariat met actuellement en œuvre un nouveau projet visant à définir les investissements nécessaires et les priorités du développement du réseau du Chemin de fer transasiatique. Il est prévu de présenter les résultats de ce projet lors de l'examen à mi-parcours.

33. Les commissions régionales de l'ONU mettent actuellement en œuvre un projet intitulé: «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime» (2003-2007). Le secrétariat de la CESAP participe à deux composantes du projet: l'une porte sur le développement des liaisons de transport euro-asiatiques (en collaboration avec la CEE), et l'autre sur les liaisons de transport entre la Turquie, l'Iran et le Pakistan et la région de la CESA0 (en coopération avec la CEE et la CESA0).

34. Plusieurs réunions d'experts organisées entre 2004 et 2007 ont permis aux pays de définir un ensemble de grands itinéraires de transport routier, ferroviaire et fluvial reliant les diverses régions. S'agissant en particulier des liaisons euro-asiatiques, on a défini des axes de transit majeurs qui ont leur point d'arrivée ou de départ dans des pays sans littoral d'Asie centrale ou du Caucase ou qui traversent ces pays.

35. En 2006 et 2007, les pays participants se sont également rencontrés pour discuter de la façon de résorber les goulets d'étranglement actuels et d'encourager ensemble les opérateurs de transport internationaux et les transitaires à utiliser davantage ces itinéraires. Des données relatives aux infrastructures et aux services disponibles le long de ces itinéraires ont été recueillies, et rassemblées dans une base de données du Système d'information géographique. Cette base de données peut être utilisée par les pays membres à des fins d'analyse et de planification.

36. La création de ports secs dans les pays sans littoral et de transit est expressément mentionnée dans le Programme d'action d'Almaty¹⁴. L'intégration intermodale requiert un certain nombre d'interfaces intermodales situées à l'intérieur des terres, à l'endroit stratégique où convergent les réseaux des différents modes de transport. Ces interfaces peuvent être des ports secs, des dépôts intérieurs de conteneurs, des centres logistiques, des plateformes logistiques ou des gares d'importance internationale. Le secrétariat met actuellement en œuvre un projet intitulé «Promotion de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique: interfaces intermodales au centre du

¹⁴ Programme d'action d'Almaty, paragraphe 23 d).

développement». Ce projet formule, à l'intention des pays en développement sans littoral, des recommandations devant les aider à créer des interfaces intermodales; en plus d'assurer de bonnes liaisons avec les zones côtières, ces interfaces joueront un rôle central dans le renforcement des capacités de production et, partant, dans le développement économique. Le secrétariat met également en œuvre un projet sur les «modèles de planification logistique pour entreprises et pôles logistiques». Ce projet orientera les responsables politiques et le secteur privé dans les différentes étapes à suivre pour créer et promouvoir des centres logistiques.

37. Le secrétariat s'est associé à la CEE pour fournir une assistance au Groupe de travail pour les transports et les points de passage frontaliers dans le cadre du Programme spécial pour les économies d'Asie centrale (SPECA), dont les sept membres sont tous des pays sans littoral. À sa onzième session, tenue les 29 et 30 mars 2006 à Almaty, et à sa douzième session, tenue les 13 et 14 mars 2007 à Douchanbé, le Groupe de travail a discuté des activités de soutien en faveur du Programme d'action d'Almaty. Il a notamment mené des consultations bilatérales sur les questions relatives au franchissement des frontières, adopté les cartes des réseaux routiers et ferroviaires du SPECA, fait le bilan des progrès accomplis dans la mise au point de cinq bases de données du SPECA relatives aux transports, et donné son accord de principe pour trois projets d'intérêt commun. Il continue en outre à promouvoir la mise en place de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports, à encourager les pays à adhérer aux conventions internationales pertinentes et à les appliquer, et à analyser les grands itinéraires de transport pouvant avoir une importance régionale.

*Attirer les investissements publics et privés dans des projets d'infrastructure*¹⁵

38. Le Programme d'action d'Almaty souligne que les pays en développement sans littoral et de transit devraient consacrer une part plus importante de leurs investissements publics au développement des infrastructures, et qu'il convient d'encourager le secteur privé à participer au développement et à l'entretien des infrastructures. Dans ce contexte, le secrétariat a effectué des prévisions régionales impartiales concernant le commerce maritime par conteneurs, la capacité des transports maritimes, les capacités portuaires et les besoins d'investissements. Ces travaux ont été largement utilisés par les pays membres et ont servi de base à la concertation sur les politiques relatives au développement des transports maritimes et des ports, telles que le partenariat public-privé pour le développement des infrastructures; des pays ont d'ailleurs demandé à plusieurs reprises au secrétariat d'actualiser régulièrement ces prévisions. Le secrétariat collabore actuellement avec l'Institut maritime coréen pour étendre aux aspects intermodaux les prévisions relatives aux conteneurs, et pour prévoir la demande à laquelle devra répondre le réseau de transport par conteneurs reliant les grands ports maritimes aux principales zones intérieures de production et de consommation, avec une attention particulière pour les liaisons intermodales avec les pays en développement sans littoral et de transit de la région. Dans le cadre de cette étude, le secrétariat a organisé à Téhéran, en

¹⁵ Priorité 2 du Programme d'action d'Almaty, paragraphes 16, 17 a) et d).

décembre 2006, un atelier sous-régional sur la planification du transport intermodal. Des délégués de pays en développement sans littoral et de transit d'Asie centrale et du Caucase y ont participé, et ont ainsi pu discuter des différents itinéraires d'importance internationale envisageables pour le transport intermodal en transit.

39. Soucieux d'aider les pays sans littoral à repérer et éliminer les obstacles physiques et autres en vue de développer le commerce international, le secrétariat a lancé, en collaboration avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, un projet relatif à la mise en exploitation d'axes ferroviaires euro-asiatiques intéressant tout particulièrement les pays sans littoral d'Asie et du Caucase. La phase I du projet (2005-2006) a porté sur trois axes ferroviaires internationaux intéressant la Mongolie, mettant l'accent sur l'exploitation des trains blocs de conteneurs entre l'Europe et l'Asie. Pour chacun des axes de transport retenus, l'étude a permis de mettre au point des indicateurs techniques, commerciaux et opérationnels; elle a aussi contribué au suivi des progrès accomplis dans l'action visant à rendre ces axes plus efficaces et faciliter ainsi le commerce international de la Mongolie. La phase II du projet a maintenant commencé, et concerne les mouvements de trains blocs de conteneurs à destination du Kazakhstan.

Priorité 3: Commerce international et facilitation du commerce

a) Commerce international

*Les pays en développement sans littoral d'Asie et leur intégration au commerce*¹⁶

40. Parmi les problèmes auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral, beaucoup sont liés à leur intégration insuffisante et imparfaite dans le commerce international. Toute évaluation est cependant compliquée par le fait que les données à ce sujet sont souvent absentes et/ou peu fiables, facteur dont il faut tenir compte pour formuler des recommandations sur les politiques à mener. Une tâche particulièrement importante incombe à cet égard aux organismes internationaux et nationaux chargés de fournir des données comparables et fiables en vue de l'analyse des politiques.

