



# Assemblée générale

Soixante-troisième session

**18<sup>e</sup>** séance plénière

Jeudi le 2 octobre 2008, à 15 heures  
New York

*Documents officiels*

*Président* : M. d'Escoto Brockmann ..... (Nicaragua)

*En l'absence du Président, M. Yáñez-Barnuevo (Espagne), Vice-Président, assume la présidence.*

félicite le Président de l'Assemblée pour son élection à la présidence de cet organe important.

*La séance est ouverte à 15 h 10.*

## 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 (*suite*)

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 par intérim (*parle en espagnol*) :**

Je donne maintenant la parole à S. E. M. Thongloun Sisoulith, Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères de la République démocratique populaire lao.

**M. Sisoulith** (République démocratique populaire lao) (*parle en anglais*) : Au nom de la délégation lao, je

Je voudrais également féliciter l'Ambassadeur Yukio Takasu, du Japon, pour la manière efficace dont il a facilité les négociations sur le texte issu de la présente séance.

Nous remercions le Secrétaire général Ban Ki-moon pour son rapport détaillé sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Nous sommes satisfaits des progrès réalisés jusqu'ici. Les problèmes et besoins spécifiques aux pays en développement sans littoral ont largement été reconnus, et une attention et des ressources accrues ont été accordées par les institutions multilatérales de développement régionales et mondiales à la création de systèmes de transit efficaces.

Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire pour que le Programme d'action d'Almaty soit mis en pratique. À cet égard, d'autres mesures sont nécessaires pour accélérer la création de systèmes de transit viables et prévisibles, grâce à la promotion d'accords de coopération régionaux et sous-régionaux, une coopération plus étroite entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins, une réforme des politiques de transit et des mesures de facilitation du commerce. Il est aussi important d'offrir aux produits en provenance des pays en développement sans littoral un meilleur accès aux marchés.

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.



Malgré certains progrès, la croissance économique et le bien-être social des pays en développement sans littoral restent vulnérables aux chocs externes et aux multiples défis auxquels la communauté internationale est confrontée : l'instabilité financière, le ralentissement économique mondial, l'augmentation des prix du pétrole et des produits alimentaires et les répercussions du changement climatique. Les pays en développement sans littoral continuent d'être en marge du système commercial international à cause des coûts de transaction élevés qui les empêchent d'utiliser au mieux le commerce comme un outil leur permettant d'atteindre leurs objectifs de développement.

Le projet de déclaration encouragera de nouveau toutes les parties prenantes à s'employer davantage à leurs engagements respectifs, comme cela est prévu dans le Programme d'action d'Almaty.

Depuis son adoption, ce Programme d'action a été concrétisé dans des stratégies de développement par le Gouvernement lao. Le Comité national des transports, qui relève du Ministère des travaux publics et des transports, a été créé pour servir de mécanisme de surveillance et de communication d'informations. Stratégiquement située au cœur du Bassin du Mékong, la République démocratique populaire lao a honoré l'engagement ferme qu'il avait pris de participer activement aux cadres de coopération économique sous-régionale et de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN).

Pour tirer parti des programmes de coopération régionale et sous-régionale tout en promouvant le commerce, l'investissement et le tourisme, le Gouvernement poursuit une politique visant à faire passer progressivement le pays d'une nation sans littoral à une nation ayant des liaisons terrestres, la priorité étant donnée au développement du réseau de transport routier et des liaisons régionales et internationales, y compris les liaisons ferroviaires et l'entretien et la remise en état des routes.

Au troisième sommet des dirigeants du Bassin du Mékong, qui a eu lieu à Vientiane, en République démocratique populaire lao, en mars 2008, les dirigeants de nos six pays ont adopté une Déclaration conjointe du sommet et le Programme d'action de Vientiane pour le développement du Bassin du Mékong pour la période 2008-2012 sous le thème « Renforcer la compétitivité grâce à une plus grande connectivité ».

Nos dirigeants ont réaffirmé leur volonté d'encourager des liens plus étroits au niveau sous-régional. Ils se sont également engagés à accélérer la construction et l'amélioration des sections restantes des couloirs sous-régionaux et à élargir le réseau de couloirs grâce à des liens multimodaux, dont la liaison ferroviaire Singapour-Kunming.

Pour terminer, la République démocratique populaire lao réaffirme sa ferme détermination de poursuivre sa collaboration avec d'autres pays en développement sans littoral et avec ses voisins de transit pour le suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Nous remercions sincèrement tous les bailleurs de fonds pour l'aide généreuse qu'ils nous ont apportée ces dernières années. Néanmoins, à cause de ses capacités limitées en tant que pays en développement sans littoral, la République démocratique populaire lao espère recevoir un appui et une assistance accrues de la part de la communauté des donateurs, y compris le système des Nations Unies.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Phandu T. C. Skalemani, Ministre des affaires étrangères et de la coopération internationale du Botswana.

**M. Skalemani** (Botswana) (*parle en anglais*) : Le Botswana se félicite de la tenue de cette séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral.

Je remercie le Secrétaire général du rapport complet et instructif qu'il nous a présenté sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Je salue également le travail important réalisé par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement qui a joué un rôle essentiel pour coordonner le programme de développement des groupes de pays se trouvant dans des situations particulières et mener des activités de plaidoyer en sa faveur.

Cette séance a lieu à point nommé, d'autant qu'elle se déroule peu de temps après la tenue des réunions de haut niveau consacrées aux besoins de l'Afrique en matière de développement et à l'examen de la mise en œuvre des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). La mise en œuvre efficace du

Programme d'action d'Almaty, qui est l'un des instruments les plus importants pour atteindre ces objectifs, ouvrira des perspectives de commerce, de croissance économique et de développement.

Le Programme d'action d'Almaty, adopté par l'Assemblée en août 2003, a été la première stratégie mondiale d'ensemble établie pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et aux problèmes auxquels ils sont confrontés. Le Programme a reconnu les contraintes liées à l'absence de voies de transport en transit efficaces et au coût élevé des transports terrestres en découlant, qui ont un impact négatif tant sur la compétitivité des produits d'exportation des pays sans littoral que sur l'accès aux produits importés. Le Botswana fait tout ce qui est en son pouvoir pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty.

Le Botswana est situé au centre du plateau de l'Afrique australe et est entouré de quatre pays, le port maritime le plus proche étant situé à environ 762 kilomètres. Notre situation géographique nous désavantage pour ce qui est de l'accès à des moyens de transport moins coûteux.

Même si nous n'avons pas d'accès à la mer, nous sommes une voie de passage essentielle, et nous devons faciliter le flux régulier et efficace des marchandises en transit. Nous prenons cette responsabilité très au sérieux, comme en attestent les programmes que nous avons lancés au niveau national, sur le plan bilatéral avec nos voisins et dans le cadre de la Communauté de développement de l'Afrique australe.

Une grande partie du trafic en transit du sud vers le nord et de l'est vers l'ouest passe par notre pays. Le corridor de Walvis Bay ou corridor de la trans-Kalahari traverse la partie occidentale du Botswana et relie la Namibie, le Botswana et l'Afrique du Sud, tandis que le couloir Durban-Lubumbashi traverse une section du Botswana et nous relie à la Zambie, à la République démocratique du Congo et à l'Afrique du Sud.

Dans ce contexte, le Botswana envisage de mettre en place des postes frontière à guichet unique pour régler le problème des retards à la frontière. Les pays voisins tireront profit de ces postes en termes de réduction des coûts de transport et du temps de transit.

Le Botswana apprécie grandement l'aide, l'appui et la coopération qu'il reçoit des États côtiers et de

transit voisins. Nous sommes particulièrement heureux de constater que les importations et exportations du Botswana empruntent les infrastructures routières, ferroviaires et portuaires de nos voisins sans entrave. Il s'ensuit que toute assistance fournie aux États côtiers et de transit en vue de la mise au point d'infrastructures de transport efficaces est essentielle pour les voies commerciales des pays sans littoral. À cet égard, les efforts actuels pour intensifier la coopération économique et les échanges régionaux méritent un appui financier et technique accru.

En tant que pays en développement, le Botswana importe la plupart de ses facteurs de production, ce qui, pour une économie comme la nôtre, dominée par des activités minières, représente une grande quantité d'équipements chaque année. Il est donc indispensable que nous puissions disposer de voies et de services de transport efficaces pour faciliter la circulation des marchandises. Le Botswana attache donc une grande importance aux arrangements bilatéraux et régionaux visant à simplifier, harmoniser et normaliser les règles relatives au transport et au transit pour réduire au minimum les coûts commerciaux et rendre nos produits compétitifs sur les marchés internationaux.

Ma délégation estime qu'il faut d'urgence renforcer et harmoniser les initiatives et les programmes des communautés économiques régionales, de l'ONU, des institutions de Bretton Woods et des banques de développement, afin de garantir une bonne synergie et une bonne coordination de leurs opérations de manière à compléter le Programme d'action d'Almaty.

L'assistance à la remise en état des infrastructures de transport existantes revêt une importance cruciale. Cela assurerait la viabilité des couloirs de transport et des retombées économiques durables pour les communautés qui résident le long de ces couloirs.

Pour accroître la rapidité et l'efficacité des flux commerciaux, le Botswana a entrepris d'agrandir l'aéroport international Sir Seretse Khama de Gaborone. L'aéroport sera en mesure d'accueillir de plus gros avions, ce qui permettra de transporter de larges volumes de marchandises.

Le fait que le Botswana est classé parmi les pays à revenu intermédiaire crée un certain nombre de problèmes, puisque nous ne pouvons bénéficier de l'aide au développement fournie par les organismes donateurs. Les circonstances particulières qui

caractérisent les pays sans littoral en ce qui concerne le développement des infrastructures devraient être prises en compte vu l'extrême insuffisance de leurs capacités. La réalisation des objectifs du Programme d'action d'Almaty demeurera donc une entreprise ardue. Nous nous efforcerons toutefois de respecter les engagements que nous avons souscrits en partenariat et en collaboration avec nos pays voisins.

Pour terminer, je réaffirme une fois de plus notre attachement au Programme d'action d'Almaty qui, s'il est pleinement mis en œuvre, améliorera les perspectives commerciales pour le Botswana et favorisera en fait le développement équitable de la région de la Communauté de développement de l'Afrique australe dans son ensemble.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Simon Ejua, Ministre du travail et des transports de la République de l'Ouganda.

**M. Ejua** (Ouganda) (*parle en anglais*) : C'est pour moi un grand honneur d'être parmi vous aujourd'hui pour participer à cette séance consacrée à l'examen du Programme d'action d'Almaty. En sa qualité de pays en développement sans littoral, l'Ouganda se félicite de la possibilité qui lui est donnée d'y participer.

Les problèmes particuliers auxquels sont confrontés les pays en développement sans littoral du fait de l'absence d'accès territorial et international à la mer et aux voies navigables internationales limitent leurs perspectives de participation effective au commerce international. Ils ont donc besoin de la coopération et de la collaboration des pays de transit voisins pour surmonter ces problèmes.

Le Programme d'action d'Almaty, qui constitue un cadre mondial de coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, fait donc partie intégrante de leur programme de développement. Il offre aussi un moyen important de véritablement répondre aux difficultés et besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de promouvoir leur intégration dans les communautés économiques régionales et les partenariats établis dans le cadre de ces communautés.

En Ouganda, nous pensons que l'examen du Programme d'action d'Almaty apportera des solutions

aux difficultés que connaissent actuellement les pays sans littoral.

Le Programme d'action d'Almaty sert de cadre mondial à la création de réseaux de transport en transit appropriés dans les pays sans littoral et les pays de transit en développement et dans les petits États insulaires en développement, tout en reconnaissant qu'une approche intégrée est nécessaire pour trouver des solutions valables permettant de transformer les difficultés et les problèmes auxquels se heurtent ces pays en possibilités à exploiter.

Comme nous le savons tous ici, l'insuffisance des infrastructures entrave considérablement la mise en place de réseaux de transport en transit efficaces tant dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit. Répondre à ces besoins suppose donc des investissements considérables, l'établissement de partenariats publics-privés, le renforcement des capacités, de nouvelles politiques et des réformes institutionnelles, le cas échéant. Cela nécessite une collaboration plus étroite entre les pays sans littoral et les pays de transit en développement et leurs partenaires pour leur fournir des ressources financières supplémentaires et une aide accrue au renforcement des capacités.

Le transport routier est le principal mode de transport pour les importations et les exportations en provenance des pays en développement sans littoral. Il y a lieu d'allouer des ressources non négligeables à l'expansion et à la maintenance des infrastructures routières.

Les principaux handicaps du transport routier international sont la vétusté et la surcharge des véhicules, la dégradation de la sécurité routière, l'absence d'équipements sociaux le long des couloirs de transit, la lourdeur des procédures de dédouanement et le mauvais entretien des routes. Les programmes régionaux et sous-régionaux de développement des infrastructures devraient donner un degré de priorité élevé aux couloirs de transit qui relient les pays en développement sans littoral aux réseaux de transport des pays en développement de transit et aux réseaux régionaux.

Les chemins de fer jouent un rôle important dans les systèmes de couloirs de transport de transit qui relient les ports maritimes et les pays en développement sans littoral. Les difficultés chroniques liées au manque de matériel, notamment de

locomotives et de wagons, ainsi qu'à l'insuffisance des normes d'entretien, constituent les principaux sujets de préoccupation. Cela exige de prendre en priorité différentes mesures dont la construction de nouvelles liaisons ferroviaires et la remise en état des équipements existants, qui doit se faire en liaison avec l'examen des innovations et des nouvelles améliorations techniques.

L'efficacité de l'exploitation portuaire dépend de la qualité des infrastructures et de la gestion. De nombreux ports maritimes constituent des goulets d'étranglement des systèmes de transit en raison d'un certain nombre de lacunes matérielles et de contraintes opérationnelles. Les principaux problèmes tiennent à la mauvaise qualité des installations de manutention et de stockage pour les marchandises en transit, à la lourdeur des procédures de dédouanement et d'acheminement du fret, à l'encombrement et au manque de main-d'œuvre qualifiée.

Les pays en développement sans littoral et de transit doivent s'efforcer de conclure des accords de coopération afin d'améliorer les installations et les services portuaires pour les marchandises en transit, notamment en modernisant les terminaux existants, en en créant de nouveaux et en simplifiant les procédures le cas échéant.

Les voies fluviales offrent des possibilités de transit à certains pays en développement sans littoral. L'efficacité du transit par voie d'eau exige de meilleures infrastructures, des cadres juridiques régissant la navigation sur les cours d'eau et les lacs et des mesures de sécurité et de protection de l'environnement plus efficaces. Il convient de redoubler d'efforts pour remettre en état et développer les infrastructures d'aménagement des lacs et des cours d'eau le long des couloirs qui relient les pays en développement sans littoral aux ports maritimes.

Les pipelines sont un moyen de transport rentable pour le pétrole et le gaz naturel. La planification et la construction des pipelines requiert une coopération étroite entre pays en développement sans littoral et de transit. Les investissements considérables exigés par la construction des pipelines nécessitent aussi des investissements de capitaux du secteur privé. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent coopérer et se concerter afin de construire les pipelines de la manière la plus efficace possible, en privilégiant

le tracé le plus court ou le plus adapté, compte tenu des intérêts des parties concernées.

Cette réunion ayant permis de faire le bilan des progrès accomplis à ce jour mais aussi des difficultés qui subsistent, elle débouchera, j'en suis convaincu, sur des recommandations concernant des mesures concrètes et les résultats attendus afin de renforcer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, aux fins de l'intégration réussie des pays sans littoral et de transit dans le système commercial mondial.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) :  
Je donne à présent la parole à S. E. M. Iftekhar Ahmed Chowdhury, conseiller en charge du Ministère des affaires étrangères du Bangladesh.

