



Assemblée générale

Soixante-troisième session

17^e séance plénière

Jeudi le 2 octobre 2008, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. d'Escoto Brockmann (Nicaragua)

La séance est ouverte à 10 h 15.

Séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Point 52 de l'ordre du jour

Groupes de pays en situation particulière

- b) Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit**

Rapport du Secrétaire général (A/63/165)

Projet de résolution (A/63/L.3*)

Le Président (*parle en espagnol*) : L'Assemblée générale, conformément à sa résolution 62/204 du 19 décembre 2007, va maintenant entamer ses séances plénières de haut niveau d'une durée de deux jours, consacrées à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Les membres se rappelleront que, par la résolution 62/204, l'Assemblée générale avait prié le Président de l'Assemblée générale de procéder, à sa

soixante-deuxième session, à des consultations pour faciliter l'élaboration du document final de l'examen à mi-parcours et, le cas échéant, d'en arrêter les dispositions. À cet égard, dans une lettre datée du 29 septembre 2008, j'ai informé les membres des orateurs inscrits pour cette séance plénière d'ouverture.

Les membres se souviendront également que les séances plénières de haut niveau d'une durée de deux jours consisteront en des séances plénières et une réunion-débat.

(l'orateur poursuit en anglais)

Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à tous les participants à cette séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Au cours des deux prochains jours, nous nous intéresserons avant tout au travail impressionnant qui est en cours pour veiller à ce que les pays en développement sans littoral soient dotés de systèmes de transport en transit afin de faciliter leur accès au commerce international, en dépit de leur isolement géographique.

Au début de cette semaine, l'Assemblée générale a conclu son débat général. J'ai eu le plaisir de constater que nous avons consacré notre temps et nos efforts aux deux réunions de haut niveau sur les besoins particuliers de l'Afrique et sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Ces deux réunions présentaient un intérêt particulier pour les pays sans littoral. Il est à noter que 9 des 14 pays qui,

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations. Les rectifications ne doivent porter que sur les textes originaux des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau C-154A. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.



l'année dernière, présentaient les indicateurs de développement humain les plus faibles, sont des pays sans littoral.

Les dirigeants du monde se sont accordés à dire que les secousses qui agitent les places financières mondiales ne doivent pas mettre en péril les engagements de financement pris à l'égard de l'Afrique et pour la réalisation des OMD. Les représentants des pays en développement sans littoral savent mieux que quiconque que leurs économies sont vulnérables face aux fluctuations des marchés et à la hausse des coûts de transport. Je promets de faire tout mon possible, en tant que Président de l'Assemblée générale, pour veiller à ce que la communauté internationale continue de fournir un appui aux nations sans littoral.

Nous vivons une époque troublée, et des milliards d'individus attendent de l'ONU qu'elle tienne les promesses en matière de sécurité et de bien-être qu'elle leur a faites et remplisse la mission qu'ils lui ont confiées.

Au vu des réalisations accomplies depuis la Conférence d'Almaty de 2003, je suis encouragé de constater que l'ONU joue un rôle central et effectif dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Faciliter les négociations et aider à exécuter des projets de développement complexes, telle est la vocation de l'ONU. Le succès de ce Programme ne peut que renforcer l'ONU à un moment où elle cherche à accroître sa participation à l'élaboration des politiques économiques internationales.

La Conférence d'Almaty de 2003 avait pour but d'établir des partenariats mondiaux pour répondre aux besoins spéciaux des pays concernés qui restent en marge de l'économie mondiale en s'attaquant de manière spécifique mais dans une perspective globale à ce problème.

Le Programme d'action d'Almaty qui en a résulté fait ressortir un ensemble clair de priorités en matière de politiques de transit, de développement et d'entretien de l'infrastructure, de commerce international et de facilitation des échanges, ainsi qu'en ce qui concerne les mesures d'appui international.

Des progrès considérables ont été accomplis depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, il y a cinq ans. Grâce à leurs efforts de coopération, les

nations donatrices, diverses organisations internationales, régionales et sous-régionales et les institutions financières ont accru leur aide et leur appui ciblés aux pays en développement de transit et sans littoral.

En elle-même, la décision prise par l'Assemblée générale d'organiser le présent examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty reflète l'attachement de la communauté internationale à sa mise en œuvre intégrale et effective.

Cependant, il faut encore accomplir bien davantage pour atteindre l'objectif primordial du Programme qui est de mettre en place des systèmes efficaces de transport en transit dans toutes les régions sans littoral du monde.

Les réalités géographiques, associées à de graves déficiences des infrastructures et à de lourdes procédures de passage à la frontière, constituent toujours des obstacles considérables au commerce extérieur des pays en développement sans littoral.

Le développement des exportations des pays sans littoral est sévèrement restreint par les coûts croissants du transport en transit, qui limitent la gamme des exportations et marchés potentiels où les marchandises peuvent être échangées de façon concurrentielle et profitable.

