



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Soixantième session
22-28 avril 2004
Shanghai (Chine)

**QUESTIONS ET FAITS ÉMERGENTS AU NIVEAU RÉGIONAL:
GESTION DE LA MONDIALISATION**

(Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire)

**RAPPORT SUR LES RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE
INTERNATIONALE SUR LA COOPÉRATION EN MATIÈRE
DE TRANSPORT EN TRANSIT**

RÉSUMÉ

Conformément à la résolution 57/242 de l'Assemblée générale en date du 20 décembre 2002, 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 s'est tenue à Almaty en août 2003. La Conférence a adopté le 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, et la Déclaration d'Almaty.

Le Programme d'action d'Almaty énonce des mesures concrètes pour mettre en place des mécanismes efficaces de transport en transit reconnaissant ainsi les rapports existant entre les transports, le commerce international et la croissance économique. Ces mesures doivent être mises en œuvre dans cinq domaines prioritaires: problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, développement et entretien des infrastructures, facilitation du commerce, notamment international, mesures d'appui internationales et application et évaluation.

Le document développe les résultats de la Conférence ministérielle internationale, notamment le Programme d'action d'Almaty ainsi que l'action entreprise par le secrétariat conformément au Programme d'action.

La Commission souhaitera peut-être inviter les délégations à donner des détails sur les activités exécutées au niveau national à l'appui du Programme d'action d'Almaty et faire des commentaires sur les activités en cours du secrétariat.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	1
I. LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE: PROCESSUS PRÉPARATOIRE	1
II. RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE SUR LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN TRANSIT	2
III. MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY	4
IV. INITIATIVES DE LA CESAP POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY	5
A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit.....	5
B. Développement et entretien des infrastructures	6
C. Facilitation du commerce, notamment du commerce international	7
D. Mesures d'appui internationales.....	8
E. Application et évaluation.....	10
V. QUESTIONS EXAMINÉES	10

ANNEXES

I. Méthode coût, temps et distance pour l'analyse des itinéraires de transport de transit.....	11
II. Cadre CESAP pour la facilitation du commerce.....	13

Introduction

1. Tributaires d'un nombre très réduit de produits de base pour leurs recettes d'exportation, privés d'accès à la mer et isolés des marchés mondiaux les pays en développement sans littoral, pris en tant que groupe, figurent parmi les pays en développement les plus pauvres. Tout au long des années 90, ils ont enregistré un taux de croissance généralement négatif ou très faible. Les coûts de transport élevés et les longs délais de transit qu'ils doivent subir entravent le développement de leurs exportations car ces contraintes limitent la gamme de produits susceptibles d'être exportés et le nombre des marchés où ils peuvent être écoulés de manière compétitive et rentable.

2. La plupart des pays de transit voisins des pays en question, eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Les pays en développement de transit doivent faire face à des difficultés supplémentaires liées au transport en transit et à ses incidences financières, infrastructurelles et sociales. Ces mêmes pays doivent améliorer les aspects techniques et bureaucratiques de leur système de transport, de leur régime douanier et administratif auxquels leurs voisins enclavés sont censés se raccorder.

3. Sur les 30 pays en développement sans littoral qui existent dans le monde, 12 se trouvent en Asie. Parmi ceux-ci, l'Afghanistan, le Bhoutan, la République démocratique populaire Lao et le Népal figurent dans le groupe des pays les moins avancés, tandis que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, l'Ouzbékistan, la République démocratique populaire lao, le Tadjikistan et le Turkménistan sont des économies en transition. Tous ces pays subissent les inconvénients de l'absence d'accès à la mer et de la distance qui les sépare de cette dernière

4. Le développement économique de l'Asie et les possibilités d'échanges interrégionaux qui en résultent ouvrent de nouvelles perspectives commerciales, lesquelles créent une demande pour que les pays sans littoral servent de «traits d'union» et offrent des services de transit essentiels à leurs voisins. Ces deux catégories de pays peuvent donc bénéficier à part égale de toute activité visant à améliorer l'efficacité du commerce et du transport en transit.

I. LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE: PROCESSUS PRÉPARATOIRE

5. Prenant dûment en considération les problèmes persistants des pays en développement sans littoral et de transit et la nécessité d'améliorer leurs systèmes de transport en transit, l'Assemblée générale a adopté, le 21 décembre 2001, la résolution 56/180 relative aux mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, laquelle priait le Secrétaire général de convoquer en 2003 une réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport en transit réunissant les pays en développement sans littoral et de transit, les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement. Par

la suite, dans la résolution 57/242, en date du 20 décembre 2002, il a été décidé que la Conférence ministérielle internationale se tiendrait à Almaty les 28 et 29 août 2003. L'Assemblée générale priait également le Secrétaire général de la Conférence, en coopération étroite avec les commissions régionales, d'organiser des réunions intergouvernementales régionales et sous-régionales afin d'apporter une contribution de fond aux activités du comité préparatoire intergouvernemental.

6. Répondant à cette demande, la CESAP a élaboré la méthode décrite à l'annexe I pour analyser les axes de transport en transit. Quatre études de cas ont été effectuées: en Asie centrale (Kazakhstan et Ouzbékistan), en Asie du Sud-Est (République démocratique populaire lao), en Asie du Nord-Est (Mongolie) et en Asie du Sud (Népal) et la méthode en question y a été appliquée. Les principales conclusions tirées des études de cas ont été publiées en 2003¹. Les résultats de ces études ainsi qu'un ensemble de recommandations et un plan d'action ont été discutés et peaufinés au cours de séminaires sous-régionaux organisés en 2003 dans des pays sans littoral avec la participation de pays de transit, d'organisations internationales, de donateurs et du secteur privé.

7. Au cours de la première partie de sa cinquante-neuvième session (24-25 avril 2003), la Commission a appuyé les recommandations et le plan d'action.

8. Au cours de la deuxième partie de cette même session (1^{er}-4 septembre 2003), la Commission a reconnu que toute mesure prise en la matière devrait cadrer avec le Programme d'action d'Almaty adopté par la Conférence ministérielle internationale. La Commission a noté que c'était aux pays en développement sans littoral et de transit qu'il appartenait au premier chef d'établir bilatéralement un système de transit efficient. Elle a en outre relevé que la Conférence ministérielle internationale avait réaffirmé l'engagement de la communauté internationale de coopérer avec les pays en développement sans littoral et de transit afin de les aider à venir à bout de leurs problèmes. Elle a invité instamment toutes les parties prenantes à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty.

II. RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE SUR LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN TRANSIT

9. La Conférence ministérielle internationale a été précédée de trois réunions régionales qui se sont tenues en 2003 – en Afrique (5-7 mai, Addis-Abeba), en Asie (24-25 avril, Bangkok) et en Amérique Latine (12-13 mars, Asunción) – et de deux sessions préparatoires au niveau mondial (23-27 juin 2003, New York et 25-27 août 2003, Almaty). La Conférence s'est tenue à Almaty les 28 et 29 août 2003, conformément aux résolutions 56/180 et 57/242 de l'Assemblée générale. La Conférence a tenu quatre séances plénières.

¹ *Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.03.II.F.53).

10. La Conférence ministérielle internationale a été la première réunion mondiale de haut niveau consacrée aux besoins et aux problèmes 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 réseaux de transport en transit efficaces. La Conférence a adopté le 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 transit entre les pays en développement sans littoral et de transit. Le Programme d'action d'Almaty définit clairement le rôle important des commissions régionales dans l'ouverture de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes.

11. Le Programme d'action d'Almaty vise principalement à instaurer des partenariats conçus pour répondre aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral dus à l'absence d'accès à la mer, à l'isolement et à l'éloignement des marchés mondiaux. Il fixe plusieurs objectifs et définit cinq domaines prioritaires (voir encadré ci-dessous) pour lesquels il convient de prendre des mesures concrètes pour mettre en place des systèmes de transport efficaces, étant donné les liens qui existent entre le commerce, notamment international et la croissance économique.

Programme d'action d'Almaty

Buts et objectifs

Le Programme d'action d'Almaty vise à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et constitue un nouveau cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport de transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays. Le Programme d'action a donc 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 transport.

Priorités

- | | |
|-------------|---|
| Priorité 1. | Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit |
| Priorité 2. | Développement et entretien des infrastructures |
| Priorité 3. | Facilitation du commerce, notamment du commerce international |
| Priorité 4. | Mesures d'appui internationales |
| Priorité 5. | Application et évaluation |

III. MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

12. Le rapport du Secrétaire général sur les résultats de la Conférence ministérielle internationale a été soumis à l'Assemblée générale qui a demandé la mise en œuvre dans sa totalité et avec efficacité du Programme d'action d'Almaty.