**M. Chowdhury** (Bangladesh) (*parle en anglais*) :  
Au nom du Groupe des pays les moins avancés, que je préside, je voudrais commencer par féliciter le Président pour la tenue de cette réunion de haut niveau consacrée aux pays en développement sans littoral.

Le Secrétaire général et son Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement méritent nos éloges pour leur contribution substantielle à cet événement.

Les pays sans littoral se heurtent à d'énormes défis. Les moins avancés sont ceux qui en pâtissent le plus. Dans un monde extrêmement compétitif, les pays en développement sans littoral font face à de lourdes contraintes en raison de l'étroitesse de leur base d'exportation, de leur manque d'accès à la mer, de la distance par rapport aux principaux marchés internationaux, de l'insuffisance des infrastructures de transport et des pesanteurs des procédures de transit. À ce jour, l'intégration de leurs économies dans le marché mondial relève toujours de l'impossible.

Les pays en développement sans littoral sont également très vulnérables aux chocs extérieurs, douloureusement amplifiés par la multitude de nouveaux défis qui surgissent. La crise alimentaire actuelle, les prix élevés de l'énergie, le changement climatique et le réchauffement planétaire menacent sérieusement leurs efforts visant l'élimination de la pauvreté, de la faim, de la malnutrition, des maladies, de l'analphabétisme, ainsi que toutes les initiatives qu'ils déploient pour atteindre d'autres objectifs socioéconomiques.

Les voisins de transit de ces pays sont pour la plupart des économies émergentes. Eux aussi sont confrontés à des difficultés économiques du même ordre et à l'insuffisance des ressources et des infrastructures. Tous ces besoins particuliers et défis exigent une réponse globale. La pleine mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty est fondamentale à cet égard. Nous convenons avec le Secrétaire général que

« Les mesures qui permettraient de résoudre les problèmes du transit doivent aborder l'insuffisance de l'infrastructure, les déséquilibres commerciaux, le fait que les transports sont mal organisés et la précarité des systèmes administratifs, juridiques, réglementaires et institutionnels. » (A/63/165, par. 77)

Cette approche globale sera avantageuse à la fois pour les pays en développement sans littoral que pour leurs voisins de transit.

Nous devons intensifier les efforts internationaux qui sont investis pour établir des systèmes de transit viables et prévisibles pour les pays sans littoral et de transit. La construction, l'entretien et l'amélioration de leurs infrastructures de transport, de stockage et autres équipements liés au transit doivent être assurés.

L'aide publique au développement demeure la principale source d'investissement dans les infrastructures en développement des pays sans littoral et de transit. Les partenaires de développement doivent fournir une assistance financière et technique appropriée, et de façon prévisible, pour mettre en œuvre des projets d'infrastructures de transit dans ces pays.

Les pays sans littoral et leurs voisins de transit doivent coopérer étroitement et efficacement pour construire des systèmes de transit performants. La coopération Sud-Sud, notamment la coopération triangulaire, régionale et sous-régionale, a pris une importance croissante à cet égard.

Pour terminer, je voudrais réitérer la solidarité des pays les moins avancés avec les pays sans littoral, ainsi que l'appui sans faille du Bangladesh à leurs côtés. Nous ne sommes pas nous-mêmes un pays de transit immédiat. Cependant, nous offrons des prestations de transit à deux pays sans littoral par l'intermédiaire d'un pays tiers.

Le Gouvernement du Bangladesh a toujours été disposé à fournir de telles facilités aux pays sans littoral de la région. Nous avons entrepris la construction d'un réseau routier ininterrompu d'un bout à l'autre du pays. Le développement d'un système de transport multimodal combinant la route, le rail et la navigation intérieure exige d'énormes investissements. Nous demandons à nos partenaires de développement de nous fournir un appui suffisant à cet égard.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M<sup>me</sup> Dora Siliya, Ministre des communications et du transport de la République de Zambie.

**M<sup>me</sup> Siliya** (Zambie) (*parle en anglais*) : Ma délégation félicite le Secrétaire général d'avoir convoqué cette réunion de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Comme d'autres intervenants l'ont déjà dit avant moi, cet examen nous fournit une nouvelle plateforme pour aborder les défis immédiats et à long terme auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral.

Selon les statistiques disponibles, l'Afrique subsaharienne a bénéficié d'une balance commerciale stable et positive en 2006 et 2007; les exportations ont représenté en moyenne 40 % du produit intérieur brut (PIB), et les importations 36 % en 2006 et 38,8 % en 2007.

De même, en ce qui concerne le développement des technologies de l'information et des communications, en 2006 le taux de pénétration de l'Internet dans la population en Afrique a été de 4,7 %. En Asie et en Amérique du Nord, les taux correspondants ont été de 13,7 % et 38,7 %, respectivement. Dans les pays en développement sans littoral plus particulièrement, le taux de pénétration de l'Internet en 2006 a été de 2,9 %. De toute évidence, ces statistiques indiquent que le développement des technologies de l'information et des communications en Afrique est le plus faible du monde, le taux africain de pénétration de l'Internet ne représentant en effet que 3,4 % du taux mondial.

Dans le cas de la Zambie, les statistiques de la croissance sont très favorables, avec un PIB s'élevant actuellement à 10,9 milliards de dollars, ce qui représente un taux de croissance de 5,5 %, et un PIB par habitant de 920 dollars. Toutefois, l'infrastructure des communications et des transports existante ne peut

soutenir cette croissance à long terme. Des études ont montré qu'une simple augmentation de 10 % du taux de pénétration de la téléphonie mobile permet d'accroître le PIB d'au moins 2,6 %.

Le Gouvernement zambien est conscient du rôle important que joue l'infrastructure des communications et des transports dans le maintien d'une croissance économique soutenue aux fins de la création de richesses et d'emplois à long terme.

Notre défi immédiat est d'arriver à faire face immédiatement et de façon appropriée aux niveaux sans précédent de l'activité économique. Par exemple, dans notre couloir nord-sud, on a enregistré une augmentation considérable du transport de fret, ce qui impose une charge financière importante au titre de l'entretien des routes. Cette charge est alourdie par l'existence d'une voie ferrée vétuste longue de 1 200 kilomètres, le long du principal axe routier dans ce couloir.

Il faudra environ 100 millions de dollars pour remettre cette voie ferrée en état dans le couloir nord-sud, et 179 autres millions de dollars pour le couloir de Dar es-Salaam, qui est la ligne ferroviaire de la compagnie de chemins de fer TAZARA (Tanzania-Zambia Railways Authority) qui relie la Zambie à la Tanzanie et va jusqu'aux ports de la côte est de l'Afrique.

En tant que pays sans littoral, nous souffrons également d'installations frontalières insuffisantes et inadaptées, ce qui a une incidence néfaste sur la facilitation du commerce. On peut citer comme exemple encore notre couloir nord-sud, où il y a toujours plus de 200 camions attendant leur tour pour le dédouanement des marchandises qu'ils transportent de pays situés au sud de la Zambie jusqu'en République démocratique du Congo. À leur retour, les camions sont lourdement chargés de tonnes de cuivre.

Ma délégation estime qu'à l'occasion de cet examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, nous devrions englober dans notre définition des pays de transit des pays sans littoral, comme la Zambie, par lesquels passent de lourdes cargaisons de marchandises en transit vers d'autres pays.

Les défis à long terme auxquels nous sommes confrontés sont nombreux, mais pas insurmontables. Nous pensons que, pendant cet examen du Programme d'action d'Almaty, des directives et des mécanismes

d'appui clairs doivent être établis pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à mettre en place des systèmes de transport intégré multimodal.

Par exemple, en Zambie, nous cherchons actuellement un financement en vue de la réalisation d'études de faisabilité sur la construction de lignes ferroviaires de la TAZARA qui desserviraient le port de Mpulungu sur le lac Tanganyika, ainsi que d'une ligne de chemin de fer de 200 kilomètres qui irait jusqu'à Lions Den au Zimbabwe, de façon à nous relier par la voie la plus rapide à la mer, soit à Beira au Mozambique. Actuellement, notre principal accès à la mer est le port de Durban, en République sud-africaine, situé à un peu plus de 3 000 kilomètres.

Dans notre effort pour continuer à faciliter le commerce et améliorer la communication, nous avons posé 1 750 kilomètres de câbles de fibre optique, ce qui représente un coût de 48 millions de dollars. Notre but est de poser 10 000 autres kilomètres de câbles de fibre optique dans l'ensemble du pays d'ici à 2015.

En tant que pays sans littoral entouré de huit pays voisins, nous comprenons que nous devons travailler avec la région et le secteur privé afin d'améliorer la connexion et optimiser les retours sur l'investissement dans l'infrastructure des communications et du transport. Une étude récente estime que les infrastructures requises dans l'est et le sud de l'Afrique coûteront au moins 40 milliards de dollars par an. Cet investissement sera consacré au développement des communications, des transports et de l'énergie.

Malgré nos efforts pour mettre en place l'infrastructure nécessaire à la facilitation du commerce, les pays en développement sans littoral non producteurs de pétrole, tels que la Zambie, continueront à connaître des difficultés en raison des coûts de transport élevés, qui seront dans certains cas majorés de 50 % en raison de la hausse du prix mondial du pétrole.

Il est essentiel que nous nous penchions sur les problèmes non matériels, notamment les contraintes institutionnelles et administratives, qui continuent d'entraver notre progrès. L'application de mesures claires doit aussi être étayée par un environnement juridique et normatif favorable.

Les questions mêmes que nous examinons aujourd'hui – les communications et le transport – ont rapproché les communautés mondiales plus que jamais

auparavant, comme l'a bien décrit Thomas Friedman dans son livre « The World is Flat ». Voilà pourquoi il est impératif que nos partenaires de coopération continuent à fournir toute l'assistance nécessaire.

Par exemple, dans notre vision de la Zambie en 2030, que nous nous engageons à faire passer de la catégorie des pays les moins avancés à celle des pays à revenu intermédiaire, nous voyons notre situation géographique enclavée comme une autre possibilité de connexion en matière de communication et de transport dans la région et au-delà. Une infrastructure développée génère de l'efficacité, et donc des gains pour tous, y compris pour nos partenaires de coopération.

Permettez-moi de conclure en exprimant l'espoir de la Zambie que lors du prochain examen du Programme d'action d'Almaty des informations plus positives sur tous les aspects de la mise en œuvre seront échangées par les membres du Programme. Cela devrait être possible, non seulement si les pays font les efforts requis, comme une bonne planification adaptée au processus budgétaire, mais également si nos partenaires de coopération respectent leurs engagements.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : J'appelle maintenant S. E. M. Upendra Yadav, Ministre des affaires étrangères de la République fédérale démocratique du Népal.

**M. Yadav** (Népal) (*parle en anglais*) : Le Programme d'action d'Almaty, adopté il y a cinq ans, demeure un cadre solide de partenariat entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et leurs partenaires développés pour résoudre les problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral, qui se heurtent à des difficultés faute d'accès à la mer et aux marchés mondiaux. Alors que nous nous réunissons ici pour l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action, nous devons faire davantage pour assurer la réalisation effective de toutes les activités prévues dans le Programme.

Le rapport du Secrétaire général montre qu'aussi bien les pays en développement sans littoral que les pays en développement de transit ont fait des progrès dans la mise en œuvre des mesures spécifiques prévues dans le Programme d'action d'Almaty. Ils ont procédé à des réformes de politique générale et accordé la priorité aux questions de transport en transit. Ils ont

établi des partenariats pour le développement beaucoup plus forts en ce qui concerne le développement des infrastructures de transport et la facilitation du commerce, sans oublier l'aide, l'allègement de la dette et l'accès au marché. Cela a permis aux pays en développement sans littoral en tant que groupe d'enregistrer un taux de croissance annuelle élevé.

Mais les données ventilées montrent que les pays en sont à des stades différents dans la réalisation de la mise en œuvre. Et ces pays sans littoral qui sortent d'un conflit ont besoin d'une attention et d'un soutien particuliers.

Ma délégation estime que nous devrions procéder à un examen réaliste des progrès réalisés, des leçons tirées et des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et nous devrions convenir de mesures visant à accélérer sa mise en œuvre. Ce faisant, nous devrions veiller à combler les lacunes dans la mise en œuvre des engagements pris. Nous devrions également tenir compte des nouveaux défis que représentent le changement climatique, les crises alimentaire et énergétique mondiales ainsi que d'autres chocs externes de diverses natures.

Les pays en développement sans littoral ont été indûment marginalisés sur le marché mondial en raison de leurs désavantages géographiques. Ils pâtissent d'un développement insuffisant des infrastructures, de systèmes de transport en transit congestionnés, de blocages institutionnels et de contraintes affectant leur potentiel commercial. De ce fait, leur compétitivité demeure faible et à la merci des événements. En conséquence, en réaffirmant leur droit d'accès à la mer et depuis la mer ainsi que leur liberté de transit par tous les moyens de transport, il faut élaborer des programmes spéciaux pour améliorer les installations nécessaires afin de garantir ces droits.

Il est indispensable d'accroître l'aide publique au développement en faveur de ces pays pour financer le développement de leur infrastructure. Nous exhortons la communauté des pays donateurs à augmenter leur aide pour soutenir l'investissement public lié au commerce en fonction des besoins et priorités de développement des pays en développement sans littoral.

Les aspects touchant au commerce international et à la facilitation du commerce sont tout aussi importants pour les pays en développement sans

littoral, en vue d'améliorer et d'encourager les échanges commerciaux en tant que moteur de la croissance. Le mauvais état des routes aggravé par des moyens de transport sommaires, la dépendance à l'égard des exportations de matières premières, les coûts élevés du transport en transit et les contraintes et retards administratifs nombreux continuent de nuire considérablement à l'efficacité des échanges des pays sans littoral.

Nous saluons l'Initiative d'aide au commerce de l'Organisation mondiale du commerce et insistons sur la nécessité de disposer de plus de ressources qu'on puisse utiliser de façon efficace pour les affecter à cette initiative pratique, en élaborant des stratégies commerciales axées sur la logistique et la diversification ainsi qu'en s'attaquant aux coûts d'ajustement commerciaux.

En dépit des efforts déployés au niveau mondial, les données révèlent que la part des exportations mondiales de 31 pays sans littoral ne représente que 0,61 % et leur part des importations mondiales 0,57 %. Compte tenu de leur participation insignifiante au commerce international, les pays en développement sans littoral sont en droit de bénéficier de mesures spéciales et d'un traitement préférentiel adéquats dans le cadre du système commercial multilatéral, pour leur assurer une certaine équité et une certaine prévisibilité dans leur recherche d'opportunités commerciales compétitives. La communauté internationale doit donc soutenir financièrement et technologiquement les pays en développement sans littoral de manière plus prévisible et plus durable.

Le Népal est résolu à prendre toutes les mesures nécessaires au niveau national pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty. Il a subi d'importantes transformations politiques et économiques. Nos nouveaux programmes économiques et sociaux sont destinés à accélérer nos progrès socioéconomiques. Nous devons également entreprendre un programme de reconstruction après le conflit.

Nous nous sommes attachés à accroître la productivité agricole en créant une infrastructure rurale, en améliorant la connexion du réseau routier et en créant un cadre industriel à forte croissance. Pour sa part, le Gouvernement met en œuvre plusieurs réformes en matière de politiques industrielles et commerciales ainsi que dans les formalités de transport et de douanes.