41. À première vue, la dépendance commerciale des pays en développement sans littoral est égale, voire même supérieure, à celle de leurs principaux pays de transit (voir tableau 1). La dépendance commerciale (également appelée ouverture commerciale) est le ratio commerce-PIB d'un pays donné. En général, l'indice de dépendance commerciale d'un pays donné diminue à mesure qu'augmentent sa taille (PIB) et la part non commercialisable de sa production, toutes autres choses étant égales par ailleurs. Dans le cas de nombreux pays en développement sans littoral, cet indicateur n'a pas augmenté de façon significative au fil du temps; il a même parfois diminué, ce qui révèle une marginalisation accrue plutôt qu'une intégration à l'économie mondiale. En outre, la part de marché de ces pays dans les exportations et importations mondiales totales demeure très faible (bien inférieure à un pour cent en moyenne). Étant donné que ces ratios commerciaux sont bien plus élevés

¹⁶ Sauf indication contraire, les termes «pays en développement sans littoral d'Asie» et «pays en développement sans littoral» désignent les 12 pays en développement sans littoral membres de la CESAP.

dans le cas des autres pays asiatiques, lesquels connaissent aussi une croissance économique bien plus forte, on peut en conclure que l'absence de littoral, avec toutes ses conséquences (augmentation des coûts du commerce et des coûts de transaction), est une cause majeure du faible degré d'intégration des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale.

42. L'absence de littoral n'est toutefois pas le seul facteur expliquant une telle marginalisation. On peut ainsi se demander si ces pays auraient avec le reste du monde des échanges commerciaux plus intenses s'ils possédaient un littoral. Deux types de facteurs peuvent aider à répondre à cette question. Premièrement, du côté de l'offre, les avantages compétitifs et comparatifs expliquent pour l'essentiel la structure du commerce ainsi que sa croissance, abstraction faite des facteurs géographiques. Dans le cas des pays en développement sans littoral d'Asie centrale, les facteurs qui nuisent le plus à la compétitivité sont le niveau élevé des salaires pratiqués dans les secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, la faible diversification de la production et le caractère inachevé des réformes économiques. Dans les autres pays en développement sans littoral, malgré un niveau des salaires plus compétitif, les autres problèmes cités se posent de la même manière.

Tableau 1. Dépendance commerciale des pays en développement sans littoral d'Asie (commerce de marchandises exprimé en pourcentage du PIB)

| Pays en développement sans littoral d'Asie | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Afghanistan | .. | .. | .. | .. | .. | 45 | 43 | 58 | 52 | 51 |
| Arménie | 72 | 69 | 59 | 56 | 62 | 57 | 63 | 70 | 58 | 55 |
| Azerbaïdjan | 50 | 40 | 39 | 45 | 57 | 62 | 64 | 72 | 84 | 94 |
| Bhoutan | 72 | 70 | 65 | 72 | 62 | 60 | 57 | 63 | 81 | 76 |
| Kazakhstan | 48 | 49 | 44 | 56 | 76 | 68 | 66 | 69 | 76 | 79 |
| Kirghizistan | 73 | 74 | 82 | 84 | 77 | 62 | 67 | 68 | 75 | 73 |
| République démocratique populaire lao | 54 | 61 | 72 | 57 | 50 | 49 | 40 | 39 | 35 | 44 |
| Mongolie | 74 | 98 | 99 | 107 | 122 | 114 | 109 | 111 | 117 | 117 |
| Népal | 40 | 43 | 36 | 40 | 43 | 40 | 36 | 41 | 39 | 36 |
| Tadjikistan | 137 | 163 | 99 | 125 | 149 | 121 | 118 | 108 | 101 | 97 |
| Turkménistan | 128 | 93 | 60 | 109 | 150 | 144 | 111 | 103 | 107 | 106 |
| Ouzbékistan | 64 | 56 | 46 | 37 | 40 | 48 | 51 | 58 | 64 | 60 |
| Principaux pays de transit | | | | | | | | | | |
| Chine | 34 | 34 | 32 | 33 | 40 | 38 | 43 | 52 | 60 | 64 |
| Inde | 18 | 19 | 18 | 18 | 20 | 20 | 21 | 21 | 25 | 29 |
| Fédération de Russie | 40 | 40 | 49 | 59 | 58 | 51 | 49 | 49 | 48 | 48 |
| Pour mémoire: | | | | | | | | | | |
| Asie de l'Est et Pacifique | 50 | 52 | 52 | 52 | 60 | 55 | 57 | 64 | 71 | 75 |
| Pays les moins avancés | 42 | 40 | 39 | 42 | 45 | 46 | 46 | 49 | 53 | 57 |

Note: Lorsqu'un pays pratique le transbordement ou la réexportation, le volume du commerce peut excéder le PIB et porter l'indice en question au delà de 100%.

Source: Indicateurs du développement dans le monde (en ligne) au 17 juillet 2007.

43. Deuxièmement, du côté de la demande, c'est en général à la frontière avec les grands partenaires commerciaux que les obstacles surgissent. On peut citer à titre d'exemple les tarifs douaniers, les contingents, les contingents tarifaires et les embargos. Si les cycles multilatéraux de libéralisation du commerce menés successivement au titre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), de même que les réformes unilatérales de la politique commerciale, ont affaibli l'impact de ces barrières, des mesures non tarifaires sont cependant de plus en plus souvent adoptées pour gérer les courants commerciaux internationaux. En fait, certaines données empiriques donnent à penser que les barrières non tarifaires et les barrières non liées aux frontières constituent pour l'accès au marché des obstacles bien plus sérieux que les tarifs douaniers.

44. S'il existe divers instruments de mesure pour évaluer l'accès au marché, le présent document utilise notamment la proportion des exportations arrivant sur le marché des économies développées en exemption de droits. Ce ratio est calculé pour tous les types de produits, à l'exception des armes, et les marchés de destination incluent les principales économies développées¹⁷.

45. En termes cumulés, il apparaît que les pays en développement sans littoral d'Asie centrale bénéficient d'un accès en franchise de droits presque intégral. Par contre, dans le cas des pays les moins avancés de l'Asie et du Pacifique, dont quatre sont des pays sans littoral, cette proportion est beaucoup plus faible, exception faite de la République démocratique populaire lao. La raison en est que la Fédération de Russie accorde à tous les pays en développement sans littoral d'Asie centrale un accès en franchise de droits intégral. En outre, l'Union européenne et les États-Unis, qui constituent dans la plupart des cas les deuxième et troisième principaux marchés de destination de ces pays, leur accordent un accès proche de la franchise de droits. Par ailleurs, comme le montre le tableau 2, les exportations des pays en développement sans littoral autres que ceux d'Asie centrale (à l'exception du Népal) s'orientent davantage vers d'autres marchés (en particulier la Chine et l'Inde), où les exportations des pays en développement sans littoral bénéficient d'une franchise de droits dans une bien plus faible proportion. Ceci explique la nette différence constatée ces dix dernières années entre les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés quant au niveau d'accès en franchise de droits dont ils bénéficient en moyenne.

¹⁷ Des informations plus détaillées sur ces deux indicateurs sont disponibles à l'adresse suivante: www.mdg-trade.org.