Aujourd'hui, les coûts élevés des transactions commerciales demeurent le principal obstacle à l'accès équitable et concurrentiel des pays sans littoral aux marchés mondiaux.

Cet examen à mi-parcours est un processus extrêmement important pour évaluer ce qui a été accompli jusqu'à présent et ce que l'on peut améliorer. Il guidera la seconde moitié de la période de mise en œuvre du Programme d'Almaty de sorte que celui-ci puisse mieux aider les pays en développement sans littoral à intégrer véritablement le système commercial international.

Nous savons que le succès a jusqu'à présent reposé sur un éventail de partenaires. Ils ont permis l'établissement de systèmes de transport en transit plus efficaces qui profitent aux pays en développement sans littoral et à leurs voisins de transit dans toutes les régions du monde.

La générosité et l'appui des États Membres ont été, sont et resteront cruciaux pour préserver les progrès accomplis et accélérer les progrès dans les

années à venir. À cet égard, je voudrais remercier tout particulièrement M. Yukio Takasu, du Japon, pour son excellent travail de facilitation du processus de négociation du document final que les États Membres devraient adopter demain.

Profitons tous de la présente séance pour réaffirmer l'importance cruciale de ces partenariats, au premier rang desquels le système des Nations Unies.

(l'orateur poursuit en espagnol)

Je donne maintenant la parole au Secrétaire général.

Le Secrétaire général (*parle en anglais*) : La semaine dernière, j'ai organisé une réunion de haut niveau sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Nous avons saisi l'occasion pour examiner les progrès enregistrés dans la réalisation des OMD. J'ai averti que nous allions bientôt manquer de temps pour honorer les promesses faites au monde en développement.

La réponse a été exceptionnelle. Les gouvernements, les fondations, les groupes de la société civile et les entreprises ont joint leurs forces. Nous avons réussi à forger de nouveaux partenariats et à élaborer de nouveaux plans d'action pour accélérer les progrès. Nous avons obtenu des engagements sans précédent sous forme de promesses d'aide aux pauvres du monde. Les chiffres finaux ne sont pas encore connus, mais le total pourrait avoisiner les 16 milliards de dollars. Je suis à présent plus optimiste quant à la possibilité d'atteindre les OMD d'ici à 2015.

Aujourd'hui, nous tirons la sonnette d'alarme pour le Programme d'action d'Almaty. J'espère une réaction tout aussi porteuse d'espoir.

Trop de pays en développement sans littoral ne sont pas en voie de réaliser les OMD. Selon le Programme des Nations Unies pour le développement, ils représentent 10 des 20 pays dont le niveau de développement humain est le plus faible.

Il est vital que les pays en développement sans littoral augmentent le volume de leurs exportations afin de réaliser les OMD. Actuellement, les 31 pays en développement sans littoral du monde ne sont concernés que par moins de 1 % des échanges mondiaux de marchandises.

Le plus grand obstacle à la hausse de cette part est le coût très élevé du transport. Dans certains pays en développement sans littoral, ce coût peut dépasser

70 % de la valeur des exportations. Il contraint à présent le commerce davantage que les tarifs douaniers. Nous avons clairement besoin d'un effort plus vigoureux en faveur de la coopération internationale.

Des progrès encourageants sont enregistrés dans la mise en œuvre du Programme d'Almaty. De nombreux pays améliorent leurs politiques de transport en transit. Cela fait qu'il est plus aisé pour les pays sans littoral d'utiliser les ports et routes des États voisins. La facilitation des échanges réduit également le coût des affaires.

Il reste encore beaucoup à accomplir en matière de développement des infrastructures. Les routes et voies ferrées demeurent insuffisantes. Nombre de ports emploient des équipements obsolètes pour la manipulation des cargaisons. Il importe de mobiliser davantage d'appui international pour améliorer les infrastructures.

Le Sommet du Millénaire de septembre 2000 s'est engagé à répondre aux besoins spéciaux des pays en développement sans littoral. Le Programme d'action d'Almaty traduit cet engagement en mesures spécifiques.

L'ONU appuie le Programme d'Almaty en aidant les pays à étendre les réseaux de transport intégrés; moderniser les opérations de douane; renforcer les capacités de négociation commerciale; et élaborer des indicateurs de suivi des progrès. Nous nouons des partenariats avec les institutions financières et les banques régionales de développement dans le cadre de nos activités.

Les résultats obtenus jusqu'à présent sont encourageants. Toutefois, il nous faut une mise en œuvre intégrale par tous les partenaires si nous voulons accomplir des progrès notables. Trouvons dans la réussite de la réunion de haut niveau sur les OMD l'inspiration nécessaire pour cet examen.

Le Président (*parle en espagnol*) : L'Assemblée va maintenant entendre une allocution du Président de la Mongolie, S. E. M. Nambar Enkhbayar.

