



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Soixante-cinquième session
23-29 avril 2009
Bangkok

**ORGANE SPÉCIAL POUR LES PAYS LES MOINS AVANCÉS ET
LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL**

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

**ÉTAT DE L'APPLICATION DES RÉSOLUTIONS CONCERNANT
LES PAYS AYANT DES BESOINS PARTICULIERS**

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Le présent document dresse l'état de l'application des résolutions de la Commission concernant les pays ayant des besoins particuliers : la résolution 63/5 du 23 mai 2007 intitulée « Examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit »; la résolution 63/6 du 23 mai 2007 intitulée « Mise en œuvre de la coopération énergétique interpays pour renforcer la sécurité énergétique en vue du développement durable et élargir l'accès aux services énergétiques dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement »; et la résolution 63/7 du 23 mai 2007 intitulée « Migrations internationales et développement dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ».

La Commission voudra bien passer en revue les progrès accomplis, et donner au secrétariat son avis ainsi que de nouvelles directives pour assurer la bonne application de ces résolutions.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	2
I. RÉSOLUTION 63/5 : EXAMEN À MI-PARCOURS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY : PARTENARIATS CONÇUS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET CRÉER UN NOUVEAU CADRE MONDIAL POUR LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN TRANSIT ENTRE LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT.....	2
II. RÉSOLUTION 63/6 : MISE EN ŒUVRE DE LA COOPÉRATION ÉNERGÉTIQUE INTERPAYS POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ÉLARGIR L'ACCÈS AUX SERVICES ÉNERGÉTIQUES DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS, LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT	12
III. RÉSOLUTION 63/7 : MIGRATIONS INTERNATIONALES ET DÉVELOPPEMENT DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS, LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT	14
IV. QUESTIONS À EXAMINER.....	17

Introduction

1. Le présent document dresse l'état de l'application de trois résolutions concernant les pays ayant des besoins particuliers.

I. RÉSOLUTION 63/5 : EXAMEN À MI-PARCOURS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY : PARTENARIATS CONÇUS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET CRÉER UN NOUVEAU CADRE MONDIAL POUR LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN TRANSIT ENTRE LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT

2. Dans sa résolution 63/5, la Commission a demandé au Secrétaire exécutif de fournir l'appui nécessaire aux préparatifs de l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.¹

3. Suite à cela s'est tenue à Bangkok, les 22 et 23 avril 2008, une réunion régionale préparatoire d'experts des pays en développement euroasiatiques sans littoral et de transit consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. La réunion a été organisée conjointement par le secrétariat de la

¹ Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit (*Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I*).

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE), en collaboration avec le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

4. La réunion a rassemblé 43 participants représentant des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit, des organismes et organes du système des Nations Unies ainsi que des organisations internationales et régionales. Les progrès accomplis ont été évalués en fonction des cinq priorités du Programme d'action d'Almaty, et l'on s'est fondé pour cela sur les activités réalisées par la CESAP et la CEE ainsi que sur les exposés présentés par les pays participants.

5. On a estimé que les pays en développement sans littoral et de transit avaient beaucoup fait pour mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty aux niveaux national, sous-régional et régional, et qu'ils y avaient été aidés par la CESAP, la CEE, les organisations internationales et régionales concernées et d'autres partenaires de développement, et encouragés 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. On a aussi pris acte des difficultés auxquelles continuaient de se heurter les pays sans littoral pour s'intégrer à l'économie mondiale, et estimé qu'il convenait d'accélérer et de renforcer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Les participants se sont donc accordés sur des conclusions communes concernant les cinq domaines prioritaires.² Le présent document ne traite toutefois que de certains pays.

A. Priorité I: Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

1. Le cadre réglementaire applicable aux transports et au transit

6. Une harmonisation des régimes juridiques applicables aux transports internationaux est indispensable pour accroître l'efficacité de ces derniers. Au niveau international, la Commission, dans sa résolution 48/11 du 23 avril 1992 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, a recommandé aux pays de la région de l'Asie et du Pacifique d'envisager d'adhérer à sept grandes conventions internationales sur la facilitation des transports. Le tableau 1 rend compte de la situation quant à l'adhésion des pays en développement sans littoral de la région à ces sept conventions.