Nous avons besoin de partenariats solides et de ressources appropriées. Dans cette conjoncture critique, nous demandons à tous nos partenaires du développement de nous apporter un soutien accru et sans faille afin de nous permettre de mettre pleinement en œuvre le Programme d'action d'Almaty dans les délais fixés.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) :

Je donne maintenant la parole à S. E. M. Nurlan Danenov, Vice-Ministre des affaires étrangères de la République du Kazakhstan.

**M. Danenov** (Kazakhstan) (*parle en espagnol*) :

C'est un grand honneur pour moi d'être ici aujourd'hui pour participer à cette réunion qui revêt une grande importance pour mon pays.

(*l'orateur poursuit en russe*)

Je voudrais, tout d'abord, exprimer ma gratitude au Bureau du Haut-Représentant pour l'organisation de cette séance et, de manière générale, pour ses efforts visant à promouvoir les intérêts des pays en développement sans littoral.

Nous nous félicitons du processus préparatoire d'examen à mi-parcours au cours duquel un certain nombre de réunions thématiques ont eu lieu; ces réunions portaient sur des questions touchant aux infrastructures de transport en transit au Burkina Faso et à l'assistance commerciale en Mongolie. Il y a eu également trois réunions régionales de la Commission économique de l'ONU et de nombreuses autres réunions préparatoires.

Ces réunions, ainsi que les conclusions et recommandations figurant dans le rapport du Secrétaire général, constituent une bonne base d'évaluation globale de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de la définition des mesures de suivi. À cet égard, je tiens à souligner l'importance du Forum d'investissement de haut niveau qui s'est tenu hier.

Il est très important que le document final que nous devons adopter soit le résultat d'une compréhension commune et d'un consensus, afin de nous assurer que la réunion contribue à la mise en œuvre fructueuse du Programme d'action d'Almaty et à la protection et à la promotion des intérêts des pays en développement sans littoral.

Il est très encourageant de constater que, dans les cinq dernières années, les pays en développement sans

littoral ont fait d'énormes progrès dans l'exécution de leurs obligations découlant du Programme d'action d'Almaty.

Ce qui est tout particulièrement important, c'est que la communauté mondiale a admis les besoins spécifiques des pays enclavés, qui doivent être pris en compte. Néanmoins, nous devons reconnaître que, malgré les changements positifs remarquables, nombre de ces États continuent de pâtir de facteurs qui empêchent le développement de leurs économies, et ne sont pas bien intégrés au système commercial international. Les principales raisons de ce phénomène sont bien connues et sont exposées de façon claire et convaincante dans le rapport du Secrétaire général.

Le Kazakhstan lance un vibrant appel à la communauté internationale pour qu'elle prête l'attention requise à la vulnérabilité économique des pays sans littoral, pour qu'elle assure leur accès, sur un pied d'égalité avec les autres pays, aux marchés mondiaux et qu'elle leur apporte un soutien total pour les aider à surmonter les obstacles et les problèmes découlant de leur position géographique.

À cet égard, nous pensons qu'il est indispensable d'accélérer le processus d'application pratique des recommandations contenues dans le Programme d'action d'Almaty.

Nous sommes conscients de l'importance des efforts entrepris, avant tout, au niveau national. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement mène une action visant à développer son potentiel commercial et le secteur des transports. Ces efforts visent également à moderniser les installations existantes, à améliorer l'orientation commerciale des services de transport, et à éliminer les obstacles non physiques au développement des transports de transit.

Les objectifs et paramètres principaux dans ce domaine figurent dans la Stratégie des transports du Kazakhstan adoptée en 2006 et qui porte sur la période allant jusqu'à 2015. Cette Stratégie prévoit le financement par des sources diverses d'environ 80 projets portant sur la construction et la reconstruction d'aéroports, de routes et de chemins de fer et le développement de l'infrastructure des ports, ayant une importance au niveau régional et interrégional. Le montant total de ces projets s'élève à près de 30 milliards de dollars.

L'une des priorités est un projet à grande échelle visant à construire une route de transit reliant l'Europe de l'Ouest et l'ouest de la Chine. La longueur de la seule partie kazakhe de la route, qui peut être considérée comme l'un des maillons du transport eurasien, dépasse 2 700 kilomètres. Le projet a déjà été accepté par la partie russe, et fait à présent l'objet de pourparlers avec la Chine.

Notre gouvernement est prêt à ajouter ses ressources à celles des investisseurs. Une société anonyme « le Centre kazakh de partenariat privé-public » joue un rôle important dans ce contexte. Dans l'ensemble, selon les participants à la septième Conférence internationale « TransEurasie 2008 » qui s'est tenue à Astana, le Kazakhstan a rempli les conditions de base pour attirer les investissements étrangers dans l'infrastructure des transports.

Dans ce contexte, je voudrais souligner combien il importe de renforcer la coopération effective des membres du Gouvernement avec les commissions régionales de l'ONU. Dans l'ensemble, nous nous félicitons de la participation et de la contribution de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de la Commission économique pour l'Europe (CEE) à la réalisation de grands projets d'amélioration de l'infrastructure des transports dans la région de l'Asie.

Il s'agit en premier lieu de l'Accord intergouvernemental sur la construction d'un réseau routier en Asie et de l'Accord intergouvernemental sur le développement d'un réseau eurasien de chemins de fer, qui ouvrent de nouvelles possibilités au développement de l'agriculture et de l'industrie dans les pays sans littoral et les pays de transit de notre région.

Il faut également rappeler l'importance du projet conjoint de la CESAP et de la CEE sur le renforcement des capacités institutionnelles pour le développement des liaisons de transport interrégionales terrestres et terre/mer.

Je tiens tout particulièrement à souligner qu'il importe d'entreprendre des projets de transport dans le cadre du programme de développement du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), et du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSPEPAC). Dès 1998, le Kazakhstan, en tant que pays présidant la réunion sur la question du transport et du passage des frontières, a entrepris un

vaste travail au sein du groupe de travail. Ses activités favorisent la participation des pays du PSPEPAC au processus d'harmonisation de la législation nationale, d'élimination des obstacles non matériels au commerce, et de coordination des réseaux routiers et de chemins de fer des régions du PSPEPAC.

Parallèlement, les Nations Unies devraient prêter davantage attention aux pays d'Asie centrale et, en particulier, au Kazakhstan pour ce qui est du développement des capacités de transit et de transport de la région, en raison de leur rôle croissant dans la solution des problèmes énergétiques et de sécurité alimentaire dans la région.

À cet égard, nous accordons notre plein appui à l'initiative du Secrétariat de l'ONU visant à créer un bureau sous-régional conjoint de la CESAP et de la CEE pour les pays d'Asie centrale, et nous exprimons l'espoir que les États Membres soutiendront la proposition du Kazakhstan d'installer ce bureau à Almaty. Nous sommes persuadés que cela permettrait d'améliorer la coordination des efforts pour atteindre les objectifs de développement sur l'espace eurasiatique.

Étant donné que le développement des infrastructures de transport constitue l'une des grandes priorités pour les pays enclavés, la majorité des pays en développement de ce groupe ont besoin d'une aide financière et technique pour l'améliorer. Dans ce contexte, nous estimons qu'il est très important que le projet de document final comporte un appel aux pays donateurs et aux organisations et institutions internationales à fournir l'aide technique et financière coordonnée nécessaire sous forme de subventions et de crédits préférentiels pour l'exécution de projets régionaux et interrégionaux conformément au Programme d'action d'Almaty. Nous espérons que cet appel rencontrera un écho favorable auprès de tous ceux à qui s'adresse le Programme d'action d'Almaty.

Pour conclure, je tiens à souligner que le Kazakhstan s'engage à continuer d'appuyer activement l'action de l'Organisation des Nations Unies et de ses commissions régionales visant à promouvoir les intérêts des pays sans littoral, et s'emploiera au maximum à en assurer le respect effectif.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Paul Smit, Ministre adjoint des travaux publics et des transports de la République de Namibie.

**M. Smit** (Namibie) (*parle en anglais*) : C'est un honneur pour moi que de prendre la parole à cette séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Cette séance nous offre l'occasion d'évaluer les progrès que nous avons réalisés depuis notre réunion initiale à Almaty, au Kazakhstan, il y a cinq ans. Elle nous permet également d'échanger des données d'expérience, de faire part des leçons que nous avons tirées et des contraintes que nous avons rencontrées dans le processus de mise en œuvre, ainsi que les manières possibles d'y faire face, et de renouveler notre volonté de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de transit.

La délégation namibienne s'associe à la déclaration que fera Antigua-et-Barbuda au nom du Groupe des 77 et de la Chine.

La déclaration d'Almaty précise qu'il appartient primordialement aux pays en développement sans littoral et de transit d'établir des systèmes de transit efficaces. À cet égard, mon pays, la Namibie, pays en développement et pays de transit, en collaboration avec ses voisins sans littoral, a continué d'enregistrer des progrès sensibles dans la réalisation des idéaux du Programme d'action depuis notre réunion d'Almaty. En fait, nous avons lancé notre programme de transport de transit avant l'adoption du Programme, en instituant des couloirs de transit.

Le Groupe des couloirs de Walvis Bay a été établi en 2000 pour gérer les couloirs de Walvis Bay composé du couloir trans-Caprivi, qui offre un lien avec la Zambie par Lubumbashi en République démocratique du Congo et à travers le Botswana jusqu'au Zimbabwe; du couloir trans-Kuene, qui relie la Namibie au sud de l'Angola par train et par route; et du couloir Windhoek-Luanda qu'on envisage d'établir pour relier les deux villes par le nord-est de la Namibie et le sud-est de l'Angola par la route.

Le secrétariat du couloir trans-Kalahari a été créé en 2005 pour compléter le Groupe du couloir de Walvis Bay. Il est chargé de diriger le couloir trans-Kalahari, qui relie la Namibie au sud du Botswana et à l'Afrique du sud par l'autoroute du Kalahari et ensuite au Mozambique par le couloir de Maputo. Les réseaux de couloirs dans le sud relieront ensuite les pays sans littoral d'est en ouest vers l'Afrique australe.

D'autres progrès dans nos efforts de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty comportent ce qui suit.

Un mémorandum d'accord sur la gestion et le développement du couloir trans-Kalahari a été signé en novembre 2003 par la Namibie, le Botswana et l'Afrique du Sud.

La Namibie a également signé avec le Botswana, la Zambie et le Zimbabwe un mémorandum d'accord sur la gestion et le développement des installations de port sec; les négociations sur les baux touchent à leur fin.

Des procédures douanières simplifiées, des limites de charge par essieu harmonisées et des heures d'ouverture des frontières ont été introduites sur le couloir trans-Kalahari pour accélérer le transport en transit.

On a beaucoup investi dans le port de Walvis Bay, notamment pour le mettre à niveau, l'approfondir, acquérir des équipements modernes de levage synchronisé, améliorer les installations de cale sèche et effectuer des ajustements opérationnels. Le port fera l'objet d'une nouvelle mise à niveau à hauteur de 1,3 million de dollars namibiens – soit 160 millions de dollars des États-Unis – durant la période 2009-2012.

Nous travaillons à l'introduction du concept de poste frontière unique sur nos couloirs, conformément aux dispositions du Protocole sur les transports, la météorologie et les communications de la Communauté de développement de l'Afrique australe, et nous le mettrons bientôt en œuvre.

Une autre étude de faisabilité sur la voie ferrée du couloir trans-Caprivi a été lancée. Elle vise à faciliter les connexions ferroviaires avec la Zambie et la République démocratique du Congo.

Des mécanismes sont mis en place pour ériger, à la confluence du Kasangula et de la Zambezi, un pont qui reliera la Namibie, le Botswana et la Zambie.

Des pourparlers sont en cours avec la République du Botswana sur la possibilité de raccorder nos têtes de ligne sur le couloir trans-Kalahari, grâce au financement promis par la Banque mondiale.

Des ponts-bascules ont été installés sur nos itinéraires de couloir pour protéger notre infrastructure routière, et la Namibie est en train d'acquérir des

scanners de conteneur pour accroître l'efficacité et l'efficacité au niveau de nos postes frontière.

Je voudrais dire la gratitude de mon gouvernement pour la coopération et l'appui que nous recevons de nos pays frères voisins dans notre effort visant à appliquer la lettre et l'esprit du Programme d'action d'Almaty.

Les paragraphes 8 et 9 de la Déclaration d'Almaty, comme détaillé dans la priorité 4 du Programme d'action d'Almaty, soulignent le rôle important que la communauté internationale devrait jouer dans la fourniture d'une aide publique au développement substantielle et d'autres ressources aux pays en développement sans littoral et de transit.

En dépit des progrès enregistrés, les difficultés suivantes restent à surmonter : le développement des ressources humaines dans les domaines technique et scientifique; l'accès à des ressources financières abordables aux alentours de 200 millions de dollars pour mettre à niveau nos installations ferroviaires; et l'accès à des ressources financières abordables aux alentours de 1 milliard de dollars pour étendre les voies ferrées namibiennes jusqu'à nos frontières. L'enjeu concerne également une distance combinée d'environ un millier de kilomètres sur le territoire de nos voisins angolais, botswanais et zambiens pour avoir des liaisons complètes.

Toutefois, je voudrais à ce stade exprimer la gratitude de mon gouvernement pour l'assistance que nous continuons de recevoir de quelques-uns de nos partenaires de coopération en vue d'atteindre les idéaux du Programme d'action d'Almaty. Depuis 2005, la Namibie bénéficie du programme de renforcement des capacités géré par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Enfin, la volonté politique et la détermination de la Namibie à mettre en place des arrangements de transport en transit fonctionnels méritent un appui technique et financier complémentaire de la part de la communauté internationale au sens large. Si nous voulons poursuivre la mise en place d'une autre route commerciale pour l'Afrique australe passant par le port de Walvis Bay, il est nécessaire de développer l'infrastructure. La tâche de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit ne peut ni ne doit être laissée à ces seuls pays, car une redynamisation des échanges internationaux nous serait profitable à tous.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M<sup>me</sup> María Teresa Infante, Directrice nationale des frontières et limites de l'État de la République du Chili.

**M<sup>me</sup> Infante** (Chili) (*parle en espagnol*) : Le Gouvernement chilien participe avec enthousiasme à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty et réaffirme son attachement à ses objectifs, convaincu de l'importance des définitions adoptées dans la Déclaration et le Programme d'action d'Almaty.

Le Programme a fourni un ensemble important de concepts et conduit nos pays à réaliser des évaluations et à élaborer des stratégies qui offrent une orientation forte aux politiques nationales des pays en développement sans littoral. Dans la poursuite de ses objectifs, nous réaffirmons la validité du but central du Programme d'action, qui est de nouer des partenariats autour des objectifs du Millénaire pour le développement du point de vue des pays en développement sans littoral et de transit.

Ces objectifs comprennent non seulement les thèmes liés au développement au sens large et à la réduction de la pauvreté comme cadre général de référence, mais ils visent aussi à trouver des réponses au niveau des relations internationales, et par-delà les frontières, en faveur des habitants des pays en question afin d'élargir leur horizon et de contribuer à surmonter les obstacles matériels et techniques existants.

Il y a de nombreux domaines dans lesquels ces relations sont mises à l'épreuve et qui appellent une attitude plus responsable de la part des États. Le Programme d'action d'Almaty a fixé des objectifs ambitieux. La grande majorité d'entre eux, peut-être les plus importants, sont liés à trois aspects.

Premièrement, la détermination des pays sans littoral et de transit à agir dans la coopération et suivant une perspective à moyen et long terme. Des questions telles que la recherche et l'application d'accords plus efficaces pour le transport, l'infrastructure, la dette et l'accès aux marchés ne relèvent pas uniquement des relations économiques, mais admettent aussi d'autres formes de relations impliquant l'assistance, mais également la coopération, le commerce et le développement.