Le Président Enkhbayar (*parle en anglais*) : C'est un plaisir pour moi de prendre la parole à l'occasion de la séance d'ouverture de la séance de haut niveau que l'Assemblée générale consacre à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Je salue vivement le rôle moteur du Secrétaire général Ban Ki-moon qui a su dynamiser les activités des organisations du système des Nations Unies dans le cadre des efforts concertés entrepris pour mettre en œuvre le Programme. La Mongolie félicite également le Haut-Représentant Cheick Diarra et son Bureau pour leur coordination cohérente de tous les travaux préparatoires à cet examen de haut niveau.

Les deux jours à venir seront consacrés à une discussion approfondie, qui nous permettra de faire le point sur les progrès réalisés à ce jour dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, d'en tirer ensemble les leçons et de décider des mesures à prendre pour surmonter les obstacles qui persistent afin d'accélérer la réalisation du Programme.

Il est gratifiant de noter qu'au cours des cinq dernières années, les pays en développement sans littoral ou de transit, avec l'aide de leurs partenaires développés, ont enregistré une certaine avancée dans les cinq domaines prioritaires du Programme. Ils ont progressé dans leur réforme de la politique générale, notamment avec la libéralisation des services de transit et de transport, l'adhésion accrue aux conventions internationales pertinentes, l'aménagement de couloirs régionaux de transport intermodal et l'harmonisation de règles et de normes communes.

Aujourd'hui, la communauté internationale a davantage conscience du fait que pour les pays en développement sans littoral, les coûts élevés du transport en transit constituent un obstacle plus redoutable que les droits de douane appliqués selon la clause de la nation la plus favorisée. On constate donc, ce qui est encourageant, une reconnaissance beaucoup plus large des besoins particuliers des pays en développement sans littoral, et un plus fort engagement de nos partenaires de développement en ce qui concerne le développement des infrastructures de transport et la facilitation du commerce ainsi que l'aide, l'allègement de la dette et l'accès au marché.

Les institutions multilatérales et de développement, ainsi que les organisations régionales, tendent également à accorder davantage d'attention et de ressources à la mise en place de systèmes efficaces de transit. Tous ces efforts sont encourageants et devraient encore être accentués pour assurer une mise en œuvre pleine et effective du Programme.

Ces dernières années ont été relativement favorables à la croissance et au développement économiques en général des pays en développement

sans littoral, pris dans leur ensemble. Selon le rapport du Secrétaire général (A/63/165), le produit intérieur brut des pays en développement sans littoral a augmenté de près de 8 % par an entre 2003 et 2006. Les investissements directs étrangers ont également augmenté sur la même période. En outre, en 2006, plus de 90 % des exportations des pays en développement sans littoral vers les pays développés entraînent en franchise de droits, augmentation significative par rapport à 2003, où ce taux était de 70 %.

Malgré ces évolutions positives, les pays en développement sans littoral rencontrent toujours des difficultés considérables, inhérentes à leur handicap géographique. Au cours des dix dernières années, leur part dans les exportations mondiales est resté d'une faiblesse inacceptable – moins de 0,6 %, les produits de base constituant le plus gros de ces exportations.

En Mongolie, les coûts du transport en transit pour la Russie et la Chine représentent pas moins de 8 % du PIB. Par conséquent, dans le but de promouvoir un accord sous-régional complet pour harmoniser les réglementations sur le transit et réduire ces coûts, notre pays a entrepris de négocier avec ses deux voisins un Accord-cadre tripartite sur le transport en transit. Le projet d'accord a été accepté sur le principe et les négociations sur les annexes se poursuivent.

Cet accord tripartite, une fois conclu, fournira un cadre juridique à des systèmes de transit efficaces vers et à travers la Mongolie, en autorisant la liberté de transit par tous les modes de transport et en facilitant la simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures administratives et douanières et de la documentation y relative.

Pour résoudre les problèmes posés par le commerce transfrontalier et le transport en transit, la coopération sous-régionale et régionale et l'intégration des pays en développement sans littoral et de leurs voisins sont fondamentaux. Dans ce contexte, nous saluons les initiatives régionales visant à promouvoir le développement de réseaux régionaux de transport en transit ferroviaire et routier, notamment les accords sur la Route d'Asie et sur le Réseau de chemin de fer transasiatique, auxquels la Mongolie est déjà partie.

Le fait que les pays en développement sans littoral restent à l'écart des systèmes commerciaux internationaux les empêche d'utiliser pleinement le commerce comme un outil pour atteindre les objectifs correspondants du Millénaire pour le développement. Dans son Rapport mondial sur le développement

humain (2007-2008), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) cite un chiffre décourageant : sur les 20 pays au plus faible indicateur de développement humain, 10 sont des pays en développement sans littoral. Leurs difficultés sont encore exacerbées par les crises mondiales actuelles – alimentaire, énergétique et financière.

À cet égard, nous devons saisir l'occasion que nous offre l'examen de la mise en œuvre du Programme pour rechercher de nouveaux moyens de répondre au plus vite à ces problèmes mondiaux de développement, aussi bien anciens que nouveaux.