**Tableau 2. Principales destinations des exportations et proportion des exportations en franchise de droits
(exprimée en pourcentage des lignes tarifaires ou de la valeur des exportations
en exemption de droits d'importation)**

| | Communauté européenne | États-Unis d'Amérique | Fédération de Russie | Chine | Inde | Pakistan | Israël | Turquie | Hong Kong (Chine) | Thaïlande | Canada |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|----------------|---------------|----------|----------------|----------------|-------------------|-----------|----------------|
| Afghanistan | 93,5 (99,6) | | | | 4,5 (23) | 0 (0) | | | | | |
| Arménie | 41,9 (96,0) | | 100 (100) | | | | 30,0 (99,9) | | | | |
| Azerbaïdjan | 77,2 (99,2) | | 100 (100) | | | | | 74,1 (86,3) | | | |
| Bhoutan | | | | | 1 (17,8) | 0 (0) | | | 100 (100) | | |
| Kirghizistan | 49,5 (57,9) | | 100 (100) | 14,1 (42,7) | | | | | | | |
| République démocratique populaire lao | 99,1 (99,9) | | | 34,3 (49,6) | | | | | | 5,3 (29) | |
| Mongolie | | 12,5 (4,8) | | 18,9 (82,8) | | | | | | | 34,4 (98,1) |
| Népal | 97,6 (94,5) | 30,7 (37,6) | | | 8,7 (14,7) | | | | | | |
| Tadjikistan | 40,5 (45,9) | 25 (99,6) | 100 (100) | | | | | | | | |
| Ouzbékistan | 39,7 (87,3) | | 100 (100) | 5,9 (0,1) | | | | | | | |

Note: Les chiffres sans parenthèses indiquent la proportion de lignes tarifaires exportées en franchise de droits. Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion de la valeur des exportations en exemption de droits d'importation.

Source: OMC, Centre du commerce international et CNUCED (2007), Profils tarifaires dans le monde (2006), partie B.

46. Il faut souligner que l'accès au marché tel que mesuré ici représente une moyenne, et qu'une telle évaluation devrait être ventilée bien davantage pour pouvoir aider à formuler des recommandations politiques individualisées et concrètes. L'objectif poursuivi ici consiste seulement à dégager des tendances. À première vue, la situation n'est peut-être pas trop alarmante pour les pays en développement sans littoral, mais le tableau dépeint est évidemment incomplet. Il conviendrait en particulier de prendre en considération des données sur les barrières non tarifaires, y compris les diverses normes, les règles d'origine complexes ainsi que le recours, par les pays importateurs, à des droits antidumping et à des mesures de sauvegarde dans le secteur manufacturier, l'agriculture et les services. Ceci est d'autant plus important que nombre de pays en développement sans littoral ne sont pas membres de l'OMC, et ne disposent donc pas d'un mécanisme de règlement des différends tout prêt, au cas où les pays importateurs appliqueraient de façon discrétionnaire de telles mesures de protection commerciale.

47. Outre les données sur l'accès aux marchés des économies développées, il est utile de se pencher sur le niveau de protection des pays en développement sans littoral eux-mêmes. Le tableau 3 montre que nombre d'entre eux appliquent des tarifs douaniers similaires ou inférieurs à la moyenne des pays en développement. La plupart des pays en développement sans littoral n'étant toujours pas membres de l'OMC, ils y sont parvenus essentiellement par des réformes allant dans le sens de l'économie de marché, et notamment des réformes tarifaires unilatérales.

Libéralisation du commerce multilatérale et préférentielle

48. L'accession à l'OMC est un des principaux objectifs politiques de tous les pays en développement sans littoral qui n'en sont pas encore membres, à savoir 8 pays en développement sans littoral d'Asie sur 12. Ces 8 pays en sont à des stades bien différents de leur processus d'accession; ainsi, le Kazakhstan peut raisonnablement espérer éliminer les derniers obstacles dans un avenir proche, tandis que le Turkménistan n'a pas encore posé sa candidature.

49. Pourquoi est-il important d'être membre de l'OMC? Outre le fait que l'OMC constitue un cadre commun pour l'échange d'informations et les négociations, et qu'elle donne accès à un mécanisme de règlement des différends, y accéder constitue pour les pays en développement sans littoral d'Asie centrale une façon de montrer qu'ils adhèrent à l'économie de marché, ce qui favorise les réformes intérieures et accroît leur crédibilité auprès des investisseurs, des institutions financières et des partenaires commerciaux.

50. L'accession des pays en développement sans littoral en transition a été ralentie par la longueur du processus. Malgré les efforts manifestes que ces pays déploient pour se mettre en conformité avec les normes de l'OMC, ils n'ont généralement pas bénéficié d'une considération particulière. Ils ne bénéficient pas non plus automatiquement des avantages accordés aux autres pays en développement qui sont membres de l'OMC, bien que leurs résultats économiques soient souvent inférieurs à ceux d'un pays en développement type. En conséquence, à l'instar des autres pays asiatiques, les pays en développement sans littoral ont cherché à conclure de nouveaux accords commerciaux bilatéraux et régionaux.

Tableau 3. Moyenne des droits de douane prélevés en 2006 par les pays en développement sans littoral

Distribution de fréquences des droits d'importation appliqués selon le principe de la nation la plus favorisée, par ligne tarifaire (en pourcentage)

| | | En franchise de droits | 0≤5 | 5≤10 | 10≤15 | 15≤25 | 25≤50 | 50≤100 | >100 |
|---|--------|---------------------------|------|------|-------|-------|-------|--------|------|
| Pays en développement sans littoral d'Asie | | | | | | | | | |
| Afghanistan | AG | 1,2 | 72,6 | 12,6 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 |
| | Non-AG | 0,4 | 73,1 | 24 | 0 | 2,4 | 0 | 0 | 0 |
| Arménie | AG | 32 | 0,1 | 65,3 | 0,6 | 0,9 | 0,7 | 0,2 | 0,1 |
| | Non-AG | 77,4 | 0 | 22,6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Azerbaïdjan | AG | 0,7 | 14,7 | 1,7 | 78,7 | 1,2 | 1,4 | 1,2 | 0,3 |
| | Non-AG | 1,4 | 41,4 | 6,1 | 44,8 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 |
| Bhoutan* | AG | 0 | 0 | 3,1 | 0 | 5,5 | 87 | 4,1 | 0 |
| | Non-AG | 4,1 | 0 | 34,9 | 2,6 | 26 | 32,2 | 0,1 | 0 |
| Kirghizistan | AG | 1,2 | 6,9 | 57,5 | 11,7 | 21,9 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| | Non-AG | 23,2 | 10,4 | 58,6 | 7,8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| République démocratique populaire lao* | AG | 0 | 27,3 | 20,8 | 0 | 8,2 | 43 | 0 | 0 |
| | Non-AF | 0 | 59 | 33,2 | 0,1 | 4,9 | 2,8 | 0 | 0 |
| Mongolie | AG | 0,7 | 98,1 | 0 | 0,7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Non-AG | 12 | 88 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Népal | AG | 1,7 | 9,6 | 60,5 | 10,1 | 9,5 | 7 | 0,6 | 0,8 |
| | Non-AG | 0,8 | 24,1 | 27 | 31,6 | 11,4 | 4,3 | 0,7 | 0 |
| Tadjikistan | AG | 1 | 42,3 | 23,9 | 29,8 | 0,3 | 0,7 | 1,3 | 0,4 |
| | non-ag | 1 | 66,9 | 16,1 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ouzbékistan | AG | 0,2 | 21 | 34,3 | 0,4 | 0,3 | 42,6 | 0,7 | 0,4 |
| | Non-AG | 1,5 | 26,6 | 30,4 | 0 | 0 | 32,3 | 0,1 | 0 |
| Principaux pays de transit | | | | | | | | | |
| Chine | AG | 6 | 7,2 | 25,8 | 25,5 | 25,8 | 7,3 | 2,3 | 0 |
| | Non-AG | 7,3 | 19,9 | 45,5 | 14,3 | 11,5 | 1,6 | 0 | 0 |
| Inde | AG | 2,5 | 0 | 1,4 | 3 | 0,4 | 80,5 | 10,7 | 1,4 |
| | Non-AG | 2,4 | 1,8 | 0,2 | 84,8 | 5,2 | 4,2 | 1,1 | 0,2 |
| Fédération de Russie* | AG | 2,1 | 38,2 | 11,6 | 30,7 | 8,8 | 6,2 | 1,6 | 0,6 |
| | Non-AG | 1,2 | 43 | 16,2 | 20,9 | 16,5 | 1,8 | 0,3 | 0,1 |

* 2005

Source: OMC, Centre du commerce international et CNUCED (2007), Profils tarifaires dans le monde (2006), partie A.1.