Deuxièmement, le renforcement des capacités permettant de mobiliser des ressources financières et

humaines et d'assurer la viabilité des politiques en faveur des pays en développement sans littoral doit toujours tenir compte de leurs relations avec les pays en développement de transit et de la possibilité de promouvoir une coordination efficace entre eux.

Troisièmement, les politiques suivantes contribueraient à réduire durablement les vulnérabilités : donner la priorité qu'il convient aux mécanismes internes d'appui à la gouvernance afin de favoriser ce partenariat entre les pays en développement sans littoral et de transit; intégrer les initiatives des entreprises, du secteur privé et de la société civile; et mobiliser des ressources nationales dans le cadre de politiques nationales et internationales agréées. Une telle approche viendrait compléter les efforts déployés dans d'autres instances mondiales et régionales.

L'exercice du droit d'accès par mer et à la mer, ainsi que la liberté de transit, conformément au droit international, entérinée par plusieurs traités internationaux, de même que les intérêts légitimes des pays de transit sur la base de leurs droits souverains constituent un cadre de référence important fondé sur le droit international, et mon pays y adhère pleinement.

Dans ce contexte, la notion de besoins particuliers des pays en développement sans littoral – notamment le recensement de ceux qui sont liés à la question du transit par d'autres États, qui ont également des droits et intérêts légitimes – ne saurait être isolée des processus généraux que j'ai décrits.

Nous apprécions particulièrement le rapport du Secrétaire général sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty ainsi que les travaux du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui dressent un tableau large et équilibré de l'état des questions qui nous réunissent aujourd'hui.

Les priorités du Programme d'action d'Almaty de 2003 concernant les politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, le commerce international, la facilitation des échanges et les mesures d'appui internationales font partie intégrante de la politique extérieure chilienne. Autour de ces priorités, le Chili a défini des actions et des programmes de travail spécifiques avec la Bolivie et le Paraguay.

Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, des actions ont été définies au niveau de l'Amérique du Sud. Au plan bilatéral, je citerai tout particulièrement le programme que nous développons avec la Bolivie, dans le cadre d'un dialogue large et sans exclusive dont les composantes essentielles sont, notamment, une action commune en faveur de systèmes efficaces de transports de transit, des contrôles frontaliers rapides fonctionnels, une coopération pour la prévention de la contrebande, l'harmonisation des réglementations environnementales et sanitaires – notamment sur le transport de marchandises dangereuses – et la mise en œuvre de cadres réglementaires utiles et non discriminatoires, avec la volonté de les améliorer.

Avec la Bolivie, nous avons des programmes et des groupes de travail bilatéraux visant à assurer une réelle complémentarité entre les acteurs publics et privés qui interviennent dans les relations de transit. La même approche s'applique avec le Paraguay.

Par ailleurs, les accords issus de l'association du Chili au Marché commun du Sud (MERCOSUR), il y a plus de 10 ans, ont abouti à des projets dont profitent aujourd'hui tous les membres de cet organisme en leur donnant accès au Pacifique, offrant ainsi d'autres options au Paraguay, qui en fait partie.

Conformément aux accords en vigueur, le Gouvernement chilien a annoncé l'ouverture du port d'Iquique au libre transit des marchandises boliviennes. Il s'ajoute aux ports d'Arica et d'Antofagasta, qui connaissent déjà un important transit de fret bolivien, et à l'accord sur l'oléoduc entre Arica et la Bolivie, qui fonctionne depuis plusieurs décennies.

En 2004, un entrepôt franc a été mis à la disposition des marchandises en transit en provenance ou à destination du Paraguay, en application d'un accord spécifique conforme aux processus actifs d'intégration physique dans lesquels ces pays sont engagés.

Les mêmes évolutions se retrouvent dans la politique de coopération menée par l'Agence chilienne de coopération internationale, qui privilégie, entre autres, les secteurs de l'éducation, de la culture, de la santé et de la lutte contre la pauvreté.

L'intégration physique, qui met en lumière les progrès et les lacunes en matière de connectabilité,

d'utilisation des infrastructures, de systèmes de transport, de réglementation et de fonctionnement des postes frontière, a constitué une base essentielle pour comprendre la réalité des relations entre les pays d'Amérique du Sud.

S'agissant du transport ferroviaire, mon gouvernement élabore des mesures destinées à revitaliser ce moyen de communication avec la Bolivie, sur le plan des infrastructures comme sur celui des postes frontière. Le Chili participe activement à ce processus.

L'Initiative d'intégration des infrastructures régionales en Amérique du Sud, lancée en 2000, donne progressivement des résultats, au niveau de la mise en place d'une méthodologie de classement des projets par priorité, de la mise en œuvre de ces projets et de la prise en compte de leur viabilité du point de vue écologique.

Le Chili participe à plusieurs entités, qui fonctionnent tout au long de l'année, et qui le relient aux autres pays du cône Sud. Avec l'appui des organismes de financement internationaux, régionaux et sous-régionaux, nous espérons renforcer ce processus dans le cadre de la mise en marche de l'Union des nations sud-américaines, de façon à faire converger ses objectifs avec les engagements pris par les États au niveau bilatéral et régional.

Dans le renforcement de ce processus, nous devons également refléter les accords de mise en œuvre des objectifs du Millénaire par le développement et du Programme d'action d'Almaty.

Cette convergence s'exprime dans l'accord conclu en décembre 2007 par les Présidents bolivien, brésilien et chilien, pour revitaliser le couloir interocéanique central qui comprend leurs pays, pour y associer Arica et Iquique à ce processus. Ce projet découle de la décision favorable à une intégration physique associée à un processus de croissance économique équilibrée entre les trois pays concernés, afin d'appuyer les échanges, en encourageant la circulation sans entrave des personnes.

Les projets définis doivent permettre d'accroître les échanges au sein des régions concernées et d'encourager leur croissance, l'emploi, une meilleure compréhension entre les peuples et leur qualité de vie, points mis en avant par la Présidente de la République du Chili à la signature de la déclaration.

Le concept d'intégration, bien qu'il commence à se matérialiser avec la construction des infrastructures de base, connu comme une sorte de « couloir », ne devient réalité qu'avec des initiatives concrètes, car aucune intégration effective ne saurait ignorer les pays voisins. En Amérique du Sud, la Bolivie et le Paraguay sont considérés comme des acteurs fondamentaux de ce processus. À cet égard, ils doivent être activement associés à toute intégration dans l'esprit du Programme d'action d'Almaty.

Ces aspects ne peuvent être séparés du débat sur les grandes questions du commerce international des biens et des services, qui devrait permettre aux pays en développement sans littoral de jouir pleinement des avantages qui peuvent être tirés des accords internationaux et de l'accès aux marchés tout en surmontant les éventuels handicaps liés à leur moindre développement et à leur situation géographique.

Nous souhaitons renforcer l'apport potentiel du système commercial international à une véritable liberté de transit et à son application sans discrimination, dans le cadre de mécanismes diligents et transparents, et compte tenu des circonstances spécifiques et des normes applicables au passage par des pays tiers, en particulier en matière environnementale et sanitaire.

C'est donc une immense tâche qui attend les pays de transit en développement. Nous appuyons les réformes et les mesures concrètes destinées à simplifier les procédures et les démarches de manière à ce qu'elles n'entraient pas les relations avec les pays sans littoral, mais constituent au contraire des instruments efficaces de coopération.

Les organisations internationales se doivent de soutenir ce processus. Il incombe également à nos gouvernements de donner des mandats appropriés pour renforcer les capacités des pays en développement sans littoral ou de transit, en encourageant le processus d'association et en fournissant les infrastructures nécessaires.

L'horizon 2015 se rapproche, et mon pays souhaite avoir élaboré, d'ici cette date, des réponses concrètes pour remplir les objectifs et les orientations de la Déclaration d'Almaty.

Nous appuyons donc le document final de l'examen à mi-parcours et les engagements découlant

des politiques qui y sont définies, et nous nous joignons à l'accord général en la matière.

**Le Président par intérim** (*parle en espagnol*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Tsele Chakela, Ministre des travaux publics et des transports du Royaume du Lesotho.

**M. Chakela** (Lesotho) (*parle en anglais*) : Je suis très heureux et très honoré de pouvoir m'exprimer brièvement sur le Programme d'action d'Almaty.

Alors que cinq années se sont écoulées depuis l'adoption du Programme d'action au Kazakhstan, en 2003, j'invite toutes les personnes présentes à se féliciter de disposer d'un programme d'action visionnaire, qui a donné le ton au développement de nos pays géographiquement défavorisés. Je suis très fier d'avoir participé au processus qui a conduit à son adoption, et notamment à la dernière réunion préparatoire, qui s'est tenue ici même.

*M. Wolfe (Jamaïque), Vice-Président, assume la présidence.*

Le Programme d'action compte sept objectifs et cinq domaines prioritaires – les politiques de transit et le cadre réglementaire applicable au transit, le développement des infrastructures, la facilitation du commerce et des transports, l'aide au développement et l'examen de la mise en œuvre – à l'aune desquels on peut mesurer nos progrès.

Il s'agit en effet d'un défi redoutable qu'on ne pourra relever que grâce à la solidarité et à la coopération aux niveaux régional et international. À cet égard, je voudrais évoquer certaines des initiatives prises par le Lesotho.

Je voudrais rappeler certains des points que j'ai soulevés en 2007 à Ouagadougou (Burkina Faso), lorsque j'ai rendu compte des efforts que nous avons déployés et de nos programmes pour le secteur des transports.

Sous les auspices de leur Commission bilatérale conjointe pour la coopération, les Gouvernement de la République sud-africaine et du Royaume du Lesotho sont convenus de mettre en place un poste frontière unique afin de faciliter la circulation rapide des biens, des services et des personnes entre les deux pays, et d'améliorer ainsi le commerce et d'accélérer la croissance économique.

Le Gouvernement du Lesotho envisage d'inviter le secteur privé à indiquer s'il s'intéresserait à la transformation du terminal de conteneurs de Maseru en un port sec. Il s'agit, tout en respectant les normes régionales de la Communauté de développement de l'Afrique australe, de répondre à la nécessité d'étendre et d'améliorer le transport des biens par voie ferroviaire.

Le Gouvernement du Lesotho est en train de remplacer les aides à la navigation obsolètes de l'aéroport international Moshoeshoe I. Cette modernisation comprend entre autres l'achat de camions de pompiers afin d'accroître les normes de sécurité de l'aéroport. Ces activités sont menées avec l'aide de la Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique.

L'Union européenne a aidé le Gouvernement du Lesotho à refaire 110 kilomètres de routes pavées sillonnant le sud et le nord du pays. Nous mettons actuellement la dernière main à la création d'une direction générale routière qui aura pour tâche de peaufiner, de manière autonome, nos stratégies de mise en œuvre.

Nous encourageons les femmes à devenir techniciennes ou ingénieurs, au point que, pendant une période, la proportion de femmes ingénieurs dans notre Département des routes rurales était supérieure à celle des hommes. Notre Fonds routier est un fonds de deuxième génération dont les structures de direction correspondent aux régimes de gouvernance modernes.

Toutefois, malgré tous ces efforts prometteurs, nous notons avec préoccupation que plusieurs de nos partenaires de développement axent désormais leur assistance financière sur le secteur social. Or, la bonne marche à suivre pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement est d'interconnecter tous les secteurs de l'économie.

Nous accueillons avec satisfaction l'initiative d'une aide au commerce, qui est censée nous aider à relever les défis en matière d'infrastructure, et nous espérons qu'elle sera bientôt opérationnelle, car il y a bien longtemps maintenant qu'elle est à l'étude.

En conclusion, je demande aux partenaires de développement d'honorer leurs engagements et de redoubler d'efforts pour fournir une aide financière aux pays en développement sans littoral afin de leur permettre d'être compétitifs sur le plan mondial.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Shukuru Kawambwa, Ministre du développement de l'infrastructure de la République-Unie de Tanzanie.

**M. Kawambwa** (République-Unie de Tanzanie) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier le Président d'avoir convoqué cette importante réunion de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action d'Almaty, que l'Assemblée générale a approuvé il y a cinq ans. L'examen périodique de l'application du Programme permet d'effectuer les ajustements nécessaires pour faire en sorte que les objectifs et les cibles convenus soient atteints.

À Almaty (Kazakhstan) en 2003, puis lors des délibérations qui ont suivi à l'Assemblée générale, la communauté internationale a reconnu que les coûts élevés de transport en transit représentaient un obstacle plus important encore que le régime de la nation la plus favorisée pour les pays en développement sans littoral. Elle a également reconnu que les pays en développement de transit et les pays en développement sans littoral étaient aux prises avec des difficultés colossales pour prendre une part effective au commerce mondial.

La Tanzanie a parfaitement conscience des problèmes que posent l'absence d'accès à la mer, l'isolement et l'éloignement des marchés mondiaux aux pays sans littoral, et elle a déployé des efforts concertés pour mettre en œuvre les actions spécifiques convenues dans le cadre du Programme d'action d'Almaty.

Nous avons réagi en préparant un plan d'action national qui doit être mis en œuvre d'ici à 2010. Ce plan a été relié à la Vision pour le développement de la Tanzanie à l'horizon 2025, au document pour la réduction de la pauvreté et, actuellement, à la stratégie nationale en faveur de la croissance et de la réduction de la pauvreté.

Je vais, si vous le permettez, évoquer la manière dont la Tanzanie a participé au Programme d'action d'Almaty depuis 2003.

Premièrement, le secteur des transports est l'un des secteurs clés indispensables pour faire face au problème de l'éloignement des pays sans littoral. La position géographique de la Tanzanie donne à l'infrastructure et aux services de transport un rôle

important pour faciliter le commerce régional et international vers six pays voisins sans littoral.

C'est pourquoi l'objectif de la politique de développement de l'infrastructure et des services de transport est de veiller à ce que toutes les routes, les voies ferrées, les ports maritimes et les ports intérieurs utilisés par nos voisins sans littoral soient étendus et modernisés pour faciliter un volume des échanges satisfaisants à partir et à destinations de ces pays.

Deuxièmement, l'infrastructure de transport tanzanienne couvre actuellement des voies routières, ferroviaires, aériennes, navigables et des pipelines reliés aux pays voisins sans littoral et de transit. Le réseau routier couvre au total 85 515 kilomètres, comprenant des axes principaux et des routes régionales. Le système ferroviaire s'étend sur une longueur totale de 3 676 kilomètres. La principale voie de chemin de fer a, quant à elle, 2 706 kilomètres de long et sera reliée aux trois pays sans littoral que sont le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda, avec également des liaisons vers deux autres pays sans littoral.

Nous disposons de trois grands ports maritimes, Dar es-Salaam, Tanga et Mtwara, et de plusieurs ports fluviaux.

Le pays compte également quatre aéroports internationaux et un pipeline s'étendant sur 1 750 kilomètres, utilisé pour transporter du pétrole brut de Dar es-Salaam vers la raffinerie de Ndola en Zambie. Un pipeline de 232 kilomètres transportant du gaz naturel devrait être relié à nos pays voisins dans un avenir proche.

Malgré ce réseau routier et ferroviaire considérable, l'infrastructure de transport demeure insuffisante. Une politique nationale en matière de transport a été adoptée en 2003 pour remédier aux lacunes et parvenir à un développement soutenu de ce secteur. Cette politique porte sur les domaines du secteur du transport qui sont indispensables pour atteindre nos objectifs socioéconomiques nationaux.

