

**Assemblée générale**

Distr. générale
19 septembre 2022
Français
Original : anglais

Soixante-dix-septième session

Points 13, 16 a), 18, 21 et 128 de l'ordre du jour

**Application et suivi intégrés et coordonnés des textes
issus des grandes conférences et réunions au sommet
organisées par les Nations Unies dans les domaines
économique et social et dans les domaines connexes**

**Questions de politique macroéconomique : commerce
international et développement**

Développement durable

Groupe de pays en situation particulière

Santé mondiale et politique étrangère

**Lettre datée du 13 septembre 2022, adressée au Secrétaire général
par la Représentante permanente du Turkménistan
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint la déclaration récapitulative d'Avaza issue de la Conférence ministérielle sur les transports pour les pays en développement sans littoral, organisée conjointement par le Gouvernement turkmène et le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, en collaboration avec le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, qui s'est tenue à Avaza, dans la ville de Turkmenbashi (Turkménistan), les 15 et 16 août 2022, sur le thème « Processus d'Achgabat : financer une meilleure connectivité » (voir annexe).

Je vous serais reconnaissante de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document de l'Assemblée générale, au titre des points 13, 16 a), 18, 21 et 128 de l'ordre du jour.

L'Ambassadrice,
Représentante permanente
(Signé) Aksoltan Ataeva



**Annexe à la lettre datée du 13 septembre 2022 adressée
au Secrétaire général par la Représentante permanente
du Turkménistan auprès de l'Organisation des Nations Unies**

**Déclaration récapitulative d'Avaza, issue de la Conférence
ministérielle sur les transports pour les pays en développement
sans littoral**

Les ministres et les représentantes et représentants de haut niveau des pays en développement sans littoral se sont réunis en personne (ainsi qu'en ligne) les 15 et 16 août 2022 à Avaza, dans la ville de Turkmenbashi (Turkménistan). Des personnes représentant les pays en développement de transit, des partenaires de développement, l'ONU, des organisations internationales, régionales et sous-régionales, des banques régionales de développement, des groupes de réflexion, le secteur privé et d'autres parties prenantes ont également participé à ces réunions. Cette conférence ministérielle a été organisée par le Gouvernement turkmène en collaboration avec le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, sur le thème « Processus d'Achgabat : financer une meilleure connectivité ».

Comme suite aux concertations qui s'y sont déroulées, la Conférence ministérielle a appelé l'attention sur les mesures présentées ci-après, destinées à améliorer la connectivité des transports pour les pays en développement sans littoral et à accélérer la réalisation du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral, en demandant à ce qu'elles soient prises en compte dans les travaux préparatoires de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra en 2024.

**L'importance d'une meilleure connectivité des transports pour un relèvement
durable des pays en développement sans littoral après la pandémie de maladie
à coronavirus (COVID-19)**

- L'importance du transport de transit, qui permet de relier les pays en développement sans littoral aux marchés internationaux et régionaux, a été soulignée. Il a également été souligné que l'efficacité des dispositifs de transit, qui repose sur une coopération étroite avec les pays de transit, était cruciale pour que les pays en développement sans littoral puissent atteindre le même niveau de connectivité que les autres pays. Tous les modes de transport ont été abordés (route, rail, voie aérienne et voie navigable).
- La connectivité des transports a été désignée comme un moyen essentiel d'atteindre les objectifs prioritaires du Programme d'action de Vienne et les objectifs de développement durable, et comme un élément crucial pour le relèvement durable des pays en développement sans littoral après la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).
- Les ministres ont convenu que, tout en reconstruisant en mieux, il était possible de créer des infrastructures durables et résilientes pour atténuer les effets des changements climatiques.

Progrès accomplis et difficultés rencontrées dans la réalisation des objectifs du Programme d'action de Vienne relatifs à la connectivité des transports et des objectifs de développement durable relatifs aux transports, et incidence de la pandémie de COVID-19