7. Au niveau sous-régional, agissant en coopération avec l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) et la Banque asiatique de développement (BASD), le secrétariat de la CESAP apporte un soutien technique et financier pour la négociation d'un accord sur la facilitation des transports routiers internationaux entre les États membres de l'OCS, dont quatre sont des pays sans littoral. Un accord-cadre a été adopté en juin 2008, et le secrétariat continuera de fournir une aide pour la négociation des annexes.

8. Le secrétariat a également fourni une assistance technique aux pays de la sous-région Bassin du Mékong en vue de négocier et de mettre en œuvre les annexes et protocoles à l'Accord sur la facilitation du transport transfrontière des marchandises et des voyageurs dans la sous-région Bassin du Mékong,³ un accord dont la BASD avait pris l'initiative et auquel elle avait apporté son soutien. On peut ainsi citer les études effectuées en 2007 et 2008 sur la tarification des documents douaniers pour les couloirs économiques Est-Ouest et Nord-Sud, ainsi que l'assistance fournie pour l'application de l'accord.

² Voir <http://unescap.org/LDCCU/index.asp>.

³ Voir www.adb.org/GMS/agreements.asp.

Tableau 1. État de l'adhésion des pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique aux conventions énumérées dans la résolution 48/11 de la Commission (situation au 14 janvier 2009)

Pays	Convention sur la circulation routière (1968)	Convention sur la signalisation routière (1968)	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956)	Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (1982)	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1956)
Afghanistan			x	x			
Arménie	x		x		x	x	x
Azerbaïdjan	x		x	x	x	x	x
Bhoutan							
Kazakhstan	x	x	x		x	x	x
Kirghizistan	x	x	x	x	x	x	x
Mongolie	x	x	x			x	x
Népal							
Ouzbékistan	x	x	x	x	x	x	x
République démocratique populaire lao						x	
Tadjikistan	x	x	x				x
Turkménistan	x	x	x				x

Source: Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html; <http://treaties.un.org/Pages/Treaties.aspx?id=11&subid=A&lang=en>.

Note: x = partie contractante

9. En coopération avec la BASD, le secrétariat a effectué, à l'intention des pays de la sous-région, une étude sur les droits de transit. Le résultat en a été la signature d'un protocole à l'Accord sur la facilitation du transport transfrontière des marchandises et des voyageurs dans la sous-région Bassin du Mékong. Toujours en coopération avec la BASD, le secrétariat a fourni au Cambodge et à la République démocratique populaire lao des services consultatifs sur la fixation de ces droits de transit.

10. Selon le Programme d'action, il convient de renforcer les mécanismes institutionnels servant à suivre et à promouvoir la mise en œuvre de ces instruments juridiques internationaux. Les obligations contractées doivent être mieux connues et parfaitement comprises si l'on veut qu'elles soient respectées. Des ateliers de formation et des services consultatifs ont donc été organisés dans de nombreux pays en développement sans littoral (Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, République démocratique populaire lao et Tadjikistan) et de transit (Cambodge, Géorgie et Pakistan) pour renforcer les capacités des responsables politiques et des administrateurs concernés.

2. Une approche intégrée de la facilitation du commerce et des transports

11. Le secrétariat a entrepris un projet intégré visant à renforcer les capacités institutionnelles des pays sans littoral et de transit en matière de facilitation du commerce et des transports internationaux. Ce projet a débouché sur des résultats concrets : a) une étude sur les mécanismes de facilitation du commerce et des transports; b) une étude sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans la facilitation du commerce; c) la mise en œuvre du cadre de la CESAP pour la facilitation du commerce, lequel aide à évaluer le niveau de facilitation dans un pays donné; d) une étude sur les cadres juridiques régissant la facilitation du commerce et des transports; e) l'application à certains itinéraires de transport de la méthode temps/coût-distance mise au point par la CESAP; et f) une base de données en ligne sur la facilitation du commerce et des transports.