Notre vision du secteur du transport a pour objectif de proposer des services de transport sûrs et efficaces pour tous d'ici à 2025. Notre stratégie consiste à améliorer l'intégration des modes de transport, à développer les couloirs de transport et à renforcer notre système de transport multimodal, en mettant un accent particulier sur la sûreté, l'environnement, la sécurité et l'accès pour les

utilisateurs locaux ainsi que pour les pays voisins sans littoral.

En 2007-2008, notre gouvernement a lancé un programme d'investissement sur 10 ans en faveur du secteur des transports, doté d'un budget de 6,2 milliards de dollars pour les cinq premières années, afin d'améliorer l'infrastructure et les services de transport.

Récemment, la Tanzanie a demandé des ressources au compte du Millennium Challenge et a ainsi obtenu des États-Unis une subvention de 698 millions de dollars sur cinq ans, afin de réduire la pauvreté, de stimuler la croissance économique et d'accroître les revenus des ménages grâce à des investissements ciblés dans l'infrastructure des transports, de l'énergie et de l'eau. Au titre de cette aide, 373 millions de dollars ont été alloués à l'infrastructure de transport, afin de faciliter le transit en reliant les pays sans littoral voisins aux ports maritimes de Mtwara, Dar es-Salaam et Tanga. Ces initiatives sont conformes aux exigences de la Déclaration d'Almaty et de son Programme d'action.

Les ports constituent également une infrastructure essentielle pour contribuer à réaliser le Programme d'action d'Almaty. C'est pourquoi l'Autorité portuaire tanzanienne est sur le point de terminer une étude sur les défis posés à l'interface portuaire au port de Dar es-Salaam. Il s'agit entre autres, premièrement, d'améliorer les services des opérations portuaires; deuxièmement, d'établir des synergies entre les principaux prestataires de transport, d'accroître l'efficacité du port et de promouvoir la facilitation de ses échanges avec les pays sans littoral; troisièmement, d'informatiser les procédures douanières et d'accélérer le traitement des clients ayant acquitté leurs taxes; et, quatrièmement, de réduire la congestion du port de Dar es-Salaam et de mettre les ports de Tanga et de Mtwara aux normes internationales requises.

La Tanzanie, le Rwanda et le Burundi réalisent à l'heure actuelle, par l'intermédiaire de la Banque africaine de développement, une étude de faisabilité sur le transport ferroviaire, axée sur la possibilité de relier les trois pays. Le projet vise, au niveau sectoriel, à contribuer à la mise en œuvre d'un programme de transport multimodal multinational commun et efficace qui favorise l'intégration économique régionale et le développement de zones à fort potentiel pour l'agriculture, l'exploitation minière, l'industrie ou le

commerce dans ces pays. Le développement du rail donnera aux pays sans littoral un accès aux liaisons de transport internationales.

Dans l'optique d'améliorer les services ferroviaires dans le couloir de développement central, un accord de partenariat public-privé est à l'étude. Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a achevé la restructuration de la Société des chemins de fer tanzanienne par le biais d'une coentreprise avec RITES Ltd, une entité indienne. Cette nouvelle initiative doit améliorer l'efficacité du couloir de développement central, qui relie les pays sans littoral du Rwanda et du Burundi. La même approche est mise en place pour la Zambie avec l'Autorité ferroviaire Tanzanie Zambie (TAZARA).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Déclaration d'Almaty, la Tanzanie, le Rwanda, l'Ouganda, le Burundi et la République démocratique du Congo ont signé un accord sur l'établissement d'un organe de facilitation du transport en transit par le couloir central, visant à promouvoir des systèmes de transport en transit efficaces qui soient viables dans la durée, dans l'intérêt de toutes les parties contractantes, en vue d'améliorer l'accessibilité et la fiabilité du couloir central.

D'après la section sur les transports d'une étude de la Banque mondiale intitulée : « Africa infrastructure country diagnostic » (Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique), qui traite des routes, du rail, des ports, des aéroports et du transport urbain, la Tanzanie devra investir au moins 12 milliards 989 millions de dollars pour couvrir le scénario de base, à savoir établir des normes d'accessibilité applicables aux pays développés et aux pays en développement à revenu intermédiaire, d'une façon qui renforce la compétitivité de l'économie tanzanienne et améliore la cohésion sociale.

En conséquence, l'investissement total d'environ 6 milliards de dollars sur cinq ans réalisé par le programme d'investissement pour le secteur du transport de la Tanzanie ne représente que 46 % de l'investissement nécessaire. La Tanzanie devra donc maintenir ce niveau d'investissement sur les 10 à 15 prochaines années pour être en mesure de répondre aux objectifs du scénario de base.

En outre, le rapport indiquait que la Tanzanie devrait consacrer au minimum 8,4 % de son produit intérieur brut (PIB) pour maintenir ce niveau

d'investissement. Par conséquent, le Gouvernement souhaite inviter le secteur privé à accroître ses investissements dans le secteur des transports, car d'après l'étude, le Gouvernement n'a les moyens d'investir dans le secteur des transports qu'à hauteur de 8,4 % du PIB, ce qui représente 158 millions de dollars par an.

Pour conclure, la Tanzanie pense que les efforts déployés pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty exigeront un partenariat effectif entre les pays de transit et les pays sans littoral, d'une part, et un partenariat mondial entre les différentes parties prenantes internationales, d'autre part. Cette approche apportera des avantages mutuels à toutes les parties, car en participant plus efficacement aux échanges commerciaux régionaux et internationaux, les économies en question bénéficieront d'économies d'échelle.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Yukio Takasu, Chef de la délégation du Japon.

**M. Takasu** (Japon) (*parle en anglais*) : J'ai le grand plaisir, en ma qualité de représentant du Japon et de facilitateur, de m'exprimer à l'occasion de la réunion de haut niveau pour l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Le Japon n'a cessé d'insister sur l'importance de l'appropriation et du partenariat comme pierre angulaire du développement. Selon ce principe, un pays en développement établit ses propres priorités, sa propre direction et sa propre stratégie de développement et prend en charge la réalisation des objectifs qu'il s'efforce d'atteindre.

Les pays en développement devraient assumer la responsabilité première de leur développement, mais leurs efforts devraient être complétés par des engagements forts et durables de la part de leurs partenaires mondiaux. Cette philosophie est bien incarnée par le Programme d'action d'Almaty et devrait nous guider dans sa mise en œuvre.

Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, de nombreux pays en développement sans littoral ont régulièrement progressé dans l'augmentation de leur produit intérieur brut et se sont montrés de plus en plus capables d'attirer des investissements directs étrangers. Si cela a été possible, c'est en premier lieu grâce aux efforts des pays en

développement sans littoral eux-mêmes, auxquels le Japon exprime son plus grand respect. Mais il faut souligner que les progrès ont été réalisés également grâce à leur coopération avec les pays en développement de transit, et aux partenariats avec les pays donateurs et les organisations internationales. En même temps, nous ne devons pas oublier qu'il reste encore beaucoup à faire, comme le note le rapport du Secrétaire général, pour appliquer effectivement le Programme d'action d'Almaty.

Pour le développement économique général des pays en développement sans littoral, promouvoir les exportations et importer des biens de base à des prix compétitifs est de la plus grande importance. Les pays en développement sans littoral, qui sont géographiquement désavantagés, doivent en priorité améliorer l'infrastructure. Ce n'est qu'en développant des infrastructures appropriées que l'on peut accélérer les activités économiques et promouvoir le commerce et les investissements.

Je voudrais faire part à l'Assemblée de quelques exemples de partenariats noués par le Japon dans ce domaine dans différentes régions.

Je voudrais commencer par l'Afrique, qui comporte bon nombre de pays en développement sans littoral. Ces pays pâtissent particulièrement des coûts élevés des transports et de l'insuffisance des infrastructures. Il est nécessaire de réduire la distance entre les pays en développement sans littoral et les marchés mondiaux, en améliorant les infrastructures électriques et celles destinées aux transports, et en instaurant les maillons manquants dans les réseaux routiers à travers l'Afrique, ainsi qu'en améliorant les installations portuaires des pays de transit.

Gardant cela à l'esprit, le Japon a pris l'initiative de soutenir la mise en œuvre du Plan d'action à court terme pour les infrastructures du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), ainsi que d'autres programmes de développement des infrastructures à moyen et long termes en Afrique.

Tout d'abord, le Japon a accueilli cette année à Tokyo la quatrième réunion du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA). Ensuite, en mai, il a accueilli la quatrième Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD IV), en coopération avec l'ONU, le Programme des Nations Unies pour le développement et la Banque mondiale.

La Conférence a souligné la nécessité d'axer les travaux sur le développement d'une infrastructure à l'échelle de la région. Il est satisfaisant de voir qu'en fin de compte, les participants sont parvenus à un consensus sur le fait qu'il ne fallait ménager aucun effort pour renforcer la coopération afin de promouvoir le développement des réseaux routiers, des ports et des infrastructures électriques comme moteur de croissance, en utilisant l'ICA comme plate-forme.

En outre, le Japon s'est engagé à fournir à l'Afrique dans les cinq prochaines années jusqu'à 4 milliards de dollars de prêts à des conditions avantageuses pour lancer des projets d'amélioration des infrastructures régionales afin d'attirer les investissements privés nécessaires à la croissance économique du continent.

À la même occasion, la Banque mondiale et la Banque africaine de développement ont annoncé qu'elles fourniraient un financement de l'ordre de 5 milliards de dollars par an pour le développement de couloirs de transport et de réseaux électriques pendant cette même période de cinq ans. Cela a été le résultat d'une initiative de la quatrième Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD IV).

L'amélioration des infrastructures de transport ne doit pas se limiter aux infrastructures physiques. Il faut également améliorer les infrastructures institutionnelles telles que les douanes et les procédures de contrôle phytosanitaire et d'immigration aux frontières.

Le Japon fournit son aide par le biais de l'Agence japonaise de coopération internationale pour la mise en place de postes frontière uniques, ce qui permettra de compléter les procédures frontalières nécessaires à un seul poste. Par exemple, le Japon a aidé à mettre en place un poste frontière unique sur le pont de Chirundu, entre la Zambie et le Zimbabwe grâce à diverses formes d'assistance, dont la mise en place d'un cadre juridique, la formation de personnel et la construction de ponts et autres infrastructures frontalières. À la quatrième Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique, le Japon a annoncé qu'il accorderait une assistance du même type pour mettre en place 14 autres postes frontière sur le continent.

Toutefois, l'amélioration des infrastructures ne saurait à elle seule accroître le commerce et les investissements. Les gouvernements doivent déployer

des efforts énergiques pour améliorer les conditions favorables aux investissements afin d'attirer le secteur privé.

À la Conférence, le Japon a annoncé, dans le cadre de son engagement en faveur du commerce international et de la facilitation du commerce, qu'il appuierait les efforts visant à multiplier par deux les investissements japonais en Afrique. Pour assurer un suivi à cet engagement, nous avons envoyé récemment plusieurs missions conjointes des secteurs public et privé en vue de promouvoir le commerce et les investissements dans un certain nombre de pays africains, dont des pays en développement sans littoral tels que l'Ouganda, le Botswana et l'Éthiopie.

Pour renforcer encore davantage nos liens avec les pays les moins avancés en Afrique, nous sommes en train d'ouvrir plusieurs ambassades – cette année au Mali, au Botswana et au Malawi, et l'année prochaine au Burkina Faso.

L'aide accordée par le Japon aux pays en développement sans littoral et de transit ne se limite pas, bien entendu, au continent africain. Nous sommes également très actifs dans d'autres parties du monde où nous promovons la coopération et l'intégration régionales, lesquelles sont indispensables au développement des pays en développement sans littoral et de transit. Notre appui constant au projet de la Route d'Asie par le truchement de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique est bien connu. Et les pays de la région du Mékong travaillent également de concert à l'intégration régionale à l'intérieur des trois grands couloirs qui vont d'est en ouest et du nord au sud.

En décembre 2006, avec notre aide, le deuxième pont international sur le Mékong, qui relie la Thaïlande et le Laos, a été ouvert, ce qui a pratiquement permis de compléter le couloir est-ouest. Au début de l'année, nous avons également annoncé une contribution de 20 millions de dollars pour faciliter le commerce de marchandises par ce couloir.

Je vais donner quelques exemples de l'aide que nous avons accordée récemment aux pays en développement sans littoral et de transit. Au cours des cinq à six dernières années écoulées, nous avons versé plus de 2,5 milliards de dollars à l'Afghanistan pour des projets d'infrastructure, dont un aéroport et de grandes routes. Nous avons également commencé à participer à la construction d'un aéroport international

en Mongolie et d'un réseau ferroviaire en Ouzbékistan, et aidé à la construction ou à l'amélioration de routes, de ponts et de tunnels dans des pays comme le Tadjikistan, le Pakistan, le Népal et la Bolivie. En Asie centrale, nous avons également envoyé des spécialistes de l'administration routière et fourni du matériel pour les infrastructures de contrôle des frontières.

Lorsque nous regardons ce qui s'est passé ces dernières années dans plusieurs pays d'Asie, dont le nôtre, nous voyons que la promotion du commerce apporte évidemment des contributions notables à la croissance économique. Il importe donc d'envisager l'aide au développement dans la perspective de la promotion du commerce.

C'est dans cette optique que depuis 2005, le Japon met en œuvre l'Initiative de développement en faveur du commerce, qui a pour objectif de lancer sur les rails l'aide au commerce. Cette initiative cherche à aider les pays en développement à acquérir des capacités d'exportation et à tirer un plus grand profit du système commercial mondial. Nous continuerons à aider les pays en développement sans littoral et de transit afin de faciliter la promotion du commerce.

Nombre de pays sans littoral sont également aux prises avec de graves difficultés pour s'adapter aux changements climatiques. À cet égard, le Japon a mis en place le Partenariat « Cool Earth » en vue d'aider les pays en développement qui recherchent la croissance économique tout en réduisant leurs émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre de cette initiative, nous avons annoncé le versement de 10 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années.

Nous travaillons en étroite collaboration avec des organisations internationales, dont des organismes des Nations Unies, afin d'aider les efforts d'adaptation des pays en développement qui sont les plus vulnérables aux changements climatiques. Dans le cadre de cette initiative, nous avons, dans le courant de l'année, appuyé la mise en place du cadre commun du Programme de développement Japon-Nations Unies afin d'édifier des partenariats chargés d'examiner la question des changements climatiques en Afrique, et dans le cadre de cette initiative, nous sommes ouverts à toute proposition de projets concrets à mettre en œuvre.

Lors des négociations officieuses tenues avant cette réunion de haut niveau, nous avons passé en revue la mise en œuvre du Programme d'action

d'Almaty. Durant ce processus, les représentants des pays en développement sans littoral ont clairement montré qu'ils estimaient être les premiers responsables de leur développement. La coopération avec les pays en développement de transit, les donateurs et les organisations internationales est indispensable à ce développement.

Nous faisons tout notre possible pour trouver un équilibre entre les besoins des pays en développement sans littoral et la coopération avec les pays en développement de transit. Je suis profondément convaincu que le projet de déclaration convenu d'un commun accord sur la base de ces considérations est à même d'aider énormément ces pays à s'intégrer dans l'économie mondiale et donc à tirer profit de l'accès aux marchés mondiaux.

Pour ce qui est des négociations sur le document final de cette réunion d'examen, comme cela a été le cas lorsque le Programme d'action d'Almaty a été négocié il y a cinq ans, le Japon a eu l'honneur de faire office de facilitateur. On s'est mis d'accord sur le projet de document final, appelé à juste titre déclaration, trois semaines avant la réunion d'aujourd'hui, qui a été possible grâce à la coopération de tous les intéressés.