13. Le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement s'est employé à faciliter la mise en œuvre du Programme d'action, notamment en convoquant une réunion consultative interinstitutions sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty au Siège des Nations Unies à New York le 4 février 2004 et en élaborant une feuille de route pour la mise en œuvre dudit Programme d'action.

14. Le secrétariat a participé à la réunion interinstitutions par vidéoconférence et a informé les participants des mesures concrètes prises par la CESAP pour mettre en œuvre le Programme d'action.

15. La CESAP a également appuyé le projet de feuille de route pour la mise en œuvre du Programme d'action élaboré par le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies, document clair et pratique passant en revue toutes les questions évoquées dans le Programme d'action. Cette feuille de route aidera les pays membres, les commissions régionales, les organisations internationales, les organisations régionales, et les institutions financières à mettre en œuvre le Programme d'action de manière systématique et ciblée afin d'obtenir des résultats tangibles.

16. Les actions prioritaires concrètes énumérées dans le projet de feuille de route sont les suivantes:

- Recenser les principaux tronçons manquants en Afrique, Asie et Amérique latine, en consultation avec les commissions régionales pertinentes et autres organisations sous-régionales, régionales et internationales (août 2004);
- Obtenir des fonds pour construire ces tronçons manquants en coopération étroite avec les commissions régionales pertinentes et autres organisations régionales et sous-régionales;
- Identifier les projets prioritaires sous-régionaux pour le développement des infrastructures et les mesures de facilitation du commerce et obtenir des fonds pour leur exécution;
- Encourager les pays en développement sans littoral et de transit, le cas échéant, à créer des conseils nationaux de facilitation du commerce, composés de représentants de toutes les parties prenantes, afin de mobiliser l'appui international en faveur de la facilitation du commerce;
- Élaborer des directives pour la création de conseils nationaux de facilitation du commerce;
- Promouvoir la tenue de congrès internationaux sur les transports et le commerce de transit;

- Promouvoir un programme coordonné et intégré de coopération technique pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty.

IV. INITIATIVES DE LA CESAP POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

17. Les mesures concrètes prises par le secrétariat suite à la Conférence ministérielle internationale et conformément au Programme d'action d'Almaty et au projet de feuille de route se répartissent dans deux grandes catégories – les infrastructures et la facilitation du transport:

a) Infrastructures: Expansion géographique et accroissement des capacités des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, introduction et renforcement des normes relatives à l'établissement de liaisons entre les principales infrastructures de transport et intégration améliorée des modes de transport terrestre et maritime;

b) Facilitation: Repérage et élimination des goulets d'étranglement dus aux infrastructures, aux réglementations, aux procédures et à la documentation et faisant obstacle à la circulation fluide des marchandises et des voyageurs ainsi qu'aux services.

18. Les paragraphes suivants (en caractère gras) mettent en évidence quelques questions et mesures recommandées dans les cinq domaines prioritaires du Programme d'action d'Almaty où la CESAP est intervenue activement. Étant donné que la facilitation du commerce et la facilitation du transport sont inextricablement liées, le secrétariat a adopté une approche intégrée de la planification et de la mise en œuvre du programme de travail dans ces domaines.

A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

- **Il importe que les pays en développement sans littoral et de transit réexaminent et révisent leurs cadres réglementaires, le cas échéant, afin de renforcer la participation du secteur privé; introduisent des mesures de réforme permettant aux prestataires de services de transport de mieux répondre aux besoins des utilisateurs; améliorent la transparence des règlements de transit et frontaliers; rationalisent les procédures administratives; simplifient encore le contrôle aux frontières et les procédures frontalières; encouragent l'utilisation de l'information et renforcent les programmes de formation dans le secteur.**
- **Il faut adopter une approche intégrée du développement du commerce et du secteur des transports en vue de tenir compte des aspects sociaux et économiques et des considérations budgétaires et institutionnelles, ainsi que des questions de politique générale, de réglementation et de procédure.**

19. La Division des transports et du tourisme et la Division du commerce et des investissements ont organisé le 18 novembre 2003 une réunion d'experts sur la facilitation du commerce et du transport. La réunion a donné l'occasion aux pays d'examiner les activités proposées par le secrétariat dans ce domaine.

20. Le Comité CESAP de la gestion de la mondialisation, à sa première session (19-21 novembre 2003), a recommandé que les membres, membres associés et le secrétariat adoptent une approche intégrée pour résoudre les questions de facilitation du commerce et du transport. À cet égard, le Comité a encouragé la création de comités nationaux de facilitation du commerce et du transport et prié le secrétariat de prêter son concours, par la mise en commun de données d'expérience, à la constitution et au fonctionnement de ces comités.