L'accroissement de l'aide internationale en faveur de la diversification des exportations, du développement des infrastructures, du renforcement des capacités institutionnelles et d'un meilleur accès au marché est cruciale pour les pays en développement sans littoral. Puisque les coûts de transaction élevés sont la principale cause de marginalisation de ces pays par rapport au système commercial international, les négociations actuelles sur l'accès au marché des produits agricoles et non agricoles devraient, selon nous, accorder une attention particulière aux produits des pays en développement sans littoral.

En outre, les négociations sur la facilitation du commerce, notamment sur l'article V du GATT, offrent l'occasion de définir les règles et normes internationalement applicables qui sont les plus urgentes. Je réitère ici la proposition que j'ai déjà formulée l'an passé lors de la réunion thématique d'Oulan-Bator, à savoir d'envisager la négociation d'un accord multilatéral séparé sur les thèmes couverts par l'article V du GATT sur la liberté de transit.

La réunion d'Oulan-Bator sur le commerce et la facilitation du commerce et celle du Burkina Faso sur le développement des infrastructures ont beaucoup contribué à la préparation de fond de cet examen à mi-parcours. Je crois savoir que le Bureau du Haut-Représentant s'apprête à publier les documents issus de ces réunions thématiques.

Afin de rendre le plus efficaces possible nos efforts concertés pour promouvoir les intérêts des pays en développement sans littoral, et notamment pour appliquer pleinement et effectivement le Programme d'action d'Almaty, j'ai récemment proposé la création d'un groupe de réflexion international et offert de l'accueillir à Oulan-Bator. Je constate avec satisfaction que cette initiative a remporté le soutien actif des autres membres du groupe.

Nous espérons également que les organismes pertinents du système des Nations Unies et les institutions financières internationales et régionales, ainsi que nos partenaires de développement, interviendront pour assurer le fonctionnement efficace et effectif de ce mécanisme.

S'agissant de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty au niveau national, la Mongolie a adopté plusieurs mesures novatrices pour établir un cadre politique et promouvoir les partenariats public-privé. Sur mon initiative, la Stratégie nationale de développement, projet de développement complet à moyen et long terme fondé sur les objectifs du Millénaire, a été adoptée cette année. La Stratégie fait du développement humain et de la modernisation des infrastructures la priorité des priorités pour faire de la Mongolie un pays à revenu intermédiaire d'ici à 2021.

En outre, le Comité national pour la facilitation du commerce et des transports, établi en 2005, est chargé de coordonner la mise en œuvre du Programme dans tout le pays. Afin d'assurer un large partenariat, il réunit des représentants du gouvernement, du secteur privé d'institutions universitaires et d'organisations non gouvernementales.

Par ailleurs, avec la participation active de toutes les parties prenantes, la Mongolie a élaboré un programme complet de développement du secteur, appelé Transit Mongolie, qui englobe l'ensemble des priorités du Programme d'Almaty et des objectifs spécifiques à la Mongolie. Nous pensons donc que la création d'un mécanisme institutionnel spécialisé, en parallèle avec le plan d'action pertinent, constitue une base solide pour la mise en œuvre effective du Programme. En outre, l'engagement actif d'investisseurs, mongols et étrangers, et des entrepreneurs locaux aide à mieux mobiliser les ressources financières et humaines nécessaires.

Enfin, je tiens à souligner le rôle capital de la coopération régionale et internationale pour ce qui est d'assurer la mise en œuvre effective du Programme. À cet égard, ma délégation appuie sans réserve les dispositions en la matière contenues dans le projet de document final qui devrait être adopté à l'issue de notre réunion d'examen.

Nous saluons les efforts considérables accomplis par les organismes des Nations Unies, en particulier par le Bureau du Haut-Représentant, pour coordonner toutes les activités entreprises à l'échelle du système en vue de la mise en œuvre du Programme. Nous

reconnaissons également le travail et l'appui fournis par nos partenaires de développement, tant bilatéraux que multilatéraux, notamment la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), les commissions régionales, la Banque mondiale et les banques de développement régionales.

Je souhaite à l'Assemblée que ses travaux soient couronnés de succès, et débouchent sur un résultat constructif.

Le Président (*parle en espagnol*) : Je remercie le Président de la Mongolie de l'allocation qu'il vient de prononcer.

Je donne maintenant la parole à S. E. M. Hamed Diane Semega, Ministre de l'équipement et des transports du Mali.

M. Semega (Mali) : En ma qualité de Ministre de l'équipement et des transports et chef de la délégation malienne, permettez-moi, Monsieur le Président, au nom de S. E. M. Amadou Toumani Touré, Président de la République du Mali et Président en exercice du Groupe des pays en développement sans littoral de vous transmettre ses salutations fraternelles.

Qu'il me soit permis, au nom des 31 pays membres de notre organisation, de saluer, S. E. M. Choumaly Sayasone, Président de la République démocratique populaire lao, qui a conduit avec brio et doigté les activités du Groupe des pays en développement sans littoral depuis sa formation en 1994. Son mandat a permis d'obtenir un bilan sans doute positif. Il suffirait, à cet égard, de rappeler le rôle précieux et déterminant qu'il a joué dans l'adoption du Programme d'action d'Almaty.