Je saisis la présente occasion pour exprimer mes vifs remerciements à tous ceux qui ont fait preuve de compréhension et de coopération. Nous apprécions tout particulièrement les contributions précieuses du Haut-Représentant, l'Ambassadeur Diarra, et de ses collègues.

Ce que nous avons réalisé est également la preuve tangible que la communauté internationale a appuyé de concert les pays en développement sans littoral et de transit. Faisons montre du même esprit de coopération dans les cinq prochaines années afin de mettre effectivement en œuvre le Programme d'action d'Almaty et les recommandations qui figurent dans le projet de déclaration de l'examen à mi-parcours qui doit être adoptée demain.

L'Assemblée peut être assurée que le Japon est déterminé à faire tout son possible pour aider à réaliser ces objectifs en tant que partenaire solide auquel les pays en développement sans littoral et de transit peuvent faire pleinement confiance.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. John W. Ashe, Chef de la délégation d'Antigua-et-Barbuda.

**M. Ashe** (Antigua-et-Barbuda) (*parle en anglais*) : Le Groupe des 77 et la Chine se félicitent de la tenue de cette réunion de haut niveau chargée de procéder à un examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

Ce programme établit un cadre global permettant d'examiner les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Le moment pour cet examen est effectivement bien choisi, étant donné que la date cible pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) approche.

La réunion de haut niveau de l'Assemblée générale la semaine dernière a montré clairement que nous ne sommes pas en passe de réaliser la plupart ou même quelques-uns des OMD. Les pays en développement sans littoral sont parmi les pays les moins à même d'atteindre ces objectifs.

Le Groupe attache une grande importance aux examens de haut niveau de l'application des textes issus des grandes conférences et réunions au sommet de l'Organisation des Nations Unies. C'est par ce biais que nous pouvons suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre nécessaire à la réalisation des objectifs.

Le Groupe est d'avis que l'ensemble des objectifs de développement internationalement convenus ne pourra être réalisé que si l'on continue à s'intéresser aux besoins particuliers des pays les plus vulnérables. Le Programme d'action d'Almaty reste un bon cadre d'ensemble pour des partenariats mondiaux axés sur l'examen des besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Il faut poursuivre avec énergie sa mise en œuvre intégrale.

Pendant cette réunion de deux jours, alors que la communauté internationale dresse le bilan des progrès réalisés, des leçons apprises et des défis rencontrés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty à ce jour, le Groupe des 77 et la Chine espèrent qu'un résultat de cette réunion sera un appui plus important pour les efforts menés par les pays en développement sans littoral et de transit pour répondre aux principaux problèmes auxquels se heurte leur développement. À cet égard, les cinq domaines

prioritaires énoncés dans le Programme d'action sont cruciaux.

Dans ce monde de plus en plus interconnecté et compétitif, le commerce est un moyen essentiel d'intégration économique internationale, et c'est dans ce domaine que les pays en développement sans littoral sont les plus désavantagés. C'est pourquoi le fait que le cycle de négociations de Doha pour le développement n'ait pas réussi à relever le défi du développement en matière de commerce international est particulièrement important pour la situation des pays en développement sans littoral.

Dans ce contexte, le Groupe des 77 et la Chine voudraient souligner les points suivants.

Premièrement, les crises mondiales multidimensionnelles actuelles dans le domaine de l'alimentation, de l'énergie, du climat et des finances s'ajouteront aux défis auxquels les pays en développement sans littoral et en transit ont à faire face lorsqu'ils cherchent à atteindre leurs objectifs de développement et entraveront les efforts nationaux pour la mise en œuvre du programme d'action.

Deuxièmement, il faudra une initiative robuste et proactive, et notamment un redoublement d'efforts et de ressources de la part des partenaires de développement pour aider les pays en développement sans littoral.

Troisièmement, les progrès dans la mise en œuvre du programme sont ralentis par la persistance d'obstacles de longue date au développement, tels que les obstacles au commerce international, l'insuffisance de ressources pour investir dans les infrastructures et la faiblesse des mesures internationales de soutien.

Le Groupe des 77 et la Chine sont plus convaincus que jamais qu'un système de commerce international solidaire est essentiel pour les pays en développement sans littoral et que la mise en œuvre intégrale du Programme d'action d'Almaty est à la fois critique et urgente.

Le Groupe souligne la nécessité de prendre des initiatives, y compris des initiatives d'aide au commerce, visant à réduire les coûts administratifs, financiers et autres du commerce, à améliorer la compétitivité et à renforcer les capacités de production.

Le Groupe souligne également que les partenaires de développement doivent apporter un soutien accru

pour renforcer la capacité des pays en développement sans littoral de négocier la facilitation du commerce au sein de l'Organisation mondiale du commerce, afin que ces pays soient capables de tirer partie des possibilités d'accès à de plus grands marchés.

Le Groupe craint que, comme la plupart des pays en développement, les pays en développement sans littoral, ne continuent d'être moins compétitifs que d'autres pour attirer des investissements privés, malgré le climat d'investissement plus attractif qu'ils ont créé grâce à des réformes et à l'amélioration de leurs politiques pour réduire la bureaucratie et les coûts et améliorer les procédures commerciales et les services publics.

Il est donc nécessaire d'adopter des mesures politiques délibérées de façon à faciliter et à renforcer les flux d'investissements, aussi bien publics que privés, dans les pays en développement sans littoral pour poursuivre la mise en œuvre intégrale du Programme d'action d'Almaty.

En outre, les partenaires bilatéraux de développement et les institutions multilatérales, y compris les banques et les organismes de développement, devraient redoubler d'efforts pour encourager et faciliter les investissements publics et privés dans le développement des infrastructures de transport et de transit des pays en développement sans littoral, grâce à des moyens novateurs, tels que la garantie des investissements.

Le Groupe des 77 et la Chine voudraient appeler l'attention sur les points suivants.

Premièrement, il est nécessaire de ménager un plus grand accès aux technologies de pointe dans les systèmes, services et technologies de transport, qui peuvent améliorer la qualité des produits.

Deuxièmement, il faut disposer d'une aide publique au développement (APD) d'un niveau suffisant et prévisible. Cela signifie d'abord que les pays développés doivent honorer leur engagement de mobiliser 0,15 % à 0,20 % de leur revenu national brut au titre de l'APD pour les pays en développement sans littoral. À cet égard, le Groupe appuie vivement l'appel lancé par le Secrétaire général aux pays donateurs et aux institutions financières et de développement internationales pour qu'ils appuient le fonds d'affectation spéciale pour la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Troisièmement, il faut une assistance technique, et notamment la facilitation de la coopération Sud-Sud, pour la construction, l'entretien et le bon fonctionnement des installations de transport, de stockage et autres installations liées au transit, et pour la promotion des projets et programmes portant sur le transport sous-régional, régional et interrégional.

Le Groupe des 77 et la Chine saluent les efforts du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement pour compiler un ensemble d'indicateurs macroéconomiques, dont certaines statistiques sur les communications et les transports, afin d'illustrer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Nous demandons que cette initiative soit renforcée de manière à inclure l'adoption d'un ensemble de critères acceptables, en plus de ces indicateurs macroéconomiques, pour suivre effectivement la mise en œuvre du programme.

En conclusion, nous voudrions souligner que les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty font partie intégrante de la mise en œuvre de tous les résultats des grandes conférences et sommets des Nations Unies, y compris la Déclaration du Millénaire. C'est un moyen de tester notre détermination à mettre en place un partenariat mondial pour le développement dans nos efforts pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation de tous les objectifs de développement adoptés au niveau international.

Le Groupe des 77 et la Chine espèrent sincèrement que cette réunion d'examen de haut niveau nous rendra encore plus conscients de l'urgence de la situation et renouvellera et accélérera les partenariats mondiaux pour appuyer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, et, plus généralement, les efforts que font les pays en développement sans littoral pour atteindre les objectifs nationaux de développement par des moyens concrets, tangibles et mesurables.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Philippe Delacroix, représentant de la France.

**M. Delacroix** (France) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne. La Turquie, la Croatie, et l'ex-République yougoslave de Macédoine, pays candidats; l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le

Monténégro et la Serbie, pays du Processus de stabilisation et d'association et candidats potentiels; ainsi que l'Ukraine, la République de Moldavie et l'Arménie, se rallient à la présente déclaration.

Je voudrais, tout d'abord, remercier le Président de l'Assemblée générale, le Secrétaire général, et le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour l'organisation de cette séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

L'Union européenne tient également à remercier S. E. M. Takasu, Représentant permanent du Japon, pour avoir facilité les négociations du document final qui se sont achevées le mois dernier. Je remercie également le Secrétaire général pour son dernier rapport (A/63/165).

Le Programme d'action d'Almaty repose sur un partenariat entre pays enclavés, pays de transit et partenaires de développement. C'est dans cet esprit de partenariat que l'Union européenne souhaite réaffirmer devant l'Assemblée générale son engagement en faveur de la promotion et de la mise en œuvre des priorités mises en avant dans le Programme d'action d'Almaty.

L'Union européenne est satisfaite du document final que nous avons agréé. Il est équilibré, complet et débouche sur des recommandations concrètes dans le cadre déjà fixé par le Programme d'action d'Almaty. Avant d'insister sur quelques points qui paraissent essentiels à l'Union européenne pour assurer le développement des pays enclavés et en transit, je voudrais exprimer la satisfaction de l'Union européenne quant aux progrès réalisés depuis cinq ans. Les pays enclavés en développement ont enregistré, de manière globale, et malgré de nombreux défis, des hausses de leurs produit national brut et d'investissements directs. Pour nombre d'entre eux, ces progrès sont très encourageants. J'insisterai en particulier sur trois points.

Premièrement, en ce qui concerne les infrastructures, les pays en développement sans littoral subissent, comme de nombreux orateurs l'ont relevé, des contraintes importantes liées au problème de développement et de maintenance des infrastructures. L'Union européenne, dans ce domaine, joue un rôle clef, en fournissant une assistance financière et technique pour le développement des infrastructures de

transport, des télécommunications, de l'énergie et de l'eau. L'Union européenne a en particulier approuvé l'an dernier le Partenariat UE-Afrique sur les infrastructures dans le but d'appuyer les programmes favorisant l'interconnectivité en Afrique, notamment au bénéfice des pays enclavés de ce continent.

L'aide publique au développement a naturellement un rôle important à jouer pour remédier au manque d'infrastructures. Cependant, le secteur privé a également un rôle décisif dans le financement de ces infrastructures, que ce soit dans les pays enclavés ou dans les pays de transit. À cet égard, favoriser les partenariats public-privé, en contribuant notamment à créer un environnement favorable aux investissements, nous paraît donc essentiel.

Deuxièmement, ces investissements dans le domaine des infrastructures facilitent l'essor du commerce. Celui-ci ne doit pas être freiné par des obstacles douaniers. L'abaissement des barrières douanières, mais aussi la modernisation des procédures douanières existantes, encouragent naturellement les échanges. Les pays enclavés et de transit doivent travailler ensemble, de façon à ce que la bureaucratie ne vienne pas freiner les échanges et les investissements. Rappelons, comme l'a signalé la Banque mondiale, qu'un quart seulement des retards dans les échanges de biens sont attribuables à la mauvaise qualité des infrastructures, et que la paperasserie, les inspections, les formalités douanières, en un mot toutes les contraintes réglementaires, sont la cause principale des entraves et des retards.

C'est pour y remédier que l'Union européenne finance plusieurs projets dans les pays en développement sans littoral dans le domaine de la modernisation des douanes. L'Union européenne est également l'un des principaux partenaires commerciaux du groupe des pays en développement sans littoral. Dans ce cadre, elle finance plusieurs projets dans les pays en développement sans littoral dans le domaine de la facilitation du commerce.

Troisièmement, s'agissant de l'intégration régionale, le développement de ces pays passe par la coopération et l'intégration régionales. Il est évident que les pays en développement sans littoral et de transit appartenant à des organisations régionales dynamiques attirent davantage d'investissements directs de l'étranger et s'intègrent de manière plus efficace aux réseaux régionaux d'infrastructure de

transport et de transit. L'Union européenne constitue un exemple d'intégration régionale qui a contribué à l'essor économique de plusieurs de ses États membres enclavés. D'autres exemples – ceux de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ou de la région du Grand Mékong – démontrent tout l'intérêt qu'il y a à renforcer ce niveau de coopération.

Pour mettre en œuvre ces différents points, l'Union européenne assumera sa part de l'effort. Mais les pays enclavés et de transit ont la responsabilité première de leur développement. Pour cela, il importe qu'ils s'unissent pour travailler ensemble à leur développement commun. L'Union européenne se réjouit qu'ils entendent assumer cette responsabilité, comme en témoigne la déclaration que nous nous apprêtons à adopter. Ils pourront compter dans cette démarche sur le partenariat actif de l'Union européenne.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à M<sup>me</sup> Raja Ghannam, Directrice de la coopération multilatérale au Ministère des affaires étrangères du Maroc.

**M<sup>me</sup> Ghannam** (Maroc) : Ma délégation s'associe à la déclaration faite par le représentant d'Antigua-et-Barbuda au nom du Groupe des 77 et de la Chine.

La délégation marocaine se félicite de la tenue de cette séance de haut niveau sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty et souhaiterait féliciter S. E. M. Cheick Sidi Diarra pour le travail remarquable et les efforts qu'il n'a cessé de déployer pour la réussite de cette réunion et pour la défense des intérêts des pays en développement sans littoral. Ma délégation ne peut que se féliciter de la mobilisation qu'a connue le processus préparatoire de cette réunion et considère que la participation active de toutes les parties prenantes à cette entreprise collective démontre que les besoins des pays enclavés demeurent un souci majeur dans l'agenda de développement mondial.

La délégation marocaine est convaincue de l'importance de cet examen à mi-parcours qui permettra d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de convenir des actions à mener pour mobiliser davantage de partenariats mondiaux en vue d'aider les pays en développement sans littoral et de transit dans leur efforts de développement économique et social. Les résultats de ce processus d'examen contribueront

certainement à l'approfondissement des débats sur la mise en œuvre d'une feuille de route pour les années à venir, en vue d'une consolidation des efforts pour répondre aux besoins spécifiques des pays concernés et de mettre en place un cadre renouvelé de coopération en matière de transport en leur faveur.

Cette séance de haut niveau se tient dans un contexte particulièrement difficile pour les pays en développement sans littoral qui sont confrontés à des défis multiples, qui entravent leur développement. La mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty contribuera sans aucun doute à relever ces défis. Les pays enclavés ont pris conscience de la nécessité de promouvoir une véritable politique de désenclavement intérieur et extérieur, indispensable à leur développement économique. À cet effet, ils ont mis en place des programmes d'infrastructures routières pour permettre l'interconnexion de leurs réseaux de communications au niveau sous-régional et régional, favoriser la circulation des biens et services et promouvoir les opportunités d'affaires.

Cependant, l'échec des négociations commerciales de l'Organisation mondiale du commerce affectera sérieusement les aspirations de ces pays en matière d'accès aux marchés. Cet échec marque encore une occasion manquée qui offrait la chance à ces pays de promouvoir leurs exportations. De même, en plus des handicaps structurels qui heurtent leurs politiques de développement économique et social, les pays enclavés font face, au même titre que les autres pays du Sud, aux effets des changements climatiques, de la flambée des prix des produits énergétiques et alimentaires et de la crise financière internationale.