B. Développement et entretien des infrastructures

- **Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral devraient être soigneusement pris en compte dans l'exécution des projets de routes transafricaines, de routes asiatiques, de réseaux ferroviaires transasiatiques et de couloir international Nord-Sud, ainsi que dans la mise en œuvre de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud et le développement du couloir Europe-Caucase-Asie;**
- **Il convient de mettre davantage l'accent sur les tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous-régionaux;**
- **Il convient d'accorder un rang de priorité élevé aux couloirs de transit qui relient les pays en développement sans littoral au réseau des pays en développement de transit et au réseau régional;**
- **Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans les systèmes de couloirs de transport de transit qui relient les ports maritimes et les pays en développement sans littoral.**

21. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie a été adopté à l'unanimité par 32 pays en novembre 2003. L'Accord, le premier de ce type à être élaboré sous les auspices de la CESAP, fixe l'alignement, les normes et la signalisation sur 140 000 km d'autoroutes couvrant 32 pays du réseau de la Route d'Asie. Surtout, l'Accord porte sur un réseau bien défini d'autoroutes donnant accès à tous les pays enclavés de la région et à travers tous ces pays (les négociations entre le Bhoutan et l'Inde sont actuellement très avancées). De plus, l'Accord garantit qu'à l'avenir le réseau sera développé de manière coordonnée au niveau régional. Une cérémonie officielle de signature de l'Accord est prévue au cours de la soixantième session de la Commission à Shanghai (Chine).

22. Étant donné l'importance de la construction des tronçons manquants, le secrétariat est en train d'effectuer une étude pour recenser les besoins d'investissement et les priorités de développement pour le réseau de la Route d'Asie ainsi que pour les raccordements intermodaux et les terminaux de fret qui s'y rattachent. L'étude, qui vise à promouvoir le développement et la modernisation du réseau, est centrée sur le recensement des tronçons manquants et des tronçons ne répondant pas aux normes sur les réseaux de transport régionaux et sous-régionaux.

23. Considérant les couloirs de transit comme prioritaires, les cinq commissions régionales des Nations Unies, grâce à un financement du Compte pour le développement de l'ONU, sont en train d'exécuter un projet commun visant à renforcer les capacités des pays à développer les liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime au cours de la période 2003-2006. Un élément important du projet, réalisé par la CESAP et la Commission économique pour l'Europe (CEE), porte sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. La première phase du projet doit permettre d'identifier et d'évaluer les principales liaisons de transport d'importance internationale sur toute la longueur du pont terrestre entre l'Europe et l'Asie tandis que la deuxième phase portera concrètement sur les problèmes de facilitation du transport qui s'y posent. Parmi les 18 pays participants, neuf sont des pays de la CESAP sans littoral – Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan et Turkménistan. Le projet est réalisé en coopération étroite avec les pays sans littoral et de transit ainsi qu'avec des organisations sous-régionales et internationales.

24. En coopération avec la Banque asiatique de développement (BAsD), le secrétariat coopère avec la Fédération de Russie, la Mongolie et la Chine pour faciliter l'alignement et le développement de l'itinéraire AH-4 de la Route d'Asie reliant la Fédération de Russie à la Chine par la Mongolie.

25. Les chemins de fer jouant un rôle important de trait d'union entre les ports maritimes et les pays en développement sans littoral, le secrétariat a également poursuivi ses activités concernant le réseau du Chemin de fer transasiatique par la publication d'une nouvelle carte. La Commission avait proposé qu'un accord régional sur le réseau du Chemin de fer transasiatique soit élaboré et des ressources ont pu être obtenues pour lancer cette activité.