Note: AG = produits agricoles, Non-AG = autres produits

51. Le secrétariat de la CESAP observe l'évolution des accords commerciaux préférentiels grâce à la Base de données sur les accords relatifs au commerce et aux investissements en Asie et dans le Pacifique (APTIAD). Il ressort de cette dernière que si les trois quarts des pays en développement sans littoral ne sont pas membres de l'OMC, tous appartiennent à plusieurs blocs commerciaux préférentiels. Seul un membre de la CESAP, à savoir la Mongolie, qui est par ailleurs membre de l'OMC, n'est partie à aucun accord commercial préférentiel fondé sur la réciprocité. Les tableaux 4 et 5 donnent des informations de base sur la participation de ces pays aux arrangements commerciaux préférentiels.

Tableau 4. Participation des pays en développement sans littoral à des accords commerciaux préférentiels

| Pays | Nombre total d'accords | Accords en vigueur (y compris ceux en attente de ratification) | Accords en cours de négociation | Accords notifiés au titre de la clause d'habilitation | Accords notifiés au titre de l'article XXIV du GATT et/ou de l'article V de l'AGCS | Non notifiés* |
|--|------------------------|--|---------------------------------|---|--|---------------|
| Afghanistan | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| Arménie** | 9 | 9 | 0 | 0 | 8 | 1 |
| Azerbaïdjan | 3 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| Bhoutan | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Kazakhstan | 8 | 8 | 0 | 1 | 5 | 2 |
| Kirghizistan** | 10 | 10 | 0 | 1 | 8 | 1 |
| République démocratique populaire lao | 13 | 12 | 1 | 5 | 0 | 8 |
| Népal** | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Tadjikistan | 4 | 4 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| Turkménistan | 5 | 5 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| Ouzbékistan | 7 | 7 | 0 | 1 | 3 | 3 |
| La Mongolie** n'est membre d'aucun accord commercial préférentiel. | | | | | | |

* pas de notification ou absence d'information à ce sujet.

** membre de l'OMC.

Source: Base de données APTIAD, juillet 2007.

Tableau 5. À quel type d'accords commerciaux les pays en développement sans littoral participent-ils?

| Pays | BTA | RTA+CB | FTA | FA | PTA | CU |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|
| Afghanistan | 3 | 1 | - | 1 | 2 | - |
| Arménie | 7 | 2 | 8 | 1 | - | - |
| Azerbaïdjan | 1 | 2 | 2 | - | 1 | - |
| Bhoutan | 1 | 2 | 2 | 1 | - | - |
| Kazakhstan | 4 | 4 | 5 | 1 | 1 | 1 |
| Kirghizistan | 5 | 4 | 6 | 1 | 1 | 1 |
| République démocratique populaire lao | 2 | 10 | 3 | 6 | 3 | - |
| Népal | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | - |
| Tadjikistan | - | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Turkménistan | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | - |
| Ouzbékistan | 3 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 |
| Pour mémoire: total des 11 pays | 23 | 17 | 24 | 10 | 5 | 1 |

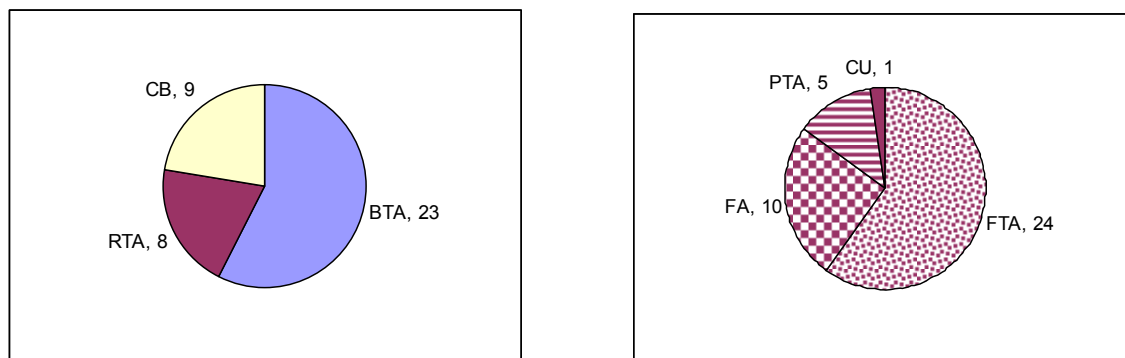
Couverture: BTA = accord commercial bilatéral; RTA = accord commercial régional; CB = bloc de pays (par exemple: zone de libre-échange ASEAN-Chine; zone de libre-échange ASEAN-Inde; zone de libre-échange ASEAN-Corée, etc.)

Type: FTA = accord de libre-échange, FA = accord-cadre, PTA = accord commercial préférentiel; CU = union douanière

Source: Base de données APTIAD, juillet 2007.

52. Onze pays en développement sans littoral sont parties à 40 accords commerciaux préférentiels en vigueur ou en cours de négociation, contre 133 accords pour l'ensemble des membres de la CESAP. Comme le montre le tableau 5, chaque pays en développement sans littoral adhère à un peu plus de 6 accords commerciaux en moyenne. Pour les pays en développement sans littoral membres de l'OMC, cette moyenne est de 7,3 accords (exception faite de la Mongolie); pour ceux qui ne sont pas membres de l'OMC, ce chiffre est légèrement inférieur, soit 5,6 accords commerciaux par pays.

Figure 1. Architecture des accords commerciaux préférentiels des pays en développement sans littoral



Légende: voir le tableau 5.