La communauté internationale est appelée à renforcer son soutien aux pays sans littoral et de transit, à répondre à leurs besoins en matière d'accès aux marchés, et à leur accorder des ressources financières additionnelles pour leur permettre de relever ces défis et pour réaliser les objectifs du Programme d'action d'Almaty dont l'application dépendra de la mise en œuvre du partenariat mondial pour le développement.

Pour sa part, fidèle à son rôle de promoteur de la coopération Sud-Sud, le Maroc est disposé à partager son expertise et son savoir-faire en matière de mise en place d'infrastructures indispensables à l'accélération de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Mon pays a saisi les occasions d'organiser sur son sol de conférences internationales, particulièrement la Conférence ministérielle des pays les moins avancés et la Conférence de haut niveau sur la coopération Sud-Sud, pour attirer l'attention sur les besoins spécifiques de ces pays et sur la nécessité d'établir des partenariats entre les pays en développement sans littoral, les pays donateurs, les institutions financières internationales ainsi que le secteur privé.

La délégation marocaine demeure convaincue que les recommandations issues de notre réunion sont de nature à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et donner une forte impulsion au développement dans les différentes régions des pays concernés.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Baki İlkin, président de la délégation de la République turque.

**M. İlkin** (Turquie) (*parle en anglais*) : C'est un plaisir pour moi que de prendre la parole devant l'Assemblée à l'occasion de la réunion de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. J'aimerais saisir cette occasion pour partager un certain nombre d'idées sur cette question importante.

Il est clair que les pays en développement sans littoral sont aujourd'hui encore aux prises avec de sérieux obstacles, et ces obstacles ne sont pas limités aux contraintes géographiques et physiques. Ces pays souffrent aussi de certaines insuffisances structurelles. Ces lacunes ne suffisent certes pas à expliquer tous leurs problèmes de développement socio-économique, mais n'en hypothèquent pas moins leur croissance économique.

Le Programme d'action d'Almaty fournit un cadre solide pour la coopération internationale visant à relever les défis auxquels font face les pays en développement sans littoral. Des progrès considérables ont déjà été enregistrés dans la mise en œuvre des domaines d'action prioritaire du programme. Nous devons cependant poursuivre nos efforts collectifs pour créer de véritables partenariats entre pays en développement sans littoral et pays de transit grâce à des projets d'intégration régionale.

Une autre dimension importante à cet égard est la promotion d'une coopération plus étroite entre les pays sans littoral et leurs partenaires de développement, qui

permettra le développement d'infrastructures de transport, la facilitation des échanges commerciaux et l'accès au marché.

Le développement et la croissance économiques des pays en développement sans littoral ont été prometteurs depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty. Cependant, la hausse des coûts du transport et la persistance des problèmes structurels pourraient ralentir cette tendance positive.

Je voudrais exposer brièvement la manière dont la Turquie joue son rôle pour aplanir les obstacles auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral.

Dans le dictionnaire du développement, le mot « pont » recouvre plusieurs sens. Dans le cas de la Turquie, la notion de pont a d'abord une connotation géographique. La péninsule anatolienne était l'épicentre des principales routes commerciales, à commencer par l'historique Route de la Soie. Depuis, la Turquie a toujours favorisé une étroite coopération régionale en matière de transport, contribuant ainsi à la promotion des échanges commerciaux. C'est encore largement le cas aujourd'hui.

Nous savons tous que le commerce international est un puissant moteur de développement. Si cela est vrai pour tous les pays, c'est assurément vital pour les pays sans littoral. Consciente de cela, la Turquie entend faciliter les itinéraires reliant les pays asiatiques sans littoral et leurs partenaires commerciaux en Europe. La réalisation de deux projets de construction ferroviaire permettra ainsi d'achever la liaison ferroviaire entre l'Europe, le Caucase et l'Asie centrale.

En raison de sa position géographique unique, la Turquie est aussi l'un des rares pays à être membres à la fois de la Commission économique pour l'Europe et de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique. Ces deux importants organes du système des Nations Unies ont rassemblé leurs forces pour harmoniser et, à terme, relier les réseaux de transport des deux continents les plus peuplés. La Turquie s'est investie en faveur de ce projet historique à un stade précoce et met tout en œuvre pour qu'il devienne une réalité.

Dans ce cadre, la Turquie est partie à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, au projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et au projet de chemin de fer transeuropéen. Elle négocie

actuellement le prolongement du réseau transeuropéen de transport jusqu'à son propre territoire. La réalisation de ces projets faciliterait encore plus l'accès des pays sans littoral à leurs partenaires commerciaux les plus importants.

Cependant, la mise en place des infrastructures de transport n'est qu'une dimension du problème des pays sans littoral. Les pays en développement sans littoral doivent encore améliorer leurs réseaux de transport, de même que les infrastructures connexes. Ici aussi, la Turquie a un rôle à jouer. Par le biais de l'Agence turque pour le développement et la coopération internationale, la Turquie a, au cours des trois dernières années, directement engagé ou financé en partie de multiples projets d'infrastructures de transport pour un coût total de 19 millions de dollars. Nous avons aussi mis en place plusieurs programmes d'éducation et de formation pour des experts des républiques d'Asie centrale.

Je suis heureux d'annoncer aujourd'hui la décision du Gouvernement turc de verser une contribution de 200 000 dollars au Fonds d'affectation spéciale créé pour faciliter les activités de suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Nos efforts collectifs pour répondre aux besoins particuliers et aux problèmes des pays sans littoral sont assurément essentiels pour permettre la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Nous continuerons à faire tout notre possible pour aider ces pays dans leurs efforts de développement.

Pour terminer, je voudrais aussi remercier chaleureusement le Représentant permanent du Japon, l'Ambassadeur Takasu, pour la diligence dont il a fait preuve en tant que facilitateur du processus de négociation de la déclaration qui sera officiellement adoptée à l'issue de notre réunion.

Je voudrais aussi exprimer notre profonde gratitude à l'Ambassadeur Diarra, Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant, et à son équipe pour leur travail inlassable.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne à présent la parole à S. E. M. R.M. Marty M. Natalegawa, Président de la délégation de la République d'Indonésie.

**M. Natalegawa** (Indonésie) (*parle en anglais*) : Je voudrais commencer par remercier le Président d'avoir organisé cet examen à mi-parcours pour

répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et des pays de transit voisins.

Cet examen intervient à un moment important, alors que les États Membres ont réitéré leur ferme attachement aux objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Les 31 pays dont nous parlons aujourd'hui, dont la population atteint 370 millions de personnes, sont un élément essentiel de notre engagement plus large d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement. C'est par conséquent un bon moment pour faire le bilan des progrès accomplis mais aussi mettre en évidence les défis qui subsistent.

La déclaration qui sera adoptée à l'issue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty prévoit d'importantes actions futures pour favoriser une coopération accrue entre les pays sans littoral et les pays de transit, avec l'appui de la communauté internationale. C'est pourquoi ma délégation déclare son plein appui à l'adoption de la déclaration.

L'Indonésie reconnaît les besoins particuliers des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral. Le coût élevé du commerce international, étant donné les coûts du transit et du transport, a toujours été un obstacle. Même depuis la pleine ouverture du marché mondial aux pays sans littoral, leur participation aux échanges internationaux et la compétitivité de leurs produits ont été entravées par l'absence d'accès aux ports maritimes et par la médiocrité des infrastructures de transit. Les capacités limitées des infrastructures, même pour les pays disposant d'un accès territorial aux ports maritimes, constituent un autre écueil.

Le commerce est un moteur puissant de croissance et de développement. Ainsi, la participation et l'intégration des pays en développement sans littoral au système commercial mondial devraient être au centre des efforts de la communauté internationale. La pleine intégration des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral à l'Organisation mondiale du commerce permettra de les démarginaliser sur le plan du commerce international.

Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, le produit intérieur brut des pays en développement sans littoral en tant que groupe a connu une hausse de près de 8 % par année entre 2003 et

2006. Les taux de croissance accrus du PIB sont dus en particulier aux exportations de pétrole et d'autres ressources minérales. Par ailleurs, la croissance économique des principaux pays de transit a été encourageante, et les pays en développement sans littoral qui sont leurs voisins ont profité des retombées de cette croissance.

En dépit de ces signes encourageants, la croissance économique et le bien-être social des pays sans littoral demeurent très vulnérables face aux chocs extérieurs. C'est d'autant plus préoccupant que le revenu par habitant et l'indicateur de développement humain de la plupart des pays en développement sans littoral sont parmi les plus bas du monde.

Par conséquent, il est urgent que la communauté internationale fournisse un appui, notamment en déployant des efforts substantiels pour réduire les coûts de transport, améliorer les infrastructures et renforcer les capacités. Étant donné que la coopération entre les pays sans littoral et leurs voisins de transit est essentielle pour résoudre effectivement plusieurs problèmes de transit, la mise en place de systèmes efficaces de transit exige avant toute chose que des mesures soient prises au niveau régional.

Dans le cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'initiative relative au Programme d'intégration de l'ASEAN oriente et permet de cibler les efforts collectifs réalisés au sein de l'ASEAN pour réduire l'écart de développement qui existe entre ses membres les plus anciens et les plus récents. L'initiative vise également à intégrer les économies des nouveaux membres de l'Association aux marchés régionaux et mondiaux.

Pour y parvenir, lors de leur réunion au sommet tenu à Phnom Penh en novembre 2002, les dirigeants de l'ASEAN ont donné leur aval à un programme de travail allant jusqu'à 2008 et prévoyant 203 projets. Il est à noter que certains de ces projets, notamment ceux qui portent sur le transport, sont conformes au Programme d'action d'Almaty.

L'Indonésie s'associe à ceux qui ont préconisé un appui international pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. L'Indonésie réaffirme sa détermination à agir de concert avec la communauté internationale pour créer un environnement propice à la promotion du bien-être de tous les pays.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Eladio Loizaga, Chef de la délégation du Paraguay.

**M. Loizaga** (Paraguay) (*parle en espagnol*) : D'entrée de jeu, je voudrais exprimer, au nom du la délégation paraguayenne, l'immense satisfaction que j'ai de voir M. d'Escoto Brockmann présider la séance plénière de haut niveau consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, sachant qu'il vient de l'un des trois groupes vulnérables de cette Organisation.

Je voudrais saisir cette occasion pour rappeler qu'au cours de la onzième session de l'Assemblée générale, en février 1957, les États Membres ont adopté la résolution 1028 (XI) par laquelle, pour la première fois, ils invitaient des gouvernements à

« Reconnaître pleinement, dans les domaines du commerce et de transit, les besoins des États Membres qui n'ont pas de littoral et, en conséquence, à accorder auxdits États des facilités adéquates à cet égard en droit international et dans la pratique, compte tenu des besoins futurs qui résulteront du développement économique des pays sans littoral ».

Depuis, 46 ans se sont écoulés et de nombreuses réunions techniques ont été organisées pour qu'en août 2003 soit finalement adopté le Programme d'action d'Almaty, dans le but de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans un nouveau cadre mondial de coopération dans le domaine du transport en transit à l'intention des pays sans littoral et des pays de transit en développement.

La Déclaration d'Almaty, qui énonce de manière systématique les besoins particuliers du Groupe des pays en développement sans littoral, a été le fruit d'intenses négociations et, surtout, a répondu à l'appel lancé par nos chefs d'État dans la Déclaration du Millénaire, qui ont reconnu, dans l'objectif 8, les besoins et les problèmes particuliers de ces pays, étant donné leur vulnérabilité du fait de leur situation géographique. Cela a également été possible grâce à la solidarité et à la compréhension des pays de transit, nos pays frères.

Nous sommes persuadés que le Programme d'action d'Almaty constitue le cadre nécessaire à l'établissement de relations plus justes et équitables entre tous les États Membres et les organismes

internationaux de financement et de développement, afin de les aider à surmonter ce handicap, et nous permettre ainsi de nous intégrer et de bénéficier de tout ce que peut apporter l'accès aux principaux marchés mondiaux ainsi qu'à l'économie, de plus en plus mondialisée et compétitive.

À l'occasion de la Conférence d'Almaty de 2003, et afin d'unir les efforts pour relever les défis qui allaient se présenter au Groupe lors des négociations commerciales à venir, mon pays, le Paraguay, a été désigné coordonnateur du Groupe pour les questions relatives au commerce et au développement. Conformément à ce mandat, la délégation paraguayenne à Genève a travaillé aussi bien dans le cadre de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) que dans celui de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) afin de faire prendre en compte et de défendre les intérêts du Groupe dans le domaine du commerce international multilatéral.

De même, le Groupe a pris activement part aux dernières conférences de la CNUCED, notamment à la CNUCED XI, tenue à São Paulo (Brésil) en juin 2004, et à la CNUCED XII, tenue récemment du 20 au 25 avril 2008 à Accra (Ghana), au cours desquelles la nécessité de tenir compte de la situation des pays en développement sans littoral dans le commerce international et dans d'autres domaines prioritaires a été largement reconnue.

Lors de la préparation de la toute dernière conférence, le Groupe a présenté, dans le cadre du Groupe des 77 et de la Chine, plusieurs paragraphes portant sur des questions relatives au transport, à l'infrastructure, à la facilitation du commerce, aux investissements et à l'accès aux marchés ainsi qu'à la coopération technique, en rapport avec le Programme d'action d'Almaty, qui ont été inclus dans l'Accord d'Accra que le secrétariat de la CNUCED est actuellement en train de mettre en œuvre.

Il convient de relever que, pour la première fois, la CNUCED est chargée d'apporter une aide aux pays sans littoral dans le domaine des investissements. Grâce à ce mandat, la CNUCED, en collaboration avec la Banque mondiale et la Chambre du commerce américaine, a pu organiser le Forum sur les investissements pour les pays en développement sans littoral, qui s'est tenu ici même hier.

Dans le cadre de l'OMC se tient actuellement le Cycle de négociations de Doha pour le développement, lancé en 2001 et qui devait s'achever en 2003. Cependant, comme chacun sait, les difficultés d'exécution du mandat de la Conférence ministérielle de Doha ont obligé à poursuivre les négociations.

Conformément à la priorité 3 du Programme d'action d'Almaty, qui porte sur le commerce international et la facilitation du commerce, les pays en développement sans littoral concentrent leurs efforts sur l'un des chapitres les plus importants du Cycle de négociations, à savoir la facilitation du commerce. On espère que, suite aux négociations sur ce point, les pays en développement sans littoral disposeront d'un instrument international contenant des dispositions contraignantes qui contribuera à lever les obstacles qui entravent le commerce et le rendent plus coûteux afin de faciliter et de fluidifier le transit de leurs marchandises et d'en abaisser le coût.

En vue d'établir un cadre de référence pour les travaux relatifs au Cycle et pour convenir de positions communes, nous avons organisé la première réunion des ministres chargés du commerce des pays en développement sans littoral qui a eu lieu à Asunción (Paraguay), au mois d'août 2005. À l'issue de ladite réunion, nous avons adopté la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha pour le développement, qui constitue actuellement un document de base fondamental en matière de commerce et de facilitation des échanges commerciaux.

En août 2007, la seconde Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral s'est tenue à Oulan-Bator (Mongolie) en vue d'examiner la Plate-forme d'Asunción et d'ajuster les objectifs du Groupe aux avancées du Cycle de Doha. Les résultats des travaux réalisés à cette occasion ont été consignés dans la Déclaration d'Oulan-Bator, dans laquelle nos pays renouvellent leur engagement d'œuvrer résolument à la recherche de résultats concrets et fructueux dans le cadre du Cycle de Doha.