12. Le secrétariat a publié une étude sur les mécanismes nationaux chargés de coordonner la facilitation du commerce et des transports dans la région de la CESAP⁴, avec les objectifs suivants : i) donner un aperçu mondial et régional des activités visant à coordonner la facilitation au niveau national; ii) recenser les pratiques performantes pour la création de nouveaux mécanismes de coordination et le renforcement des mécanismes existants; iii) proposer des principes directeurs et des recommandations pour la création de mécanismes nationaux de coordination et le renforcement des mécanismes existants dans la région. Un comité national pour la facilitation du commerce et des transports a été créé au Kirghizistan, et le comité existant a été renforcé en Mongolie.⁵ En juin et juillet 2008, le secrétariat a dispensé des services consultatifs au comité national du Kirghizistan.

3. Analyse des itinéraires et méthode temps/coût-distance

13. L'élimination des obstacles non physiques au transport de transit est une priorité du Programme d'action d'Almaty. La méthode temps/coût-distance mise au point par la CESAP, qui permet de mesurer de manière simple et efficace la durée et le coût du transport au cours d'une période donnée, est considérée comme un instrument utile pour repérer et surmonter les obstacles physiques et non physiques, dans le cadre d'une analyse des itinéraires et des couloirs de transport. Elle peut également servir d'indicateur pour évaluer les progrès accomplis dans le domaine du transport de transit. En 2007, on a affiné la méthode (y compris les modèles servant à l'analyse des itinéraires de transit) dans le but de la rendre plus facile à utiliser et de l'adapter aux besoins des pays bénéficiaires. Le secrétariat a mis au point une nouvelle trousse à outils facile d'emploi, dont les nouvelles fonctions analytiques permettront de mieux comparer les différents itinéraires en prenant comme critères la durée et le coût du transport ainsi que les mouvements et arrêts (y compris le passage des frontières).

14. La trousse à outils et ses différents modèles ont été traduits en arabe, en français et en russe pour étendre leur aire d'utilisation, après quoi ils ont été distribués aux pays ayant accepté la méthode (Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République islamique d'Iran, Tadjikistan) ainsi qu'à certaines organisations internationales et institutions financières internationales (Union internationale des transports routiers, BASD et Banque mondiale). Les pays suivants ont adopté intégralement la méthode ou sont en

⁴ CESAP, *National Coordination Mechanisms for Trade and Transport Facilitation in the ESCAP Region* (CESAP, Bangkok, 2007).

⁵ Le Comité national mongol pour la facilitation du commerce et des transports a été restructuré en 2006 comme recommandé par la CESAP. Le Comité national kirghize pour la facilitation du commerce et des transports a été créé en 2007 à la suite de l'atelier CESAP de mai 2006, et de l'atelier de suivi CEE-CESAP de décembre 2006.

train de l'appliquer: le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, la République démocratique populaire lao, le Tadjikistan et la Thaïlande.

15. À la demande du Comité national mongol pour la facilitation du commerce et des transports, le secrétariat a organisé, le 24 octobre 2008 à Oulan-Bator, un atelier de formation sur mesure pour enseigner l'utilisation de la méthode. La BASD et le secrétariat ont organisé à Bangkok, les 18 et 19 novembre 2008, un atelier conjoint sur l'évaluation de l'efficacité des couloirs économiques de la sous-région Bassin du Mékong, en vue de réfléchir à l'utilisation de la méthode dans ce domaine.

B. Priorité II: Développement et entretien des infrastructures

1. Transports et logistique intermodaux

16. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁶ est entré en vigueur le 4 juillet 2005. À la fin de l'année 2008, il avait été signé par 28 pays, et 23 pays⁷ (parmi lesquels 10 pays en développement sans littoral) y étaient parties.

17. L'Accord a facilité l'obtention de subventions et de prêts pour la modernisation des routes du réseau. La modernisation et le développement de la Route d'Asie sont devenus une priorité qui a été intégrée aux plans nationaux de nombreux pays de la CESAP, y compris certains pays en développement sans littoral comme le Bhoutan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao. Le réseau de la Route d'Asie et ses normes techniques ont souvent été pris en considération au moment de créer des couloirs de transport sous-régionaux, y compris ceux reliant des pays sans littoral membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC) et de la Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC).

18. L'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁸ a été ouvert à la signature durant la Conférence ministérielle sur les transports qui s'est tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006. À la fin de l'année 2008, l'Accord avait été signé par 22 pays, et 7 pays⁹ (parmi lesquels 2 pays en développement sans littoral) l'avaient ratifié, approuvé ou accepté. L'Accord devrait entrer en vigueur en 2009, lorsqu'un pays supplémentaire aura consenti à être lié par lui.