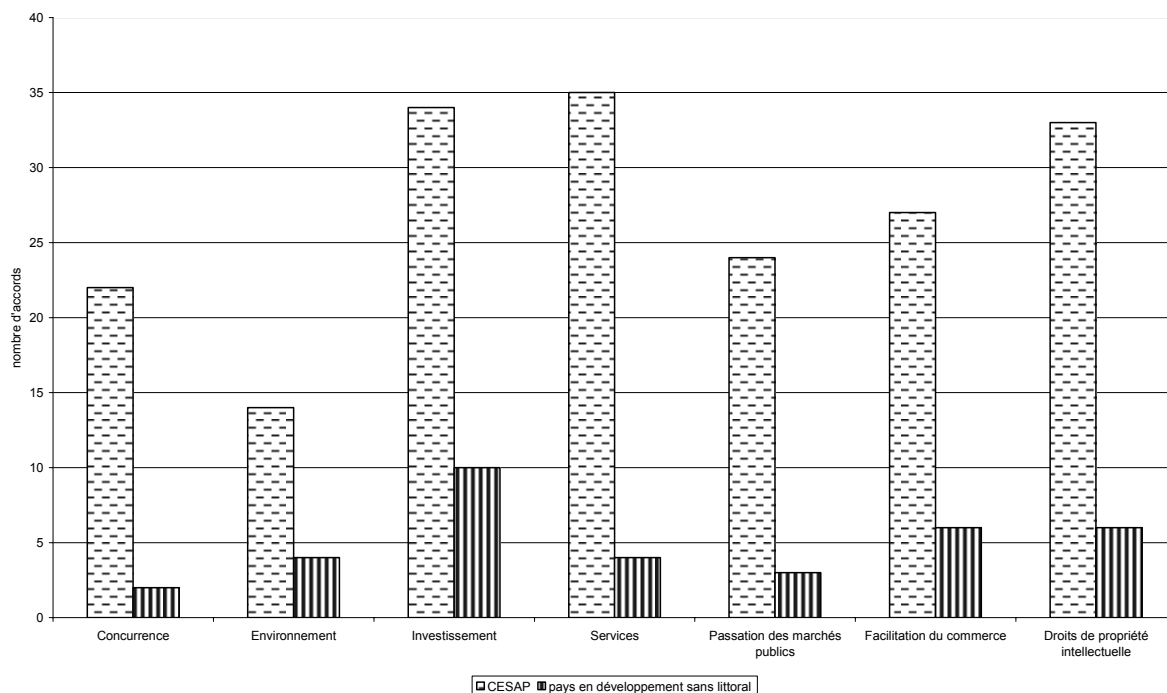
Source: Base de données APTIAD, juillet 2007.

53. Comme l'illustre la figure 1, la préférence générale va aux accords commerciaux bilatéraux. La plupart des pays en développement sans littoral ont opté pour des accords de libre-échange (24), suivis par les accords-cadres (10), les accords commerciaux préférentiels (5) et une union (celle de la Communauté économique eurasienne, connue aussi sous le nom d'EurAsCom, constitue la seule union douanière rassemblant tous les membres de la région)¹⁸. Trois pays en développement sans littoral qui sont aussi des PMA (Bhoutan, Népal et République démocratique populaire lao) ont conclu des accords parallèles avec les mêmes partenaires, et appartiennent ainsi à de multiples mécanismes. Le Bhoutan et le Népal ont par exemple des accords de libre-échange avec l'Inde, et ces trois pays sont également membres de l'Accord de libre-échange de l'Asie du Sud (SAFTA) et de l'Initiative de la baie du Bengale en matière de coopération technique et économique multisectorielle (BIMSTEC); la République démocratique populaire lao, elle, a un accord commercial bilatéral avec la Thaïlande, et toutes deux sont membres de la zone de libre-échange de l'ASEAN et de ses nombreuses configurations. Les pays en développement sans littoral suivent la même tendance, et ont ainsi avec les mêmes partenaires des accords bilatéraux et régionaux qui se recoupent partiellement. Le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan sont ainsi membres du CIFTA, de l'Accord commercial de l'Organisation de coopération économique et de la Communauté économique eurasienne, et ont aussi conclu avec les autres membres de ces divers groupements des accords bilatéraux. L'appartenance à des mécanismes qui se chevauchent entraîne l'effet bien connu baptisé « bol de nouilles », et nuit à l'efficacité du commerce préférentiel.

¹⁸ Une autre union douanière, qui n'est quant à elle que partiellement régionale, est celle conclue entre la Turquie et la Communauté européenne.

54. La figure 2 illustre la nette différence de démarche existant entre les pays en développement sans littoral et l'ensemble des membres de la CESAP en ce qui concerne les engagements qu'ils prennent en matière de concurrence, de passation des marchés publics ou de services. Dans le cas des pays en développement sans littoral d'Asie centrale, les accords commerciaux bilatéraux et régionaux servent, semble-t-il, plutôt à « normaliser » les relations commerciales qu'ils entretiennent entre eux et avec la Fédération de Russie. C'est tout particulièrement le cas des pays en développement sans littoral qui n'appartiennent pas à l'OMC. Il leur serait donc avantageux d'entrer d'abord à l'OMC, et de consolider ensuite leurs accords commerciaux régionaux dans un grand bloc commercial unique venant étayer les disciplines de l'OMC relatives aux accords commerciaux régionaux. En attendant, de nouvelles recherches sont requises pour pouvoir mieux évaluer la situation et formuler des recommandations plus concrètes permettant d'améliorer la structure et la teneur des accords commerciaux préférentiels.

Figure 2. Domaines d'application des accords commerciaux régionaux et bilatéraux



Source: Base de données APTIAD, juillet 2007.

55. Une accession à l'OMC plus rapide et bien préparée, ainsi que des accords commerciaux préférentiels mieux conçus, concernant en particulier les barrières tarifaires et non tarifaires, tels semblent être les principaux enjeux de politique commerciale auxquels ces pays sont confrontés. L'objectif ne consiste pas seulement à réduire le niveau moyen de protection qui est appliqué, mais également à simplifier les systèmes de protection de façon à ce que les réformes soient l'un des moteurs de la restructuration économique des pays en développement sans littoral. Une rationalisation des systèmes de protection (qui n'est pas nécessairement synonyme d'une réduction du niveau moyen de protection), conjuguée à une évaluation et à un remaniement adéquats des règles d'origine préférentielles, devrait attirer de nouveaux investissements, lesquels créeront à leur tour des liens horizontaux et verticaux avec les autres producteurs régionaux et mondiaux. Les emplois créés par un tel élargissement des liens de production sont considérés comme un des facteurs les plus importants du développement durable.

Mesures prises par la CESAP pour aider les pays en développement sans littoral à obtenir un accès plus équitable aux marchés internationaux

56. Les pays en développement sans littoral d'Asie se trouvent dans une position unique. Ils n'ont certes pas été en mesure de s'intégrer pleinement à l'économie mondiale et régionale de façon diversifiée, mais les problèmes qu'ils partagent les poussent à renforcer la coopération entre eux.

57. Dans le même temps, la dynamique suscitée par l'expansion rapide des pays en développement de l'Asie et du Pacifique offre aux pays en développement sans littoral d'Asie des chances uniques. Il faut donc repenser les politiques menées en les axant sur l'intégration régionale, comme préconisé ci-dessus. Il ressort de certaines analyses qu'il faut rationaliser le grand nombre d'accords commerciaux préférentiels bilatéraux et régionaux existants, en créant des espaces économiques plus vastes, même dans le cas des pays qui sont déjà des membres bien établis du système commercial mondial et régional.

58. Le secrétariat continuera d'accorder un degré élevé de priorité aux activités susceptibles de renforcer, directement ou indirectement, la capacité d'analyse dans les pays en développement sans littoral, afin qu'ils puissent évaluer les effets de l'intégration à l'économie mondiale et régionale, et tirer parti de cette évaluation pour mettre au point des réformes commerciales.

59. En collaboration avec ses partenaires, et en exploitant les mécanismes que sont ARTNeT, la Base de données sur les accords commerciaux relatifs au commerce et aux investissements en Asie et dans le Pacifique (APTIAD), l'Accord commercial de l'Asie et du Pacifique et le Programme d'assistance technique OMC-CESAP, entre autres, le secrétariat de la CESAP continuera de collaborer avec les gouvernements, les chercheurs et la société civile de tous ces pays pour atteindre l'objectif consistant à les faire participer réellement au système commercial multilatéral et régional. Le secrétariat s'emploie ainsi surtout à renforcer leur capacité de concevoir des réformes de politique commerciale tenant compte des intérêts de l'ensemble de la société, à les rendre plus aptes à négocier en leur faisant mieux comprendre le système commercial mondial ainsi que les répercussions économiques et sociales de l'accession, et à les rendre mieux à même de mettre en œuvre les engagements liés à l'accession.