C. Facilitation du commerce, notamment du commerce international

- **Il faut redoubler d'efforts, dans le cadre des ressources financières disponibles, pour faciliter le passage des frontières, promouvoir l'utilisation de l'informatique, mettre en place des systèmes de contrôle douanier efficaces tout en simplifiant les démarches administratives et renforcer le pouvoir d'action des organismes gouvernementaux en ce qui concerne le commerce et la facilitation du commerce;**
- **Les pays en développement sans littoral et de transit doivent envisager de devenir parties aux conventions et instruments internationaux ayant trait aux divers types de transport – routier, ferroviaire, fluvial et multimodal – et de leur donner pleinement effet;**
- **Les pays en développement sans littoral et de transit devraient créer, le cas échéant, et/ou renforcer les conseils ou les comités nationaux existants dans les domaines du commerce et des transports où seraient représentées les principales parties concernées, notamment le secteur privé.**

26. La Division des transports et du tourisme a mis au point une méthode (voir annexe I) pour recenser et isoler les goulets d'étranglement non «physiques» sur certains itinéraires de transit, et y remédier; la Division du commerce et des investissements a quant à elle élaboré un guide intitulé «Cadre

CESAP pour la facilitation du commerce» (voir annexe II) pour examiner et évaluer de manière globale les besoins en matière de facilitation du commerce et s'efforcer d'y répondre. Les deux méthodes ont été présentées à la réunion d'experts sur la facilitation du commerce et du transport qui s'est tenue en novembre 2003 à Bangkok, et dans d'autres enceintes. La réunion a appuyé la proposition d'action du secrétariat, notamment des études sur les meilleures pratiques dans la constitution de comités de facilitation du commerce et du transport, l'élaboration de directives sur les conventions/accords relatifs au commerce et au transport ainsi que sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC).

27. La Division des transports et du tourisme, la Division du commerce et des investissements et la Division des technologies de l'information, de la communication et de l'espace, ont collaboré à la mise au point d'un projet conjoint pour aider les pays sans littoral et de transit à éliminer les obstacles non «physiques» au transport transfrontalier et au transport de transit par le renforcement des comités nationaux de facilitation du commerce/transport, la fourniture d'outils de facilitation, la formulation de directives sur l'accession aux conventions internationales et autres instruments juridiques relatifs au transport et à leur application effective, l'utilisation des TIC et le renforcement des capacités des organismes gouvernementaux.

28. Le Forum régional des transitaires et des opérateurs de transport multimodal (Bangkok, novembre 2003) a permis aux fournisseurs de services privés de mettre en commun leurs données d'expérience et d'examiner les moyens de faciliter le trafic sur des axes de transport précis. La réunion a approuvé la convocation d'une réunion régionale annuelle des transitaires. Il est proposé que la prochaine réunion ait lieu, à l'invitation de l'Inde, à Mumbai en novembre 2004.

D. Mesures d'appui internationales

- **Il faudrait envisager d'accorder une assistance technique prioritaire dans les domaines suivants:**
 - ◇ **Promotion de la mise en œuvre des accords bilatéraux, sous-régionaux, régionaux et internationaux en matière de transit;**
 - ◇ **Élaboration de programmes de formation consacrés à des questions telles que les formalités douanières, notamment les documents à produire et les procédures de transit;**
 - ◇ **Lancement de projets de facilitation du commerce visant à simplifier, rationaliser et normaliser les procédures d'importation, d'exportation et douanières et le renforcement des capacités correspondantes, en particulier en matière de ressources humaines;**
 - ◇ **Sensibilisation des gouvernements aux avantages de l'adhésion aux conventions internationales pertinentes.**

29. Conformément à la résolution 48/11 de la Commission sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, le secrétariat a fourni des services consultatifs à la Chine et à la République démocratique populaire lao sur les accords sous-régionaux et conventions internationales relatifs à la facilitation du transport transfrontière et de transit en décembre 2003 et janvier 2004.

30. La CESAP entreprend des activités de facilitation du commerce pour contribuer aux efforts nationaux de création de capacités des économies d'Asie centrale, du Caucase et de la Mongolie, afin notamment de créer des comités nationaux du commerce et des transports ou renforcer ceux qui existent, de simplifier la documentation et les procédures commerciales, d'utiliser les TIC dans le secteur du commerce et le développement des infrastructures de financement du commerce. Le Cadre CESAP pour la facilitation du commerce a été utilisé pour évaluer la situation dans ce domaine dans certains pays, notamment en Arménie et au Kirghizistan, deux pays enclavés.

31. La CESAP et BAsD ont conjointement organisé, du 24 au 27 février 2004 à Bangkok, un atelier sur la facilitation du transport transfrontière dans la sous-région Bassin du Mékong, afin d'explicitier les conventions internationales et accords sous-régionaux. Un atelier a facilité la négociation des annexes de l'Accord sur le transport transfrontière et l'application des conventions pertinentes dans la sous-région Bassin du Mékong.