19. Parallèlement à la conception et à l'officialisation du réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat de la CESAP a favorisé l'intégration opérationnelle des réseaux ferroviaires en organisant une série de parcours de démonstration de trains complets de conteneurs. Entre autres résultats encourageants, on peut citer le développement des services internationaux de ce type dans la région. Le nombre de trains internationaux de conteneurs depuis et vers le Kazakhstan est par exemple passé de 232 à 1 006 entre 2004 et 2007, à quoi sont venus s'ajouter 508 trains entre janvier et avril 2008.

20. Le secrétariat a aidé les pays en développement sans littoral et de transit à trouver des solutions adaptées à leurs besoins en matière de transport de transit. Une collaboration a ainsi été établie avec la CEE pour sélectionner des liaisons de

⁶ Voir la résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

⁷ Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Inde, Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Myanmar, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République démocratique populaire lao, République de Corée, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande et Viet Nam.

⁸ Résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

⁹ Cambodge, Fédération de Russie, Inde, Mongolie, République de Corée, Tadjikistan et Thaïlande.

transport eurasiatiques, dans le cadre d'un projet du Compte pour le développement ayant pris fin en 2007 et intitulé « Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime ». Le projet a notamment permis d'obtenir les résultats suivants : sélectionner les principaux itinéraires eurasiatiques de transport terrestre; donner priorité à certains projets d'infrastructure; élaborer une base de données SIG (Système d'information géographique); analyser les obstacles non physiques; organiser des ateliers nationaux pour le renforcement des capacités; effectuer une étude conjointe CEE-CESAP assortie de conclusions et de recommandations.

21. Le secrétariat collabore également avec la CEE au sein du Groupe de travail du projet sur les transports et le franchissement des frontières, dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale (SPECA), dont tous les membres sont des pays sans littoral. Il s'agit de s'atteler à diverses questions ayant trait au développement des infrastructures de transport et à la facilitation des transports, conformément au Programme d'action d'Almaty. Des consultations bilatérales sont en particulier organisées entre les membres du SPECA dans le cadre du Groupe de travail, afin de recenser et de résoudre les problèmes de franchissement des frontières.

22. Le développement des interfaces intermodales terrestres, comme les ports secs et les dépôts intérieurs de conteneurs, constitue un aspect important de la mise en place d'un réseau international, intermodal et intégré de transport et de logistique. Le secrétariat a ainsi lancé un projet intitulé « Promotion de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique: interfaces intermodales au centre du développement ». Ce projet passe en revue les installations intermodales et les pratiques opérationnelles de certaines interfaces intermodales (y compris aux points de passage des frontières), et propose aux pays en développement sans littoral des principes directeurs pour développer ces interfaces, non seulement en tant que nœuds assurant la liaison avec les zones côtières, mais également en tant que pôles de développement économique.

23. Le secrétariat a également entrepris une étude sur le développement des ports secs, et une évaluation complète des principaux ports secs asiatiques, avec pour but de fournir des informations détaillées et d'élaborer des recommandations faciles à utiliser pour la planification et l'exploitation des ports secs.

24. En collaboration avec l'Institut maritime coréen, la CESAP a mis au point un modèle intégré de planification des transports. Ce modèle est capable de produire des prévisions détaillées sur la structure du transport de conteneurs, et en particulier sur les liaisons intermodales entre les pays en développement sans littoral et de transit de la région.

25. Le secrétariat encourage le développement et l'opérationnalisation des couloirs intermodaux prioritaires le long du réseau de la Route d'Asie et du réseau du Chemin de fer transasiatique. Dans le cadre d'un projet sur l'opérationnalisation des couloirs internationaux de transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale, six couloirs d'importance prioritaire ont été sélectionnés pour analyse comparative. Le projet facilitera l'adoption et la mise en œuvre de certaines mesures spécifiques, et notamment la tenue de réunions d'un comité directeur chargé de concevoir et de rendre opérationnels des couloirs de ce type en organisant des parcours de démonstration en 2009.