60. Pour mettre en œuvre la résolution 63/5 datant de 2007, le secrétariat fera ce qui suit:

a) En collaboration avec l'OMC et la CNUCED, il poursuivra ses activités d'assistance technique pour aider les pays concernés à accéder à l'OMC. Un projet financé par la Communauté européenne et portant sur l'accession du Bhoutan à l'OMC est en cours de mise en œuvre, tandis que deux propositions de projet portant sur l'accession à l'OMC des pays d'Asie centrale et du Népal, respectivement, sont en préparation. Il s'agira surtout de permettre aux gouvernements de partager leur expérience en matière d'accession, et de renforcer la coopération au sein de ce groupe de pays;

b) Il organisera des activités visant à faire mieux comprendre les avantages découlant d'une adhésion à l'Accord commercial de l'Asie et du Pacifique, lequel favorise l'intégration avec les pays à croissance économique rapide comme la Chine et l'Inde. Les travaux analytiques et consultatifs effectués par le secrétariat dans ce domaine pourraient intéresser les pays ayant fait part

de leur souhait d'adhérer à l'Accord commercial de l'Asie et du Pacifique, comme par exemple le Kazakhstan, la Mongolie et le Tadjikistan;

c) Dans le cadre du Programme d'assistance technique OMC-CESAP, et d'un projet financé par Macao (Chine) portant sur la création d'un pôle régional de connaissances en matière de politiques commerciales, divers programmes de formation, ateliers de sensibilisation et services consultatifs seront consacrés aux négociations de Doha. En outre, la Base de données sur les accords commerciaux relatifs au commerce et aux investissements en Asie et dans le Pacifique est en train d'être améliorée pour permettre de mieux suivre et évaluer les accords commerciaux préférentiels signés par les pays de l'Asie et du Pacifique, y compris les pays en développement sans littoral et de transit;

d) Dans le cadre du Groupe de travail du Projet SPECA sur le commerce, il continuera d'aider les membres à mieux s'intégrer à l'économie régionale et mondiale et à accéder à l'OMC;

e) Il travaillera en étroite collaboration avec le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ainsi qu'avec d'autres institutions concernées et avec les chercheurs, pour mettre au point divers indicateurs permettant de mesurer et de comparer valablement les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty; ces indicateurs porteront notamment sur l'accession à l'OMC, l'amélioration de l'accès aux marchés, et l'utilisation efficace des accords commerciaux à des fins de développement du commerce. Le cas échéant, on recourra aux indicateurs de résultats commerciaux utilisés dans la Base de données APTIAD, ainsi qu'aux indicateurs 38, 39 et 41 de l'objectif du Millénaire pour le développement numéro 8;

f) Il contribuera au travail analytique requis pour l'examen à mi-parcours, et dispensera aux pays en développement sans littoral des services consultatifs concernant la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment dans le cadre de la réunion thématique mondiale sur le commerce et sa facilitation, qui aura lieu en Mongolie du 28 au 31 août 2007;

g) Il continuera d'aider les pays en développement sans littoral à renforcer leur capacité de mettre en œuvre des politiques et des mesures de facilitation du commerce, notamment dans le cadre de la cinquième tranche du Compte des Nations Unies pour le développement, au moyen des mesures énoncées ci-après:

- Promouvoir l'approche intégrée de la facilitation du commerce;
- Établir des partenariats public-privé pour une mise en œuvre efficace de mesures de facilitation du commerce;
- Aider à mettre en œuvre les conventions, normes et meilleures pratiques internationales en matière de facilitation du commerce;
- Mettre en place un réseau de compétences permettant de créer et d'utiliser une documentation commerciale électronique conforme aux normes de l'ONU;
- Aider à la mise en œuvre des engagements découlant des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce;

h) Il continuera également de soutenir le renforcement des capacités et la recherche, en vue de la simplification et de l'harmonisation des procédures et documents commerciaux, notamment dans le cadre des projets relevant des quatrième et sixième tranches du Compte pour le développement, ainsi que par les mesures suivantes consistant à:

- Promouvoir l'utilisation des normes internationales afin de simplifier et d'harmoniser les documents commerciaux, et de créer des guichets uniques;
- Effectuer des études de faisabilité en vue de mettre en place des guichets uniques;
- Créer des dispositifs sous-régionaux permettant un partage du savoir entre les pays en développement sans littoral et les pays du SPECA.

b) Facilitation du commerce

61. Comme l'a montré l'expérience, le mouvement transfrontière des biens et des services requiert des procédures et des formalités réglementaires complexes même lorsque les tarifs douaniers sont relativement bas. Bien qu'elles soient considérées comme des obstacles au commerce, les barrières non tarifaires n'ont pas reçu beaucoup d'attention dans les négociations du cycle de Doha pour le développement, à l'exception de la facilitation du commerce. Les négociations sur la facilitation du commerce portent sur un aspect spécifique et assez restreint des barrières non tarifaires, à savoir les marchandises en transit, les redevances et formalités applicables à l'importation et à l'exportation de marchandises, et les questions de transparence.

62. Même si les procédures administratives et douanières sont une composante nécessaire des politiques commerciales et réglementaires, elles peuvent considérablement entraver le transport transfrontière de marchandises. L'inefficacité des formalités douanières et des procédures applicables au transport en transit, ainsi que la lourdeur des prescriptions documentaires, sont considérées comme la première cause des retards, et constituent, pour le commerce des pays en développement sans littoral, un obstacle plus important que les tarifs douaniers. Le coût élevé des transactions commerciales, dû notamment à la longueur des procédures de franchissement des frontières et aux nombreux contrôles effectués, empêche largement les pays en développement sans littoral de profiter pleinement d'une ouverture des marchés mondiaux. De surcroît, ces pays dépendent aussi de la réglementation de leurs voisins (les pays de transit) ainsi que des procédures qu'ils appliquent aux frontières.

Indicateurs

63. L'enquête de la Banque mondiale, intitulée «Doing Business» (2006), utilise plusieurs indicateurs «avancés» relatifs à l'exportation et à l'importation de marchandises, y compris le nombre de documents requis, le nombre de signatures, le facteur temps et le facteur coût. D'après cette étude, le temps nécessaire pour amener un conteneur au port le plus proche et y remplir toutes les formalités douanières, administratives et portuaires, est de 25,8 jours en moyenne en Asie de l'Est et dans le

Pacifique; de 31,6 jours en Europe et en Asie centrale; de 33,6 jours au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ; et de 33,7 jours en Asie du Sud. Un examen plus détaillé de la situation des pays en développement sans littoral révèle de grandes variations: de 93 jours (Kazakhstan) à 39 jours (Bhoutan)¹⁹. L'enquête montre que, pour amener au port un chargement destiné à l'exportation, les pays en développement sans littoral mettent deux à trois fois plus de temps que ceux qui ont des ports maritimes. Le tableau 6 fait apparaître le nombre total de documents requis pour l'exportation et l'importation de marchandises, le temps nécessaire pour remplir toutes les formalités requises, ainsi que les coûts que représentent, pour les pays en développement sans littoral de la région de l'Asie et du Pacifique, les formalités d'exportation et d'importation.