32. La CESAP/CEE prêteront leur concours à la neuvième session du groupe de travail pour le projet sur les transports et le franchissement des frontières où sera examinée l'application du Programme d'action pour la coopération en matière de transport en transit dans les pays participants au Programme spécial des Nations Unies pour les économies de l'Asie centrale (Almaty, mars 2004).

33. Étant donné l'importance du transport transfrontière et de transit, la CESAP prévoit d'organiser une réunion d'experts sur les dispositions juridiques relatives à la facilitation du transport terrestre international entre les pays membres de l'Organisation de coopération de Shanghai à Urumqi (Chine) en mai 2004, ainsi qu'un séminaire sous-régional sur la facilitation du transport de transit dans le cadre du système TIR, également à Urumqi, en septembre 2004, à l'intention des pays de l'Asie centrale et de la Chine.

34. La CESAP organisera en juillet 2004 à Bangkok une conférence régionale d'experts sur la mise au point harmonisée d'un régime juridique et d'une réglementation applicables au commerce électronique en Asie et dans le Pacifique: défis actuels et besoins en matière de création de capacités, notamment pour déterminer les besoins des pays dans le domaine du commerce électronique.

35. La CESAP, en coopération avec d'autres commissions régionales, exécutera un projet sur le partenariat interrégional pour promouvoir le commerce en tant que moteur de croissance par la gestion du savoir et l'utilisation des TIC pour élaborer et mettre en œuvre des politiques de facilitation du commerce aux niveaux national et régional.

36. Pour aider les pays à élaborer des programmes de formation durable dans le secteur des transports, le secrétariat a mis au point un programme de formation centré sur les opérations de transit, le transport multimodal et les services logistiques comprenant la formation de formateurs, l'élaboration de matériels pédagogiques et une formation durable au niveau national par des institutions nationales. Le programme sera mis en place cette année dans la sous-région de l'ASEAN en collaboration avec la Fédération des transitaires de l'ASEAN et sera ensuite étendu à d'autres sous-régions.

E. Application et évaluation

- **Les Commissions régionales devraient envisager, selon que de besoin, de développer ceux de leurs programmes qui cadrent avec le présent Programme d'action de manière à aider les pays en développement sans littoral et de transit à améliorer leurs systèmes de transport de transit, et les partenaires de développement devraient envisager de leur assurer l'appui financier nécessaire à cet égard.**

37. Le secrétariat a fait du programme de travail relatif à la coopération des pays en développement sans littoral et de transit dans le domaine du transport de transit, une priorité, et il recherche l'appui de pays donateurs pour financer un vaste projet intégré sur la facilitation du commerce et du transport et les TIC. L'activité menée par le secrétariat et sa proposition de programme de travail concernant les questions de transport de transit sont conformes au Programme d'action d'Almaty et au projet de feuille de route.

V. QUESTIONS EXAMINÉES

38. La Commission souhaitera peut-être inviter les délégations à donner des détails sur les activités menées au niveau national en application du Programme d'action d'Almaty. Elle souhaitera également peut-être présenter une évaluation préliminaire de l'action menée par le secrétariat pour mettre en œuvre le Programme d'action et donner son avis sur toute autre activité susceptible d'être entreprise.

ANNEXES

Annexe I

MÉTHODE COÛT, TEMPS ET DISTANCE POUR L'ANALYSE DES ITINÉRAIRES DE TRANSPORT DE TRANSIT

1. La méthode se fonde sur la représentation graphique des données (coût, temps, distance) relatives au processus de transport de transit. L'axe des ordonnées représente le coût (ou le temps), tandis que l'axe des abscisses correspond à la distance entre le point d'origine et le point de destination. La méthode permet de comparer et d'évaluer facilement des modes de transport concurrents sur un même itinéraire et de comparer d'autres axes de transit.
2. La méthode repose sur le postulat que les coûts unitaires de transport varient selon le mode de transport, la pente de la courbe coût/temps reflétant le coût, le prix et le temps réels. Des retards peuvent survenir aux points de passage des frontières portuaires et terrestres et des frais de traitement des marchandises/des documents et autres sont généralement perçus alors que l'acheminement physique des marchandises est au point mort. C'est ce que représente un trait vertical sur la courbe des coûts, dont la hauteur est proportionnelle aux frais payés ou aux retards subis. Ce modèle a pour objet de mettre en évidence les lacunes et d'identifier les goulets d'étranglement le long d'un itinéraire particulier.
3. Il est possible d'affiner la méthode afin d'obtenir une décomposition plus détaillée des facteurs à l'origine de coûts additionnels et de retards liés notamment au passage des frontières. Cette démarche peut être particulièrement utile aux responsables politiques lorsqu'ils doivent formuler des politiques sur des questions essentielles. De même, la prise en compte des frais de surestaries et d'autres coûts indirects dans le calcul des coûts de stockage de certains produits permettrait à certaines sociétés d'exportation ou d'importation d'évaluer leurs performances logistiques.