26. Convaincues que la création de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, en fonction des besoins, jouent un rôle majeur pour la facilitation du transit, la CESAP et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) ont achevé en décembre 2007 un projet

conjoint d'une durée de deux ans visant à renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et de transit dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports. Ce projet a permis d'analyser certains couloirs de transport reliant la République démocratique populaire lao et la Thaïlande. Les pays concernés ont ainsi pu augmenter l'efficacité des mesures de facilitation par la création de pôles locaux de facilitation du commerce et des transports. Un système en ligne d'observation du transit est en cours de création dans le prolongement du projet, avec l'aide de la CESAP.

27. Le secrétariat a organisé, à Bangkok en 2007 et à New Delhi en 2008, des réunions annuelles d'associations de transitaires provenant principalement de pays sans littoral et de transit, pour permettre à des pays comme le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam, de mettre en commun au niveau régional l'expérience et les pratiques optimales dans ce secteur. Les dirigeants et les membres des associations nationales de transitaires, ainsi que les représentants d'autres organismes professionnels du secteur des transports et de la logistique, ont ainsi pu débattre des questions pertinentes et identifier les domaines de collaboration.

28. Le Programme d'action préconise de mettre au point des programmes de formation intégrés couvrant tous les niveaux, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Il souligne également la nécessité de continuer à renforcer les capacités en matière de transport multimodal. Pour y contribuer, le secrétariat continuera d'aider les pays membres à développer les capacités de leur industrie des transports en mettant en œuvre son programme de formation sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique. Des services consultatifs et une assistance technique ont ainsi été fournis à cette fin au Cambodge en janvier 2008. Le secrétariat a aussi apporté une contribution technique lors de l'atelier sur le transport multimodal organisé par l'Organisation de coopération économique à Astana (Kazakhstan) les 21 et 22 août 2008.

2. La voie à suivre

29. Bien que les pays en développement sans littoral et de transit aient enregistré certains progrès dans la mise en place de réseaux d'infrastructure de transport, des efforts supplémentaires s'imposent pour établir les liaisons manquantes, améliorer les infrastructures, promouvoir le transport intermodal et créer des couloirs de transport et des services logistiques intégrés. Le secrétariat a donc l'intention de réaliser les activités suivantes :

a) Continuer à développer, moderniser et entretenir le réseau de la Route d'Asie et le réseau du Chemin de fer transasiatique, en coopérant avec les donateurs bilatéraux et multilatéraux ainsi qu'avec les organismes de financement, et en renforçant la capacité institutionnelle à mobiliser des moyens financiers supplémentaires auprès de sources traditionnelles et non traditionnelles, y compris au moyen de partenariats public-privé;

b) Rendre opérationnels le réseau de la Route d'Asie et le réseau du Chemin de fer transasiatique en organisant des caravanes de camions le long de la Route d'Asie et des parcours de démonstration de trains complets de conteneurs le long du Chemin de fer transasiatique;

c) Continuer, en collaboration avec la CEE, à aider les pays en développement sans littoral et de transit à promouvoir le projet sur les liaisons de transport eurasiatiques, en renforçant la capacité de ces pays à trouver des solutions adaptées à leurs besoins en matière de transport de transit;

d) Continuer à prêter assistance, en collaboration avec la CEE, au Groupe de travail du projet du SPECA sur les transports et le franchissement des frontières, en vue de développer et de rendre opérationnels les réseaux routier et ferroviaire de la sous-région;

e) Promouvoir le concept de couloir de transport intermodal, et aider les pays à établir une coopération officielle pour assurer l'exploitation efficace de ces couloirs;

f) Fournir une assistance pour développer les interfaces intermodales comme les ports secs et les dépôts intérieurs de conteneurs, et pour concentrer l'activité économique autour de ces interfaces en vue de développer l'intérieur des terres;

g) Aider les pays, en fonction des besoins, à mettre en œuvre les instruments juridiques internationaux et/ou les accords sous-régionaux sur la facilitation des transports, y compris en apportant une aide pour la négociation des annexes à l'Accord sur la facilitation des transports routiers internationaux conclu entre les États membres de l'OCS;

h) Continuer d'aider les pays membres à créer des mécanismes nationaux de facilitation du commerce et des transports et renforcer les mécanismes existants; à analyser les itinéraires de transport le long de certains couloirs en utilisant la méthode temps/coût-distance mise au point par la CESAP; et à renforcer leurs capacités institutionnelles et humaines dans le secteur des opérations de transit et de la logistique.