- Bien que les pays en développement sans littoral aient fait quelques avancées du point de vue des indicateurs relatifs au développement des infrastructures de transport et à la connectivité, ils n'ont pas tous progressé dans la même mesure et ne sont pas sur la bonne voie pour atteindre les objectifs de développement durable et les objectifs prioritaires correspondants du Programme d'action de Vienne.
- En raison de la pandémie de COVID-19, les opérations de transit et de passage d'un pays à l'autre ont été soumises à de nouvelles contraintes, qui se sont traduites par la fermeture de frontières ou la limitation de la circulation transfrontière, des perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, des retards dans la livraison de biens essentiels, notamment de nourriture et de médicaments, et des pertes d'emplois dans le secteur des transports. Ces répercussions ont mis en lumière la vulnérabilité des pays en développement sans littoral.
- La pandémie a également entravé le développement et l'entretien des infrastructures de transport dans ces pays, du fait que les ressources ont été détournées vers des besoins plus urgents en matière de santé et de protection sociale.
- L'activité de transport a commencé à se redresser au niveau mondial, mais la reprise est inégale et les pays en développement sans littoral restent à la traîne. Il conviendrait que les fonds destinés à favoriser le relèvement après la pandémie soient affectés aussi au développement d'infrastructures de transport durable.
- Les pays en développement sans littoral ont besoin d'aide pour développer leurs systèmes de transport durable, construire des infrastructures résilientes, resserrer leurs liens avec les marchés internationaux et renforcer leurs activités commerciales et touristiques, notamment en établissant des partenariats public-privé axés sur les intérêts de la population.
- La Conférence a demandé à la communauté internationale de soutenir les activités visant à renforcer la coopération et la coordination régionales en matière de développement des transports afin de créer un système de transport efficace.
- Il a également été souligné qu'en plus de mettre en place des infrastructures de transport matérielles, il était également très important d'améliorer les infrastructures immatérielles pour faciliter la circulation des marchandises, des passagers et des véhicules et réduire les coûts de transport.
- En conclusion, il a été établi que les infrastructures énergétiques et la connectivité numérique étaient également essentielles à l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport et de transit dans les pays en développement sans littoral.

Amélioration du financement de la connectivité des transports pour un relèvement durable après la pandémie de COVID-19 et renforcement des partenariats

- Seuls des investissements et des financements à grande échelle permettront de combler le retard en matière d'infrastructures de transport et ainsi parvenir à un

maillage parfaitement continu des 32 pays en développement sans littoral. Leurs besoins cumulés de financement pour les infrastructures de transport durable, estimés à 510 milliards de dollars avant la pandémie de COVID-19, ont probablement encore augmenté ces deux dernières années. L'apport de fonds supplémentaires ou nouveaux, quelle qu'en soit la source, sera déterminant si l'on veut atteindre cet objectif.

- Cependant, il est de plus en plus difficile d'attirer des investissements et d'obtenir des financements dans un contexte économique mondial marqué par la hausse de l'inflation, l'augmentation et la disparité des besoins de développement et le ralentissement de la croissance économique, qui accentuent la pénurie de ressources liée à la pandémie de COVID-19. Par conséquent, il existe un risque que les vulnérabilités structurelles des pays en développement sans littoral s'intensifient et que ceux-ci soient laissés pour compte au sortir de la pandémie.
- Il est vital d'attirer des investissements et d'obtenir des financements de toutes les sources disponibles en faveur des infrastructures de transport des pays en développement sans littoral. Les initiatives et partenariats bilatéraux, multilatéraux et multipartites restent essentiels à une transformation durable des transports dans ces pays et doivent être renforcés. En s'appuyant sur le secteur privé, notamment à l'aide de partenariats public-privé, d'instruments de capitaux propres et d'emprunt flottants sur les marchés de capitaux et de financements mixtes, il est possible de pallier dans une certaine mesure au manque de ressources.
- La communauté internationale devrait s'efforcer de multiplier au moins par deux les investissements annuels consacrés au développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral, quelle qu'en soit l'origine : ressources nationales, aide publique au développement, dispositifs de coopération nord-sud, sud-sud et triangulaire, partenariats public-privé, banques de développement nationales et multilatérales, etc.
- Les institutions financières et de développement multilatérales et les banques régionales de développement devraient mettre en place des financements consacrés aux infrastructures des pays en développement sans littoral et un guichet spécial pour l'allocation de ressources destinées au développement et à l'entretien des infrastructures. Les participantes et participants ont souligné que les institutions financières internationales et régionales devaient simplifier et accélérer le processus de demande de financement de projets relatifs aux infrastructures de transport de ces pays.
- La communauté internationale devrait apporter aux pays en développement sans littoral un appui financier et technique, notamment pour la préparation d'études de faisabilité, la négociation de contrats complexes et la gestion de projets, afin qu'ils conçoivent et mettent en place des projets pouvant être financés. Il faudrait s'efforcer de développer les savoir-faire et les capacités au niveau local.
- La Conférence a affirmé que, pour que les pays en développement sans littoral puissent atteindre une connectivité sans faille et créer des infrastructures résilientes, il était impératif de renforcer la coopération et les partenariats entre toutes les parties prenantes.
- En particulier, la Conférence a appelé à une plus grande collaboration en ce qui concernait le renforcement des capacités, les données relatives aux transports, la sécurité routière, l'élaboration de projets d'infrastructure pouvant être financés et l'accroissement de l'utilisation des technologies de l'information et des communications dans les systèmes de transport et de transit.