Tableau 6. Exportation et importation de marchandises dans les pays en développement sans littoral d'Asie : documents requis, temps et coût

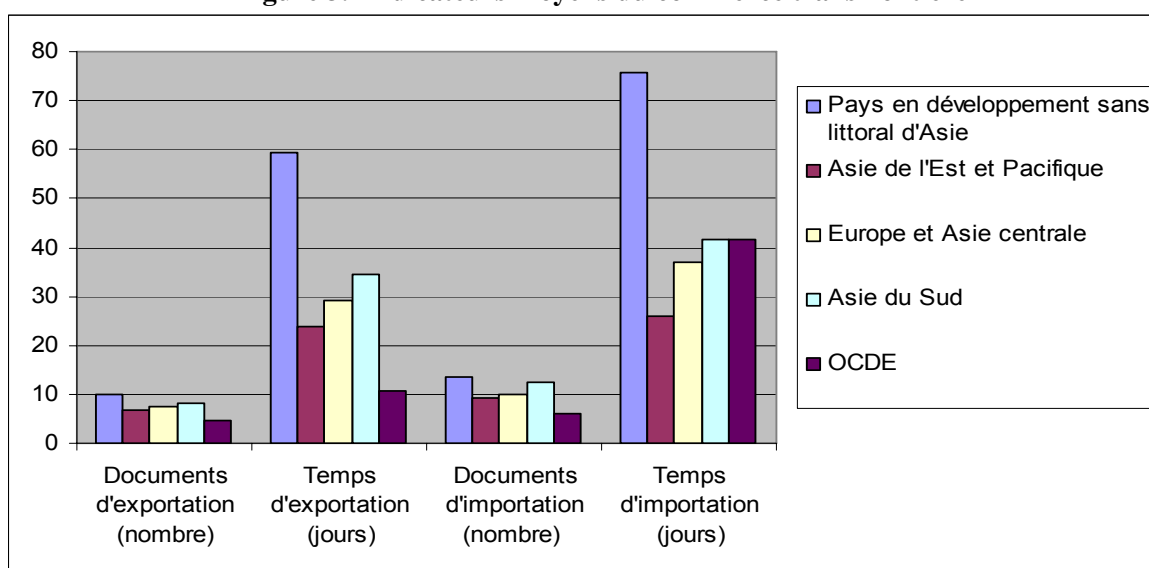
| Pays en développement sans littoral d'Asie/Régions | Documents d'exportation** | Temps d'exportation** | Coûts d'exportation** | Documents d'importation** | Temps d'importation** | Coûts d'importation** |
|--|---------------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| | (nombre) | (jours) | (dollars É.-U. par conteneur) | (nombre) | (jours) | (dollars É.-U. par conteneur) |
| Année | 2006 | 2006 | 2006 | 2006 | 2006 | 2006 |
| Afghanistan | 7 | 66 | 2 500 | 11 | 88 | 2 100 |
| Arménie | 7 | 34 | 1 600 | 6 | 37 | 1 750 |
| Azerbaïdjan | 7 | 69 | 2 275 | 18 | 79 | 2 575 |
| Bhoutan | 10 | 39 | 1 230 | 14 | 42 | 1 950 |
| Kazakhstan | 14 | 93 | 2 780 | 18 | 87 | 2 880 |
| Kirghizistan | .. | .. | .. | 18 | 127 | 3 032 |
| République démocratique populaire lao | 12 | 66 | 1 420 | 16 | 78 | 1 690 |
| Mongolie | 11 | 66 | 3 007 | 10 | 74 | 3 030 |
| Népal | 7 | 44 | 1 599 | 10 | 37 | 1 800 |
| Tadjikistan | 14 | 72 | 4 300 | 10 | 44 | 3 550 |
| Turkménistan | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Ouzbékistan | 10 | 44 | 2 550 | 18 | 139 | 3 970 |
| Pays en développement sans littoral d'Asie | 9,9 | 59,3 | 2 326,1 | 13,5 | 75,6 | 2 575,2 |
| Asie de l'Est et Pacifique | 6,9 | 23,9 | 884,8 | 9,3 | 25,9 | 1 037,1 |
| Europe et Asie centrale | 7,4 | 29,2 | 1 450,2 | 10 | 37,1 | 1 589,3 |
| Asie du Sud | 8,1 | 34,4 | 1 236 | 12,5 | 41,5 | 1 494,9 |
| OCDE | 4,8 | 10,5 | 811 | 5,9 | 41,5 | 882,6 |

Source: www.doingbusiness.org

¹⁹ www.doingbusiness.org

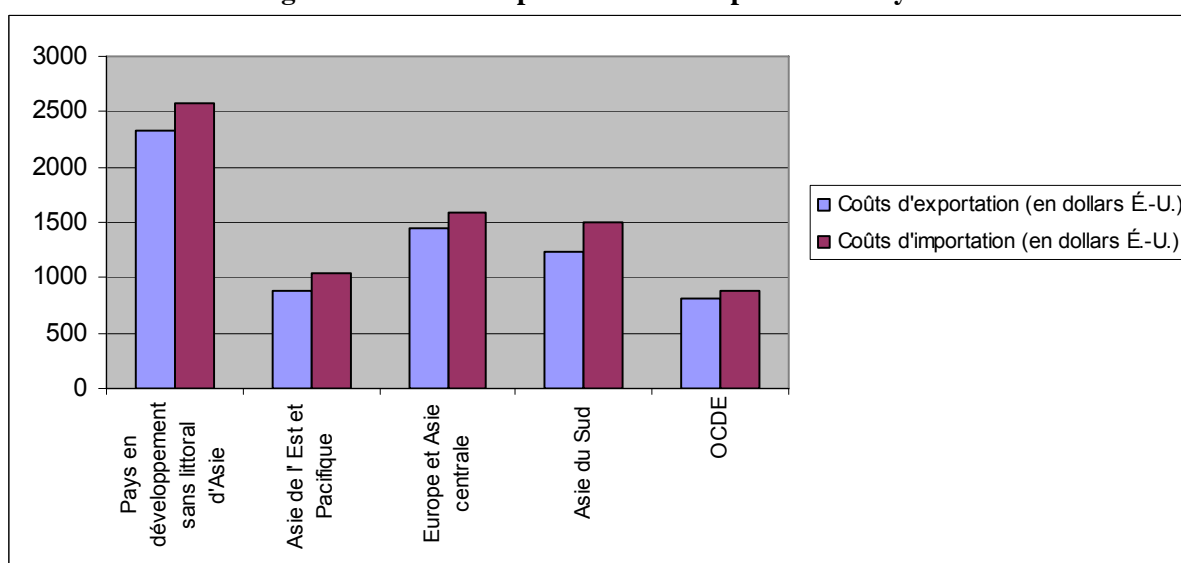
64. Parmi les divers groupes de pays et sous-régions de l'Asie et du Pacifique, les pays en développement sans littoral appliquent les conditions les plus strictes au franchissement des frontières: l'exportation et l'importation de marchandises y requièrent le plus grand nombre de documents, prennent le plus de temps et entraînent les coûts les plus élevés. Les figures 3 et 4 offrent une comparaison récapitulative de la durée et du nombre de documents²⁰ requis pour l'exportation et l'importation de marchandises dans les principales sous-régions de l'Asie et du Pacifique, dans les pays en développement sans littoral d'Asie et dans les pays de l'OCDE. Les pays en développement sans littoral d'Asie appliquent le plus de restrictions au franchissement des frontières, sous la forme de prescriptions documentaires, tandis que les pays de l'OCDE en imposent le moins.