Figure I. Graphique type illustrant le modèle de base coût/distance

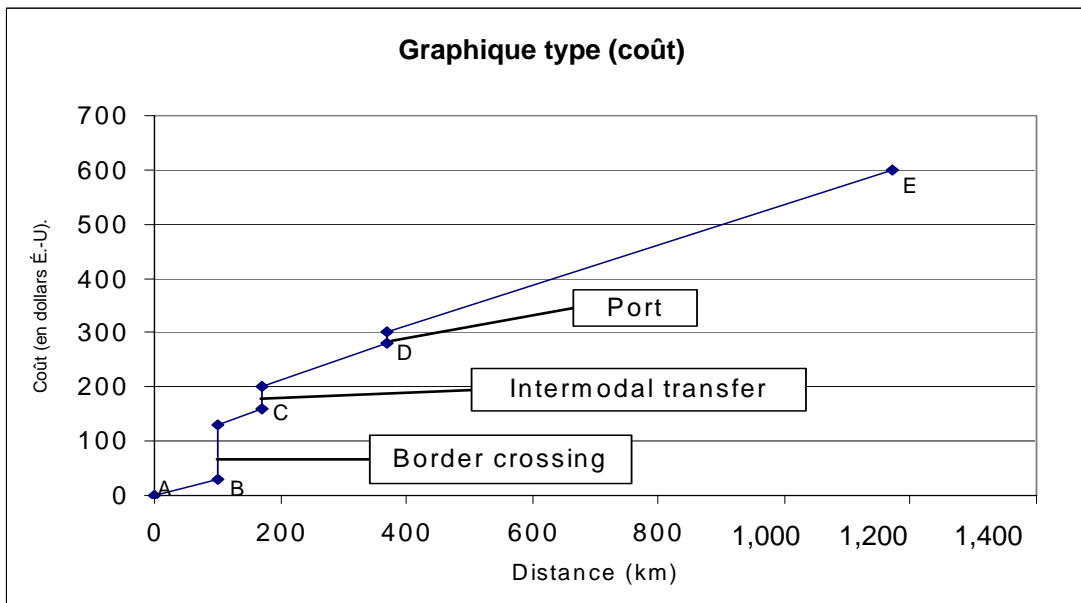
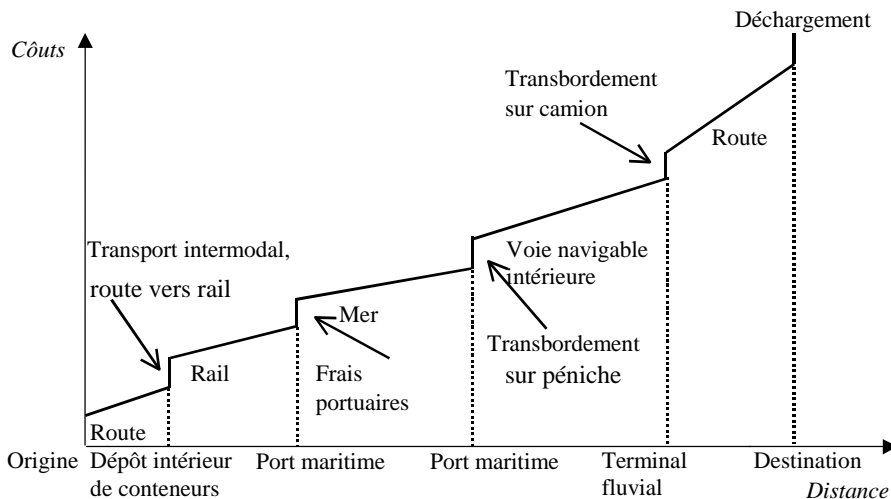


Figure II. Transport multimodal du point d'origine au point de destination^a



^a La méthode coût/temps et distance est inspirée du *Handbook on the Management and Operation of Dry Ports* de A.K.C Beresford et Dubey R.C. (UNCTAD/RDP/LDC/7) amélioré par R.Banamyong dans «Multimodal transport corridors in South East Asia: a case study approach», thèse de doctorat non publiée, Université de Cardiff, École de commerce de Cardiff, 2000.