Promotion des corridors, de la connectivité régionale, des systèmes de transport multimodal intégrés et de la connectivité sans faille des transports et des échanges commerciaux

- Les corridors de transport, qui relient les principaux points d'accès et les pôles d'échanges, sont considérés comme l'ossature des réseaux de transport et peuvent jouer un rôle important pour ce qui est d'améliorer l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés, d'optimiser leurs opérations de transit et de réduire leurs coûts grâce à des services de transport et de logistique plus performants.
- Pour que les corridors de transport de transit soient performants, il faut non seulement qu'ils soient pourvus d'une infrastructure de qualité et bien entretenue, mais aussi que les cadres juridiques, les règles et politiques de transit et les mesures de facilitation des transports et du commerce qui s'y appliquent soient correctement mis en œuvre.
- Les participantes et participants ont réaffirmé l'utilité des corridors au regard des objectifs actuels du Programme d'action de Vienne relatifs aux transports, tels que la réduction du temps de parcours des corridors, le raccourcissement du délai de passage des frontières terrestres et d'autres objectifs visant à faciliter le transit et le commerce.
- Les ministres ont demandé à nouveau de promouvoir les corridors multimodaux de transport (route, rail et voie navigable) qui se complètent sans se concurrencer.
- Des appels ont été lancés pour que des corridors économiques soient créés en favorisant la complémentarité et la coordination économiques régionales.

Accélération de la numérisation pour améliorer la facilitation du transit et du commerce et pour instaurer un relèvement durable et résilient après la pandémie de COVID-19

- On estime qu'en moyenne, les coûts de transport sont au moins deux fois plus élevés, et les temps de transport des marchandises à destination ou en provenance des marchés extérieurs plus longs, pour les pays en développement sans littoral que pour les pays de transit. La pandémie de COVID-19 n'a fait qu'accentuer ces écarts. Les perturbations des opérations maritimes et portuaires mondiales ont eu pour effet d'allonger encore les délais et d'alourdir les coûts commerciaux pour les pays en développement sans littoral.
- Il est fondamental que les pays en développement sans littoral, les pays de transit et leurs partenaires commerciaux appliquent l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ainsi que d'autres conventions, règlements et accords internationaux et régionaux sur le commerce et les transports, y compris les conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs, telles que la Convention TIR, la Convention CMR et la Convention sur l'harmonisation.
- Il est nécessaire de renforcer l'appui concernant la mise en œuvre des initiatives et la prise en compte des besoins notifiés par les pays en développement sans littoral dans le cadre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC, notamment en ce qui concerne les moyens informatiques et humains.
- En outre, les participantes et participants ont pris la résolution de redoubler d'efforts pour réorganiser les réseaux de transport et la planification en optimisant les opérations grâce à des pôles d'échanges intelligents, en configurant les itinéraires et les horaires de façon à réduire le kilométrage à

vide, en améliorant l'aménagement du territoire et en harmonisant les cadres réglementaires dans l'ensemble du secteur des transports.

- La douzième Conférence ministérielle de l'OMC (CM12) a chargé son comité pour la facilitation du commerce de programmer une session annuelle consacrée à un échange sur les problèmes rencontrés par les pays membres sans littoral dans le domaine du transit, jusqu'au prochain examen de la question, prévu en 2026. Il conviendrait qu'avec le soutien des organisations concernées, les pays en développement sans littoral participent aux sessions de manière productive pour élaborer des solutions concrètes permettant de rationaliser leurs opérations de transit.
- Les pays en développement sans littoral doivent intensifier l'utilisation des technologies de l'information et des communications, notamment en créant des conditions favorables, afin de faciliter les opérations de transit et le commerce. Parallèlement, les organisations internationales et régionales ainsi que les entités des Nations Unies concernées devraient renforcer l'appui apporté en faveur de la connectivité numérique et des solutions destinées à faciliter le commerce et le transit. Il conviendrait d'encourager le recours aux meilleures pratiques, en transférant des technologies modernes vers les pays en développement sans littoral et les pays de transit, en mettant à leur disposition une assistance technique et en renforçant leurs capacités.

Mobilité durable, systèmes de transport écologiquement viables et résilients, adaptation aux changements climatiques et atténuation de leurs effets : données d'expérience et meilleures pratiques