Parmi les autres questions importantes qui intéressent les pays en développement sans littoral au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), figure celle relative aux processus d'adhésion de membres de notre Groupe à l'organisme. En effet, huit des membres du Groupe négocient actuellement leur

entrée dans l'OMC; il s'agit d'un dossier compliqué, long et coûteux.

Nous saisissons cette occasion pour réitérer notre appel aux membres de l'OMC pour que, dans le cadre des négociations d'adhésion des pays du Groupe, ils tiennent compte de leur situation et qu'ils ne leur demandent pas de faire des concessions allant au-delà de leurs possibilités économiques, financières et de développement.

Nous ne saurions laisser passer l'occasion qui nous est offerte de signaler que, outre les difficultés structurelles pesant sur le transport en transit, sur la facilitation du commerce ainsi que les restrictions à leur accès au commerce international auxquelles font face les pays en développement sans littoral, de nouveaux défis au développement durable existent aujourd'hui, à savoir le prix élevé du pétrole, la crise alimentaire, le changement climatique et, tout récemment, la crise financière qui pourrait avoir des effets considérables sur les économies les plus vulnérables. Il serait donc prudent que la communauté internationale, lorsqu'elle adopte des politiques et des mesures visant à faire face à ces crises, tienne compte de la situation particulière des pays en développement sans littoral.

Conformément au mandat reçu par le Groupe et avec son appui sans faille, le Paraguay a déployé tous les efforts nécessaires dans la coordination des négociations du projet de la Déclaration qui sera soumis aux ministres et aux représentants à cette réunion plénière de haut niveau. Ce document reflète l'état de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty ainsi que les défis et engagements qu'il nous reste à relever et à honorer au cours des cinq prochaines années.

Je voudrais remercier le Secrétaire général, M. Ban Ki-moon, pour le soutien qu'il a apporté au Groupe des pays en développement sans littoral, depuis qu'il a pris ses fonctions de Secrétaire général, pour préserver et renforcer avant tout le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

De même, je souhaite rendre un hommage mérité à l'Ambassadeur Anwarul Chowdhury qui a été le premier Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour son

attachement à la cause de notre groupe et pour les efforts qu'il a déployés dans la réalisation du Plan d'action d'Almaty, il y a cinq ans.

Je voudrais également saluer le travail accompli par le Représentant permanent du Japon, l'Ambassadeur Yukio Takasu, et son équipe. En sa qualité de facilitateur, il a réussi à réconcilier les différentes positions, ce qui nous a permis de nous mettre d'accord, par consensus, sur un projet de déclaration.

Enfin, nous remercions le Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, l'Ambassadeur Cheick Sidi Diarra, ainsi que son équipe de professionnels compétents, pour tout le travail réalisé aussi bien dans le cadre du processus préparatoire de cette réunion que dans le cadre de la réunion qui nous rassemble, conformément au mandat qui leur est conféré par l'Assemblée générale de notre Organisation.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Hilario G. Davide, président de la délégation des Philippines.

**M. Davide** (Philippines) (*parle en anglais*) : Étant donné que c'est la première fois que je prends la parole à la soixante-troisième session, je commencerai par féliciter le Président de son élection par acclamation bien méritée. Le thème de sa présidence ayant été bien défini dans son discours d'ouverture de la session le 16 septembre, les Philippines ont bon espoir qu'il démontrera les qualités de leadership nécessaires qui permettront l'avènement d'une nouvelle ère pour l'Organisation des Nations Unies à l'heure où elle a à faire face à une série de crises qui frappent notre monde.

Fort de sa foi, je sais que le Président saura, suivant les exhortations de Saint-Paul dans son épître aux Corinthiens (1:16), se montrer courageux et fort et ses actions seront menées à bien avec amour. C'est dans cet esprit que les Philippines lui apportent leur coopération et leur plein appui dans tous ses efforts visant à poursuivre ses nobles projets pour l'ONU.

Les Philippines félicitent également le Secrétaire général Ban Ki-moon de son rapport concis et complet sur le Programme d'action d'Almaty au moment de son examen à mi-parcours.

Enfin, les Philippines remercient l'Ambassadeur Cheick Sidi Diarra, Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour les efforts sans relâche qu'il déploie pour mener à bien ses multiples missions, en particulier pour faire avancer la cause de ces pays.

Nous remercions également l'Ambassadeur du Japon, Yukio Takasu, pour son rôle crucial dans les négociations et l'élaboration du document final.

Les Philippines souscrivent à la déclaration du Groupe des 77 et de la Chine, prononcée par le représentant d'Antigua-et-Barbuda. Néanmoins, nous souhaitons parler brièvement de certaines de nos préoccupations.

Il faut d'emblée indiquer que le processus d'examen nous donne l'occasion de procéder à une analyse critique des réalisations et des défis auxquels font face les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit dans la réalisation de leurs objectifs respectifs pour le développement, y compris les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et les objectifs de développement convenus au niveau international.

Bien que les Philippines ne figurent pas parmi les pays sans littoral – il s'agit d'un archipel de 7 100 îles –, la question de l'accès des pays sans littoral aux marchés trouve toute sa pertinence dans les défis que doivent relever les Philippines, étant donné que leurs îles, petites ou grandes, séparées parfois par des eaux hostiles, sont elles aussi aux prises avec des problèmes de transport et des besoins en infrastructures.

Il faut admettre toutefois que ces défis ne sont pas aussi complexes pour ce qui est de rechercher l'accès à des pays tiers pour les produits que nous souhaitons exporter vers des marchés mondiaux plus larges. Cependant, l'objectif général d'intégration à l'économie mondiale au moyen de l'harmonisation des politiques et de la facilitation du commerce constitue un sujet de discussion fréquent au sein d'un groupe analogue dont font partie les Philippines – l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC).

La similarité entre les sujets à l'ordre du jour d'Almaty et ceux de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) a souligné et a permis de trouver des éléments de synergie, de

coopération et d'avantages réciproques. Le village mondial se rétrécit rapidement. Les problèmes et les crises d'un pays touchent directement ou indirectement les autres. Le développement, le progrès et la stabilité d'un pays doivent profiter, directement ou indirectement, aux autres. Pour résumer, comme on l'a dit, aucun homme ne peut s'isoler et se passer des autres.

Cela nous amène à la conclusion que la logique et la sagesse du commerce mondial impliquent de regarder au-delà de ses voisins géographiques immédiats. Ainsi, les préoccupations plus vastes inscrites à l'ordre du jour d'Almaty doivent aller au-delà de la seule question de l'accès aux côtes. S'il est vrai que le programme d'Almaty, à la différence de l'APEC, est très ancré dans le processus des Nations Unies, il apparaît clairement que si les questions de la facilitation du commerce, de l'harmonisation des politiques, des besoins en matière de transit et d'infrastructure revêtent un intérêt commun, il devrait y avoir une meilleure compréhension, de part et d'autre, des débats et des meilleures pratiques débattus dans chaque instance, en partie du fait que certains membres de l'APEC sont également des pays de transit dans le cadre du Programme d'Almaty.

Je ne prône pas ici l'établissement d'un lien formel entre les deux instances. Toutefois, étant donné que le savoir constitue le pouvoir et que l'accès au savoir est gratuit, il n'y a pas d'inconvénient à être informé de ce qui peut être utile ou applicable à sa situation particulière. Dans tous les cas, les avantages retirés d'un partage du savoir sont incalculables, et si, en fin de compte, cela pouvait mener à établir un lien formel entre les deux instances, une nouvelle dimension de la coopération serait instaurée, pour le plus grand bien de tous.

Les Philippines appuient les conclusions et les recommandations contenues dans le rapport du Secrétaire général sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Les besoins particuliers des pays en développement sans littoral doivent être reconnus et, comme je l'ai dit plus tôt, et comme le recommande le rapport du Secrétaire général, les organisations régionales et sous-régionales ont un rôle à jouer dans sa mise en œuvre.

En outre, le rapport de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), sur les nouvelles questions qui apparaissent

dans la mise en œuvre du Programme d'action, fournit une analyse par régions des défis existants et des efforts déployés dans les cinq domaines prioritaires définis. Là encore, les efforts de la CESAP et de la Commission économique pour l'Europe visant à fournir une expertise technique pour le commerce sans papier reflètent des débats similaires menés par l'APEC.

Les travaux actuels qui s'attachent aux besoins des pays en développement sans littoral permettent aux États Membres de faire le point sur les défis restants, alors que ces pays tentent de se situer dans un monde aujourd'hui frappé de toutes parts par des crises aux proportions inimaginables : changement climatique, crise alimentaire et énergétique et, maintenant, la crise financière, accentuée par ce qui semble être un échec du plan de sauvetage des États-Unis. En vérité, les marchés financiers mondiaux sont en plein bouleversement, en pleine turbulence. L'avenir du Cycle de négociations de Doha pour le développement semble incertain. Tous ces faits récents, tristes et malheureux annoncent des temps extrêmement difficiles et, malheureusement, les pays en développement sans littoral courent le risque d'être les plus touchés.

Nos débats dans cette enceinte aujourd'hui doivent tenir compte de cette nouvelle donnée inquiétante. Nous ne devons épargner aucun effort pour faire en sorte que les objectifs du Millénaire pour le développement deviennent enfin réalisables pour les pays en développement sans littoral. Nous devons apprendre à élargir nos vues, en tenant compte de la manière dont les débats régionaux et sous-régionaux peuvent intégrer les besoins des pays en développement sans littoral, et trouver ainsi des stratégies mutuellement avantageuses pour toutes les parties prenantes.

Pour terminer, je tiens à bien marquer que les Philippines apporteront tout leur appui et toute leur coopération à la recherche d'une voie commune pour réaliser rapidement les objectifs du vaste ordre du jour d'Almaty, alors que nous terminons cet examen à mi-parcours.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Piragibe dos Santos Tarragô, représentant du Brésil.

**M. Tarragô** (Brésil) (*parle en anglais*) : Ma délégation s'associe à la déclaration prononcée par

Antigua-et-Barbuda, au nom du Groupe des 77 et de la Chine.

Je me réjouis de l'organisation opportune de cette réunion visant à faire le bilan de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, prescrit par la résolution 62/204.

Le Gouvernement brésilien a pleinement conscience de l'importance qu'il y a à réaliser les objectifs convenus à Almaty, où nous nous sommes fixé une feuille de route pour guider nos efforts visant à assister les pays en développement sans littoral, afin de surmonter les principaux obstacles à leur développement économique, qui sont le fait, dans une large mesure, de leur situation géographique particulière.

Dans le cadre du Programme d'action, le Brésil est résolu à assister, en particulier, ses voisins sans littoral, à savoir le Paraguay et la Bolivie, pour mettre en œuvre les mesures définies dans les cinq priorités. En tant que pays de transit, le Brésil est prêt à contribuer à leur mise en œuvre, notamment en s'efforçant de faciliter le flux des échanges commerciaux des pays en développement sans littoral à partir et à destination des marchés internationaux. C'est dans cet esprit que le Brésil a, au fil des ans, pris un certain nombre d'initiatives.

Avec nos voisins de la région, nous avons signé en 1990 l'Accord sur le transport terrestre international, qui fournit la base juridique garantissant le transit des biens à partir et à destination des pays sans littoral de notre région. Grâce à cet accord, des flux de transport soutenus et dynamiques se sont depuis lors mis en place.

Les initiatives politiques prises dans notre région pourraient également contribuer à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. La création de l'Union des nations sud-américaines représente en particulier une grande avancée vers une intégration régionale renforcée qui favorisera des relations plus étroites parmi ses membres dans de nombreux domaines, y compris par le développement de projets d'infrastructure physique. L'Union a déjà constitué deux groupes de travail, l'un sur l'infrastructure régionale et l'autre sur l'intégration de la sphère financière, qui contribueront positivement au transit à partir et à destination des pays sans littoral de la région.

Le Brésil maintient également des comités bilatéraux chargés du suivi des échanges commerciaux avec la Bolivie et le Paraguay, qui sont des instruments importants pour favoriser les échanges commerciaux. Ils se tiennent parallèlement à des réunions régulières au niveau des vice-ministres des affaires étrangères.

Le financement est une question cruciale pour la promotion de l'intégration régionale et pour le développement des pays sans littoral. Afin d'assurer la viabilité des nombreux projets d'infrastructure, une attention particulière doit être apportée aux mécanismes liés aux risques inhérents aux opérations de prêt correspondantes. À cet égard, le Brésil a été en mesure d'augmenter le financement à l'appui de travaux d'infrastructure, grâce à des programmes spécifiques de crédit à l'exportation et à une augmentation du capital des institutions régionales de financement, telles que la Société andine de développement.

Concernant le commerce, les relations du Brésil avec la Bolivie et le Paraguay se sont améliorées au cours de cette décennie. Depuis 2002, le commerce bilatéral entre le Brésil et la Bolivie a augmenté de plus de 200 %, et entre mon pays et le Paraguay, il a augmenté d'environ 100 %.

Un nombre significatif d'entreprises brésiliennes ont investi dans ces deux pays voisins, dans des domaines aussi variés que l'agriculture, l'élevage, l'agrochimie, le mobilier, la métallurgie, le secteur bancaire, la distribution de carburant, l'énergie, le textile et l'habillement, ou encore la prospection pétrolière et gazière.

De même – et c'est tout aussi important – mon gouvernement adhère à l'opinion selon laquelle, dans le cadre du Cycle de Doha de l'Organisation mondiale du commerce, les pays en développement sans littoral devraient bénéficier d'un traitement qui leur permette de participer davantage au système commercial multilatéral et de tirer profit de leur intégration à celui-ci.

En vue de réduire les asymétries existantes dans les pays du Marché commun du Sud (MERCOSUR), le Brésil a encouragé la création du Fonds pour la convergence structurelle du MERCOSUR. Depuis son lancement en 2006, le Fonds a déjà financé 13 projets de développement au Paraguay, à hauteur de 48 millions de dollars, dans des domaines tels que le logement, les routes, le crédit aux petites entreprises, le

renforcement des capacités technologiques et l'amélioration de la santé animale.

En outre, le Brésil s'est engagé à fournir un appui financier à d'importants projets routiers en Bolivie qui amélioreront les liaisons nationales et faciliteront le transit des marchandises du Brésil jusqu'aux ports de la côte pacifique.

Le Brésil et le Paraguay sont convenus de construire un nouveau pont enjambant le fleuve Paraná, ce qui permettra de fluidifier la circulation des véhicules entre les deux pays et en direction des ports de la côte atlantique.

Enfin, par l'intermédiaire d'une série d'initiatives bilatérales et régionales, le Brésil a montré son attachement à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et entend poursuivre dans ce sens. Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires régionaux pour créer les conditions propices au développement de nos voisins sans littoral et réduire le déséquilibre actuel.

Nous estimons que les bénéfices commerciaux, financiers et logistiques que nous, pays de transit,

pouvons partager avec nos voisins sans littoral s'avèreront également avantageux pour nous, étant donné qu'ils auront un effet positif sur le développement de toute la région.

#### **Programme de travail**

*M. Yáñez-Barnuevo (Espagne), Vice-Président, assume la présidence.*

**Le Président par intérim (parle en espagnol) :** J'aimerais informer les membres que le lundi 6 octobre, l'Assemblée générale abordera comme premier point la demande d'inscription, formulée par le Secrétaire général (A/63/232), d'une question additionnelle à l'ordre du jour de la soixante-troisième session, à savoir « Juges du Tribunal international chargé de juger les personnes accusées de violations graves du droit international humanitaire commises sur le territoire de l'ex-Yougoslavie depuis 1991 ».

Ensuite, l'Assemblée examinera le point 100 de l'ordre du jour, « Rapport du Secrétaire général sur l'activité de l'Organisation ».

*La séance est levée à 18 h 5.*