Je voudrais également remercier le Président du Kazakhstan, S. E. M. Nazarbayev, dont le pays a abrité la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des institutions internationales financières et de développement sur la coopération en matière de transit; une rencontre désormais historique dont les recommandations sont consignées dans ce qu'on appelle depuis le Programme d'Almaty.

Le Groupe des pays en développement sans littoral exprime sa gratitude à l'Ambassadeur Chowdhury, Secrétaire général adjoint sortant, chargé des pays en développement sans littoral, pour son engagement constant et son total dévouement à la mise

en œuvre de la lourde mission qui était la sienne, ainsi que pour la pertinence de ses nombreuses initiatives.

Je voudrais, enfin, adresser mes chaleureuses félicitations à mon compatriote l'Ambassadeur Cheick Sidi Diarra pour la mission exaltante que S. E. M. Ban Ki-moon a bien voulu lui confier.

L'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty auquel nous allons procéder intervient cinq ans après son adoption par la résolution 58/201, en date du 23 décembre 2003.

La problématique du développement doit être analysée dans le cadre de la mondialisation des économies. Les pays en développement sans littoral ne font pas exception. Tout au contraire, la plupart d'entre eux sont exclus du commerce international et ceux qui y participent sont largement tributaires des aléas de l'économie mondiale.

Il ne me paraît pas inutile, aujourd'hui, de dresser un tableau, même sommaire, des dures contraintes imposées par la géographie à nos pays en lutte pour leur développement économique et social.

Quelques chiffres aideront à illustrer éloquemment cette situation. Les 31 pays en développement sans littoral couvrent 12,5 % de la surface du globe avec leurs 16,3 millions de kilomètres carrés et représentent une population de 370 millions d'habitants, soit 5,5 % de la population mondiale estimée à plus de 6 milliards. Ils ne génèrent pas plus de 2 % du produit planétaire brut. Leur caractéristique fondamentale réside dans leur éloignement de la mer, ce qui a pour conséquence directe d'induire des coûts de transport excessifs, ainsi, le Kazakhstan est le pays enclavé qui est le plus distant de la mer, avec son port d'attache le plus proche à 3 750 kilomètres. Il existe, certes, des disparités entre les pays en développement sans littoral qui comptent quelques pays producteurs et exportateurs de pétrole.

Leur endettement extérieur devient de plus en plus insoutenable. Quant au commerce extérieur, la compétitivité des pays en développement sans littoral est lourdement affectée par tout ce qui touche au transport et au transit. Ainsi, avec des ressources à l'exportation limitées, il faut déplorer, subséquentement, des capacités d'offre limitées et peu diversifiées qui portent généralement sur des produits pauvres. Le corollaire des pays en développement est la faiblesse notoire des infrastructures physiques qui sont trop coûteuses à développer pour leurs budgets.

Un dernier chiffre : les pays en développement sans littoral ont des coûts de transaction liés au transport se situant en moyenne entre 15 et 25 %, c'est-à-dire près de deux fois ceux des pays de transit et plus de trois fois ceux des pays développés.

Ces constats étant faits, il reste que, jamais les défis à relever n'ont été aussi lourds qu'aujourd'hui, avec les trois crises qui ont éclaté en chaîne, tout particulièrement ces deux dernières années, la dernière en date étant celle des finances internationales. Ces crises ont fortement secoué les pays développés et d'autres pays en développement moins fragiles, et on imagine combien aujourd'hui elles menacent tout simplement jusqu'aux fondements socioéconomiques et politiques des pays en développement sans littoral.

Si la communauté internationale ne réagit pas avec plus de détermination et de façon plus conséquente, les sacrifices consentis par les pays en développement sans littoral en rapport avec nos partenaires seraient vains. Les résultats encourageants enregistrés par cette catégorie de pays depuis une décennie, concourant, notamment, à restructurer et à adapter leurs économies aux exigences de la mondialisation, seront ainsi perdus.

Nous sommes ici à l'examen à mi-parcours pour faire clairement entendre les appréhensions fortes qui sont exprimées dans nos pays afin que la communauté internationale se mobilise. La situation aggravée de fait de nos pays nous interpelle tous, et principalement les pays développés de même que, dans une moindre mesure, les pays émergents.

Dans son rapport en date du 13 août 2007, le Secrétaire général indiquait que

« L'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action d'Almaty est un important processus visant à déterminer ce qui a été accompli jusqu'à présent, ce qui aurait pu être mieux fait et comment mettre à profit la deuxième moitié de la période de mise en œuvre pour aider au mieux les pays en développement sans littoral. » (A/62/226, par. 23)

Avec la mondialisation qui s'affirme chaque jour davantage, les pays de plus en plus doivent être compétitifs pour tirer meilleur parti du système commercial multilatéral, à travers l'Organisation mondiale du commerce (OMC). En effet, les règles de l'OMC mettent à disposition des instruments qui

permettent aux pays en développement de mieux se préparer à la compétition mondiale.