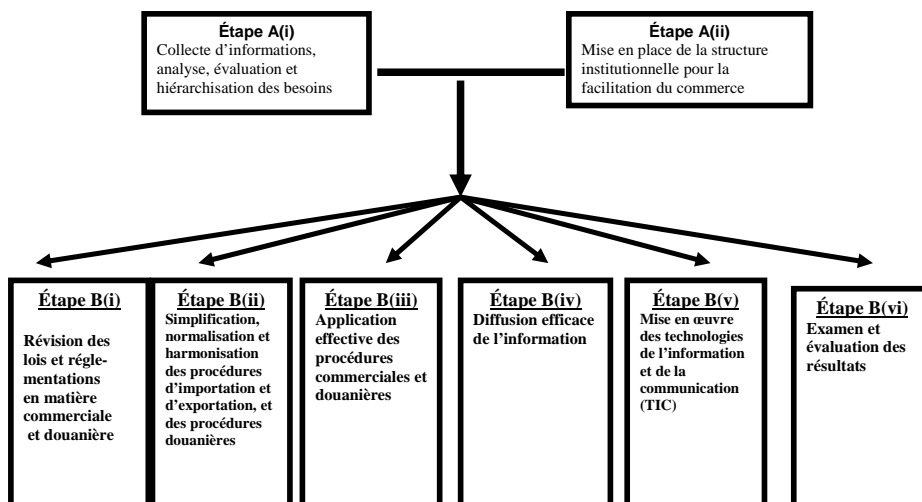
4. À chaque point de transfert intermodal, une augmentation du coût (ou du temps) représentée par un trait vertical viendra s'ajouter aux autres frais, notamment de transport, qui ont été encourus jusque-là. S'il y a franchissement d'une frontière le long de l'itinéraire, les frais (et le temps) y afférents peuvent être représentés par un autre trait vertical ascendant sur la courbe des coûts au moment donné, qui pourront ensuite être additionnés aux autres coûts.

*Annexe II***CADRE CESAP POUR LA FACILITATION DU COMMERCE**

1. Le Cadre CESAP pour la facilitation du commerce couvre de façon exhaustive les grandes étapes de la facilitation du commerce. C'est un guide destiné à aider les gouvernements à identifier les problèmes et les goulets d'étranglement qui appellent des mesures correctives au sein de leur système de facilitation du commerce et à mettre en œuvre les mesures idoines.

2. Comme le montre le diagramme ci-après, le Cadre recouvre certaines étapes essentielles de la facilitation du commerce, à savoir: a) la collecte d'informations et l'évaluation des besoins, b) la mise en place d'une structure institutionnelle, c) la révision des lois et réglementations commerciales et douanières, d) la simplification, la normalisation et l'harmonisation des procédures d'importation et d'exportation et de la documentation connexe, e) l'application effective des procédures commerciales et douanières, f) la diffusion efficace de l'information et g) la mise en œuvre des TIC. Ces étapes se divisent en sous-étapes dont chacune se rapporte à des mesures de facilitation correctives issues de conventions, de recommandations, de meilleures pratiques et normes internationales, telles que la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes, les recommandations du Centre pour la facilitation des procédures et pratiques en matière d'administration du commerce et des transports (CEFACT), les accords de l'OMC, les normes ISO et certaines conventions relatives aux transports.

Figure. Cadre CESAP pour la facilitation du commerce



3. Les pays pourraient examiner le Cadre et fixer les étapes prioritaires. Ils pourraient, par exemple, décider d'adopter l'étape A(i) ou A(ii), ou les deux simultanément. L'étape suivante – à choisir entre B(i) et B(vi) – serait fonction des besoins et des priorités des pays. Ceux-ci pourraient évaluer les sous-étapes relevant de chaque étape choisie et déterminer lesquelles seraient adaptées en vue de l'application de mesures de facilitation correctives appropriées.

4. Vu les différences de besoins et de priorités entre pays membres de la CESAP, le Cadre ne prétend pas être une solution unique pour tous. Il permet aux pays de concevoir leurs politiques et stratégies en matière de facilitation du commerce et de fixer un calendrier pour leur mise en œuvre en fonction des besoins et priorités qui leur sont propres.

5. Le Cadre complète la méthode décrite à l'annexe I pour repérer et quantifier les goulets d'étranglement sur certains axes de transit.

- - - - -