Figure 3. Indicateurs moyens du commerce transfrontière



Source: www.doingbusiness.org

Figure 4. Coûts d'exportation et d'importation moyens



Source: www.doingbusiness.org

²⁰ Les documents pris en compte incluent les documents portuaires, les déclarations en douane, les documents de dédouanement et les documents officiels échangés entre les parties concernées.

Les initiatives de la CESAP

65. La facilitation du commerce constitue un outil de plus en plus important servant à créer des conditions plus transparentes, plus cohérentes et plus prévisibles pour le commerce international dans les pays en développement sans littoral. Son objectif premier consiste à simplifier, harmoniser et uniformiser les procédures commerciales internationales, les prescriptions documentaires et la circulation de l'information, et à améliorer de façon générale le climat d'affaires dans les pays. Des mesures de facilitation du commerce bien ciblées, comme par exemple des documents administratifs uniques pour le dédouanement, des guichets uniques, des systèmes électroniques de documentation commerciale, le dédouanement avant l'arrivée de la marchandise, le contrôle après dédouanement, et les voies vertes pour les opérateurs de confiance, peuvent réduire considérablement la durée et le coût des transactions commerciales.

66. La rationalisation et l'harmonisation des procédures commerciales et des prescriptions documentaires constituent d'importantes mesures de facilitation du commerce, et font d'ailleurs partie intégrante du Programme d'action d'Almaty (priorité 3). En matière de facilitation du commerce, la mission de la CESAP consiste à promouvoir la simplification et l'harmonisation des procédures et des documents commerciaux, ainsi que l'application des normes internationales. Pour s'acquitter de cette mission, la CESAP réalise diverses activités axées sur la recherche, le renforcement des capacités et le partage d'expérience.

67. Le secrétariat de la CESAP a mis en œuvre plusieurs projets destinés aux pays en développement sans littoral et de transit, ou est en train de le faire. Il s'agit des projets suivants:

- Renforcement des capacités à l'appui de l'intégration du commerce, en particulier de la gestion intégrée des flux d'information commerciale et de la facilitation du commerce en Asie centrale; ce projet d'une durée de quatre ans a été lancé en 2006 et concerne les pays suivants: Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan.
- Partenariat interrégional pour la promotion du commerce comme moteur de croissance par la gestion du savoir et les technologies de l'information et de la communication; ce projet, lancé en 2005, se terminera en 2007. Il couvre tous les États membres de la CESAP, mais certaines activités ayant trait à l'harmonisation de la documentation commerciale et aux documents électroniques concernent spécifiquement les pays en développement sans littoral.
- Renforcement des capacités institutionnelles pour le commerce et le transport internationaux à l'intention des pays sans littoral et des pays de transit; ce projet multidisciplinaire a été mis en œuvre durant la période 2005-2006, et est décrit ci-après dans la partie intitulée «Facilitation du commerce et des transports».

- Renforcement des capacités des États membres de la CESAP pour la gestion de la mondialisation; ce projet a été mis en œuvre durant la période 2002-2004 et a porté sur les pays suivants: Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan.

68. Entre 2003 et 2006, la CESAP a effectué des missions consultatives dans plusieurs pays en développement sans littoral. Les conclusions en sont présentées dans une étude intitulée «*Trade Facilitation in Selected Landlocked Countries in Asia*» (<http://www.unescap.org/tid/publication/publicat.asp>).

69. Le secrétariat de la CESAP a aidé six pays en développement sans littoral (Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, République démocratique populaire lao, Tadjikistan) et leurs voisins de transit respectifs, à réduire les goulets d'étranglement non physiques entravant le commerce et les transports internationaux.

70. Des études ont été effectuées et des recommandations élaborées concernant la création de comités de facilitation du commerce et des transports, les dispositifs juridiques applicables aux transports, et l'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour la facilitation du commerce et des transports transfrontières. Une base de données sur la facilitation du commerce et des transports a été créée sur le site Web de la CESAP. Des ateliers nationaux sur la facilitation du commerce et des transports, ainsi que d'autres réunions, ont permis de présenter et d'examiner ces produits, afin d'aider les pays participants à déterminer leurs priorités en matière de facilitation du commerce et des transports. Ces activités s'adressaient à des parties prenantes venant des secteurs public et privé et concernées par la facilitation du commerce et des transports aux niveaux national et régional. Elles ont permis une plus grande sensibilisation à la nécessité d'une approche intégrée de la facilitation du commerce et des transports, et de certaines mesures concrètes que les pays s'employaient désormais à mettre en place.

IV. RAPPORT SUR LES INITIATIVES AU NIVEAU NATIONAL CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

71. Afin d'aider les pays à évaluer à titre préliminaire la mise en œuvre au niveau national du Programme d'action d'Almaty, il est proposé aux pays en développement sans littoral et de transit, à l'occasion de la prochaine session du Comité de la gestion de la mondialisation, de faire rapport sur les progrès accomplis dans ce sens en se fondant sur le canevas proposé ci-après.

| Vers l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty – Mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty au niveau national | |
|---|---|
| Priorité 1 | <p><i>Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Progrès accomplis dans l'adhésion aux conventions internationales et leur ratification, et dans la formulation et la mise en œuvre d'accords bilatéraux et sous-régionaux portant sur les transports, le transit et les douanes - Mesures visant à promouvoir une approche intégrée de la planification et du développement du secteur du commerce et des transports - Mesures visant à éliminer les obstacles non physiques au transport en transit |
| Priorité 2 | <p><i>Développement et entretien des infrastructures</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Investissement public affecté au développement des infrastructures - Construction des tronçons manquants - Mesures visant à encourager la participation du secteur privé - Utilisation de systèmes de gestion et de contrôle faisant appel aux TIC - Développement du transport multimodal |
| Priorité 3 | <p><i>Commerce international et facilitation du commerce</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Questions concernant l'OMC, en particulier les questions d'accession - Questions concernant l'amélioration de l'accès au marché, aux niveaux mondial et régional - Existe-t-il une stratégie ou un plan d'action global pour la facilitation du commerce? Si oui, de quel organisme ce plan d'action relève-t-il principalement, et quelles en sont les caractéristiques? - Les lois et réglementations relatives au commerce et aux douanes ont-elles été passées en revue? - Mesures visant à rationaliser les lois et réglementations relatives au commerce et aux douanes - La simplification de la documentation commerciale et son adaptation aux normes internationales, concernant notamment les organes centralisés/ guichets uniques, la mise en place de systèmes électroniques de documentation commerciale, la simplification des procédures applicables aux marchandises (dédouanement avant l'arrivée, contrôles après dédouanement, concept d'opérateur autorisé, mise en place de voies vertes) |
| Priorité 4 | Mesures d'appui internationales |
| Priorité 5 | Application et évaluation |

V. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ

72. Le Comité est invité à:

- a) Faire état des progrès accomplis au niveau national dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment dans les domaines recensés dans le canevas figurant à la section IV ci-dessus;
- b) Formuler des observations concernant tout autre type d'information à inclure dans le canevas, ainsi que l'utilisation de ce dernier en tant que mécanisme d'établissement des rapports sur les activités réalisées au niveau national en vue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty;
- c) Donner au secrétariat des indications quant aux initiatives prioritaires à entreprendre à l'avenir dans le cadre du Programme d'action d'Almaty;
- d) Donner des indications concernant les préparatifs de l'examen régional à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, y compris les thèmes et l'ordre du jour de la réunion préparatoire régionale qu'il est prévu de tenir en 2008, à l'occasion de la soixante-quatrième session de la Commission.

- - - - -