À titre d'exemple, je citerai le traitement spécial et différencié dont l'application, au-delà de l'octroi des délais de transition ou de mise à niveau, permettrait l'octroi d'un délai de mise en œuvre de l'assistance technique et du renforcement des capacités des pays en développement sans littoral.

À cet égard, j'adresse au nom du Groupe des pays en développement sans littoral, mes vifs remerciements à la Banque mondiale et à l'OMC pour avoir appuyer les pays par la mise en place d'une méthodologie d'autoévaluation des situations nationales. L'analyse des situations nationales permettra la notification du temps nécessaire pour la mise en œuvre de leurs obligations et surtout du détail de l'assistance technique et du renforcement des capacités nécessaires.

Mes remerciements vont également à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) pour la constitution d'un groupe de négociations des pays en développement sans littoral et le renforcement des capacités au niveau des pays en vue de familiariser les experts nationaux aux mécanismes de négociations commerciales.

La cérémonie d'aujourd'hui me donne enfin l'occasion de remercier, pour son soutien constant toute la famille des Nations Unies et, particulièrement le Secrétaire général Ban Ki-moon. Ce soutien, à travers différentes actions, a contribué à faire avancer la mise en œuvre du Programme d'Almaty.

Mes remerciements vont également au Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires, mandaté par S. E. M. Ban Ki-moon, Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies, pour assurer la coordination des travaux préparatoires et l'organisation de la présente Revue, à qui j'adresse mes félicitations pour la clarté et l'efficacité de la démarche.

Je voudrais conclure avec cet adage africain, qui dit ceci : lorsque deux éléphants se battent, c'est l'herbe de la savane qui souffre. Dans le contexte de la globalisation et de la mondialisation, le Programme d'action d'Almaty n'est certainement pas une baguette magique. Cependant, sa mise en œuvre intégrale et diligente permettrait aux pays en développement sans littoral de ne plus être l'herbe écrasée des terrains vagues de la mondialisation, en leur permettant de

participer à la compétition économique globale. C'est cela l'équité.

Le Président (*parle en espagnol*): Je donne maintenant la parole à S. E. M. Pranab Mukherjee, Ministre des affaires étrangères de l'Inde.

M. Mukherjee (Inde) (*parle en anglais*): Le Programme d'action d'Almaty a permis de prendre clairement conscience des besoins et des problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, y compris la nécessité d'y répondre par un appui international durable.

Tout aussi important, est le fait d'avoir compris que toute solution effective doit prendre en compte les contraintes et les problèmes auxquels se heurtent les pays en développement de transit qui sont voisins de pays en développement sans littoral.

Cependant, notre examen montre que toute la difficulté réside en fait dans les détails de la mise en œuvre.

Malgré tous leurs efforts, les pays en développement sans littoral n'ont pas pu tirer pleinement parti de la croissance observée au niveau mondial depuis Almaty, et nombre d'entre eux restent en marge du système commercial international.

La modernisation des procédures de facilitation du commerce et de transit reste en suspens, principalement parce que les pays ne possèdent pas les ressources et les capacités requises, et ne reçoivent pas l'assistance financière et technique nécessaire à cette fin.

Ce n'est donc pas une coïncidence si sur les 31 pays en développement sans littoral, 16 restent classés parmi les pays les moins avancés. Les crises mondiales actuelles de l'alimentation et de l'énergie ont accentué leurs problèmes.

Il nous faut donc absolument saisir cette occasion pour évaluer précisément les obstacles à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Divers rapports de l'ONU et d'autres organes désignent clairement le manque de ressources comme l'obstacle principal à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Les projets de développement des infrastructures pour le transport en transit supposent des investissements importants et de longues périodes de

gestation, avec généralement de faibles taux de rendement et des risques comparativement plus élevés.

Naturellement, il devient difficile d'attirer les investissements du secteur privé, particulièrement dans les pays où le secteur privé n'est lui-même pas bien développé.

L'aide publique au développement (APD) reste par conséquent cruciale pour le financement à long terme. Cependant, malheureusement, l'APD en faveur du secteur des transports a en réalité baissé dans les pays en développement sans littoral. En outre, le développement de l'infrastructure doit être complété par des systèmes efficaces de gestion du stockage et de la logistique et par des réseaux intégrés d'information et de communication. Il exige également une intégration régulière des infrastructures de transport des pays en développement sans littoral avec les infrastructures de transport en transit des pays en développement de transit voisins, ainsi qu'avec tous les couloirs de transport en transit. Le transport intermodal doit lui aussi être encouragé. Tout cela exige une assistance financière et technique considérable, ainsi qu'un renforcement des capacités.