- Dans de nombreux pays en développement sans littoral, les catastrophes naturelles liées aux changements climatiques (inondations, tempêtes, sécheresses, cyclones, vagues de chaleur et autres phénomènes climatiques extrêmes) affaiblissent les infrastructures, notamment les routes et les voies ferrées, et provoquent ainsi des dégâts présentant un coût économique élevé. Ces catastrophes, qui ont des répercussions sur le commerce de transit, réduisent la compétitivité mondiale des pays en développement sans littoral.
- Étant donné qu'environ un tiers des émissions de CO₂ proviennent du secteur des transports, il est tout aussi important d'atténuer les effets des changements climatiques que de s'y adapter. Cependant, les pays en développement sans littoral ne disposent pas des moyens financiers et techniques nécessaires pour mettre pleinement en œuvre les approches d'adaptation et d'atténuation qui s'imposent afin d'accélérer leurs progrès en matière de développement durable.
- Il est inévitable que les transports et les infrastructures subissent de manière plus intense et prolongée les effets des changements climatiques. Il est donc absolument nécessaire d'investir dans des infrastructures capables de résister aux effets des changements climatiques et d'accroître la résilience des systèmes de transport dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Cela est réalisable si l'on tient compte des risques climatiques lors de la planification, de la conception, de l'exploitation, de la budgétisation et de l'entretien des infrastructures de transport.
- Sachant que les changements climatiques peuvent perturber le commerce de transit et les chaînes d'approvisionnement interconnectées, il est nécessaire d'aider les pays en développement sans littoral à accélérer leur transition vers des sources d'énergie et des technologies à faible émission de carbone. Il faut pour cela renforcer les partenariats bilatéraux, multilatéraux et multipartites afin

de garantir une transformation durable des transports et l'instauration d'une mobilité verte dans ces pays.

- Il est également impératif de renforcer la capacité des pays en développement sans littoral à obtenir les ressources et les services dont ils ont besoin pour atténuer les effets des changements climatiques dans le secteur des transports et s'y adapter, et à être prêts à intervenir en cas d'urgence climatique.

Voie à suivre

- Les pays en développement sans littoral, les pays de transit, les partenaires de développement et les parties prenantes concernées sont invités à se consacrer pleinement à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et du Programme de développement durable à l'horizon 2030 afin de développer et d'améliorer encore les systèmes de transport au profit des pays en développement sans littoral, et à appliquer dans leur intégralité les décisions et les recommandations issues de la présente réunion.
- Il est demandé aux institutions financières d'allouer davantage de ressources financières destinées à accélérer la mise en place d'infrastructures de transport durable et de services connexes dans les pays en développement sans littoral, afin de compléter leurs activités et leurs investissements en la matière.
- Conscients qu'il importe de poursuivre le processus d'Achgabat sur le transport durable, lancé lors de la première Conférence mondiale sur les transports durables, les ministres se sont félicités de la tenue régulière de réunions internationales de haut niveau dans le cadre de ce processus, notamment sur le transport de transit, l'accès à l'énergie ainsi que le transport et le transit des ressources énergétiques à destination et en provenance des pays en développement sans littoral.
- Notant qu'il importe d'aborder les questions relatives aux transports, aux douanes, aux visas et à d'autres aspects de la facilitation du commerce et des transports afin de favoriser la mise en place de corridors de transport et de transit internationaux, les ministres ont convenu qu'il fallait organiser des consultations multilatérales ainsi que des activités de renforcement des capacités et de formation dans le cadre du processus d'Achgabat.
- Les parties se sont félicitées de l'issue de la réunion des ministres des transports qui s'est tenue pendant la Conférence, sur le thème de la coopération entre l'Asie centrale, le Moyen-Orient et l'Afrique, et ont souligné qu'il importait de pérenniser le dialogue ainsi engagé. Ce dialogue régional et sous-régional devrait être encouragé partout.
- Il importe que la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra en 2024, et les activités préparatoires soient organisées et menées en toute efficacité et efficience, comme énoncé dans la résolution [76/217](#) de l'Assemblée générale. La Conférence élaborera et adoptera un nouveau cadre de soutien international afin de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de renforcer les partenariats entre cette catégorie de pays, les pays de transit et leurs partenaires de développement. Les entités compétentes des Nations Unies et les autres organisations internationales et régionales sont invitées à apporter leur contribution aux travaux préparatoires.
- Les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement ont été encouragés à jouer un rôle très actif dans les travaux

préparatoires et à participer à la conférence de 2024 au plus haut niveau possible.

Remerciements

Les participantes et participants ont adressé leurs vifs remerciements au Gouvernement turkmène, qui a généreusement accueilli la Conférence ministérielle et qui a contribué financièrement à son organisation.

En outre, les participantes et participants ont remercié le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement pour l'aide apportée dans la préparation et l'organisation de la Conférence.

Par ailleurs, les participantes et participants ont salué l'action menée par le Botswana à la présidence du Groupe des pays en développement sans littoral au niveau mondial et à la coordination du Groupe à Genève pour les questions relatives au commerce et au développement.

Les participantes et participants ont également salué la participation active et les contributions de fond des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit, des partenaires de développement, des entités des Nations Unies, des banques de développement multilatéral et régional, d'autres organisations internationales et régionales, du secteur privé, des groupes de réflexion et d'autres parties prenantes.

Turkmenbashi (Turkménistan), le 16 août 2022