Les pays en développement de transit sont eux-mêmes confrontés à de nombreux défis en matière de développement. Pourtant, ils supportent les coûts additionnels liés à la fourniture d'équipements de transport en transit aux pays sans littoral, alors même qu'ils ont sur leur propre territoire des régions qui sont aussi loin de la mer que celles des pays sans littoral. Les pays en développement de transit le font dans un esprit de coopération et d'amitié, mais ils ont aussi besoin d'un appui international accru.

Une autre forme d'assistance prévue dans le Programme d'action d'Almaty a également été limitée. L'allègement de la dette ne s'est pas traduit par des ressources supplémentaires, étant donné qu'une grande partie de la dette était déjà constituée par des arriérés. Le transfert de technologie ne s'est pas concrétisé. Nous devons mettre en place un mécanisme volontariste pour promouvoir le transfert de technologie à des taux préférentiels.

Renforcer le commerce international à partir des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit est crucial pour le développement de ces pays. Cela exige un environnement international favorable. Les pays développés doivent assurer un meilleur accès au marché pour les produits qui intéressent

particulièrement les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit. Le principe fondamental d'un traitement spécial et différencié demeure un impératif incontournable.

Les questions du commerce et du transit sont inextricablement liées. Le renforcement de la facilitation du commerce, l'efficacité des contrôles douaniers et la simplification des documents et des procédures relatives au commerce international exigent une assistance technique et financière.

Nous devons également garder à l'esprit que la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty varie considérablement selon les régions, et qu'il n'y a pas de modèle unique. Les initiatives bilatérales jouent également, le cas échéant, un rôle fondamental.

L'attention accrue portée aux défis posés aux pays en développement sans littoral a montré qu'il y a dans quelques pays en développement des régions qui ont du mal à accéder aux marchés mondiaux pour des raisons de géographie ou de frontières politiques. Du fait de cette absence d'accès facile à la mer et de l'éloignement des marchés internationaux, ils sont confrontés à des problèmes analogues à ceux des pays en développement sans littoral. Il conviendrait de reconnaître ce besoin et de lancer un appel à la coopération pour répondre aux exigences particulières en matière de transit des régions sans littoral d'un pays.

Nous avons des relations historiques excellentes avec nos voisins sans littoral, et nous accordons la plus haute importance au resserrement de ces liens, y compris en coopérant sur les questions du transport en transit. Nous avons également contribué aux efforts de développement d'autres pays en développement sans littoral et pays en développement de transit, dans le cadre de la coopération Sud-Sud.

Les pays sans littoral qui ont une frontière adjacente à la nôtre bénéficient d'accords de coopération bilatérale spéciaux pour faciliter le transit de leurs marchandises par l'Inde.

Les initiatives régionales visant à améliorer la connectivité du transit et le commerce interrégional sont une autre de nos priorités. Nous continuons également d'établir des partenariats financiers avec nos voisins sans littoral pour développer des infrastructures, et nous mettons à leur disposition une assistance technique et économique ainsi qu'une aide au renforcement des capacités.

Nous espérons que cet examen à mi-parcours dynamisera la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, y compris pour ce qui est de la fourniture d'une assistance accrue par la communauté internationale.

Avant de conclure, je voudrais remercier M. Cheick Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et son équipe, pour l'excellent travail qu'ils accomplissent, et pour leurs efforts en vue d'assurer le succès de cette réunion d'examen.

Le Président (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Hans Winkler, Secrétaire d'État aux affaires européennes et internationales de l'Autriche.

M. Winkler (Autriche) (*parle en anglais*) : Je voudrais tout d'abord exprimer ma sincère reconnaissance pour l'occasion qui m'est offerte de m'adresser à l'Assemblée dans le cadre de ce débat sur les pays en développement sans littoral, un débat qui est, à mon avis, non seulement opportun mais aussi de la plus haute importance.

Malgré de réels progrès vers la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), en particulier dans le domaine de la réduction de la pauvreté, ce sont toujours les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires qui sont le plus durement touchés. Ils ont besoin de toute notre attention, comme le soulignent les rapports pertinents sur la réalisation des OMD et sur les progrès en la matière.

L'année 2008 a été marquée par un certain nombre de réunions importantes sur la coopération pour le développement auxquelles ont participé des responsables politiques, notamment de nombreux chefs d'État et de gouvernement. J'ai personnellement assisté à la douzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et au Forum de haut niveau sur l'efficacité de l'aide au développement, tenus tous les deux à Accra plus tôt cette année et qui ont confirmé que le groupe d'États auxquels nous nous intéressons aujourd'hui a vraiment besoin de toute notre attention.

Je tiens à rappeler également les sommets sur l'Afrique et sur les objectifs du Millénaire pour le développement, qui se sont déroulés il y a quelques

jours et auxquels le Président fédéral et le Chancelier fédéral de la République d'Autriche ont assisté.

Par ailleurs, nous sommes actuellement en train de préparer la Conférence internationale de suivi de Doha sur le financement du développement chargée d'examiner la mise en œuvre du Consensus de Monterrey, qui se déroulera de la fin novembre au début du mois de décembre.

Toutes ces réunions de haut niveau n'auraient servi à rien si elles n'avaient été suivies d'actions concrètes. C'est pourquoi il est aujourd'hui grand temps d'intensifier de manière substantielle nos efforts communs – ceux des pays développés comme ceux des pays en développement – pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) au profit de tous les pays et de tous les peuples du monde.

L'Autriche considère que le Programme d'action d'Almaty marque une étape importante dans la reconnaissance des besoins et des problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. Notre objectif commun doit être de les intégrer effectivement dans l'économie mondiale. C'est une condition préalable à la réduction de la pauvreté et à la réalisation des OMD.

À mi-parcours de l'exécution du Programme d'action d'Almaty, nous devons faire le point et voir où nous en sommes dans nos efforts communs pour aider les pays en développement sans littoral à triompher des obstacles qui entravent leur développement.

On compte dans le monde 31 pays en développement sans littoral et ces pays continuent de se heurter à de graves obstacles qui les empêchent de réaliser les objectifs que sont la lutte contre la pauvreté et l'élévation du niveau de vie de leur population. D'après le classement de l'indicateur de développement humain pour 2007-2008, 8 des 12 pays ayant les résultats les plus faibles sont des pays sans littoral, 10 pays sans littoral font partie des pays ayant un indicateur de développement humain faible, et aucun des pays sans littoral non européens ne fait partie des pays ayant un indicateur de développement humain élevé.

L'une des raisons pour lesquelles les indicateurs économique et de développement humain des pays sans littoral sont généralement bien inférieurs à ceux des pays voisins côtiers est qu'ils sont tributaires des voies de transit d'autres pays pour leur accès aux marchés extérieurs.

Les pays en développement sans littoral de l'Afrique subsaharienne sont particulièrement touchés par ce phénomène. L'isolement vis-à-vis des marchés mondiaux, la faiblesse des infrastructures, les problèmes de communication et les retards de logistique entraînent une hausse importante des dépenses pour les entreprises africaines et imposent un fardeau supplémentaire à leurs économies. Les surplus de dépenses que subit le secteur privé, en particulier pour les transports et l'énergie, sont énormes, et éliminent les avantages comparatifs potentiels de ces pays, comme par exemple des coûts salariaux plus faibles.

Je voudrais faire part de l'expérience de l'Autriche, pays sans littoral, essentiellement montagneux et situé au cœur de l'Europe. Notre situation géopolitique après la Seconde Guerre mondiale – à la frontière entre deux systèmes politique et économique différents – a fait obstacle à notre intégration économique et commerciale. La chute du mur de Berlin et la disparition du rideau de fer en 1989, l'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne en 1995, et l'ouverture de l'Union européenne vers l'Europe de l'Est ont ouvert à l'Autriche des perspectives économiques sans précédent et assuré le bien-être de sa population.

Notre exemple montre qu'il faut non seulement un bon environnement économique et social mais aussi des conditions géopolitiques favorables pour faire avancer l'intégration et la coopération régionales. Aujourd'hui, en tant que membre de l'Union européenne, l'Autriche a accès à tous les ports des États membres de l'Union européenne par voies routière, ferroviaire et maritime. Le transit par les ports de la mer Noire et l'accès à ces ports sont garantis par la Convention du Danube qui régleme et garantit la liberté de la circulation sur le Danube.

Pendant la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue de 1973 à 1982, l'Autriche a présidé le groupe des pays dits « géographiquement désavantagés », qui sont pour la plupart des pays en développement sans littoral. À ce titre, l'Autriche a représenté leurs intérêts, en se concentrant principalement sur la participation à la recherche sur l'utilisation des ressources marines, la représentation au sein des entités de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la question des droits de transit et de l'accès à la mer.

L'intégration européenne nous a fourni une aide précieuse. La planification conjointe des moyens et des voies de transport et l'aide financière collective accordée à des projets dans le secteur de l'infrastructure permettent de lutter contre les effets environnementaux néfastes du trafic en transit.

Du fait de sa propre histoire et de son expérience, l'Autriche met l'accent sur sa coopération pour le développement avec des partenaires dans des pays sans littoral tels que le Burkina Faso, l'Ouganda, l'Éthiopie, le Bhoutan, Moldova et l'ex-République yougoslave de Macédoine. Nous nous concentrons tout particulièrement sur l'aide au développement des infrastructures régionales dans l'Afrique subsaharienne et sur la contribution au Fonds d'affectation spéciale

Union européenne-Afrique pour le renforcement de l'infrastructure.

Sur la base de notre propre expérience, et parce que les statistiques et les faits le confirment, je voudrais insister sur l'importance de l'intégration régionale. On ne saurait trop la souligner. Elle assure la sécurité et la paix, et prévient les crises grâce à une stabilité politique et économique commune et à un cadre juridique commun, qui constituent les conditions préalables indispensables au transit et à l'accès sans entrave à la mer.

C'est sur ces considérations, Monsieur le Président, que je conclus, en vous souhaitant – et à nous tous – une séance fructueuse.

La séance est levée à 11 h 15.