C. Priorité III: Commerce international et facilitation du commerce

1. Principales conclusions de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty dans le domaine de la facilitation du commerce

30. La facilitation du commerce a reçu une grande attention de la part des pays en développement sans littoral, et plusieurs initiatives ont été prises dans ce domaine aux niveaux national et régional. Ainsi, plusieurs pays sans littoral participent actuellement à des programmes de facilitation organisés par le SPECA et la CAREC (Asie centrale), la BASD au titre de son programme pour la sous-région Bassin du Mékong (Asie du Sud-Est) et la SAARC (Asie du Sud). La facilitation est en outre devenue un volet complémentaire du processus de libéralisation des échanges aux niveaux mondial et régional dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, des accords commerciaux régionaux et des accords de libre-échange. Alors que les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce ont enregistré des progrès louables, des dispositions sur la facilitation sont de plus en plus souvent intégrées aux accords commerciaux régionaux et aux accords de libre-échange. La zone de libre-échange de l'ASEAN et celle de l'Asie du Sud comportent notamment une série de dispositions sur la facilitation couvrant, plus ou moins, les procédures douanières, les normes techniques, la logistique, le financement du commerce et le transit.

31. L'environnement commercial continue néanmoins de poser problème dans la plupart des pays en développement sans littoral. Dans ceux d'Asie, les entreprises doivent consacrer énormément de temps aux procédures et documents d'exportation. Les opérations commerciales transfrontières y sont compliquées, lentes et coûteuses à cause des insuffisances logistiques, de la lourdeur des procédures de transit et de la quantité de documents requis. Selon des données recueillies en 2009 dans le cadre du projet « Doing Business »¹⁰ de la Banque mondiale, les procédures d'exportation sont en moyenne trois fois plus lentes et plus coûteuses en Asie centrale qu'en Asie de

¹⁰ Voir www.doingbusiness.org/economyrankings.

l'Est. Dans certains pays sans littoral d'Asie centrale, il faut aux entreprises plus de 80 jours pour régler les formalités d'exportation. S'ils veulent améliorer leur environnement commercial, les pays sans littoral doivent perfectionner la logistique, rendre plus efficace l'administration des douanes et des transports, renforcer la coopération avec les pays de transit, et utiliser autant que possible les technologies de l'information pour faciliter la circulation transfrontière des biens et des personnes.

32. Il est admis que la lourdeur des procédures douanières, le nombre excessif de documents requis ainsi que la déficience des institutions et les infrastructures causent d'importants retards et entravent l'intégration des pays sans littoral au commerce international et régional. Bien que la plupart des pays en développement sans littoral et des pays de transit aient réformé leur dispositif de facilitation du commerce pour simplifier les réglementations, les procédures et la documentation requise, des efforts supplémentaires s'imposent dans les quatre domaines suivants :

a) Harmonisation des règlements et procédures et des documents requis pour l'importation, l'exportation et le transit, en se fondant sur les conventions et les normes internationales pertinentes telles que la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (telle qu'amendée) de l'Organisation mondiale des douanes, connue aussi comme la Convention révisée de Kyoto;¹¹ la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux (ISO DP 6422); et le Répertoire des données commerciales des Nations Unies (ISO 7372);

b) Mise en place d'un cadre institutionnel efficace pour la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce, ou renforcement du cadre existant;

c) Modernisation des systèmes d'information douanière, en passant à un système d'évaluation des risques et d'information avancée sur les marchandises;

d) Renforcement de la coopération entre pays voisins, en harmonisant la réglementation applicable au commerce et en créant des postes-frontières conjoints si possible, ou tout au moins en harmonisant les heures d'ouverture des postes-frontières adjacents, comme le prévoit la Convention internationale de la CEE sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.¹²

33. En collaboration avec d'autres organisations internationales et divers partenaires, la CESAP et la CEE continueront d'œuvrer pour renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et de transit et les aider ainsi à progresser dans les quatre domaines susmentionnés. Elles agiront notamment au titre des cinquième et sixième tranches du Compte pour le développement, et dans le cadre d'autres projets réalisés avec des partenaires régionaux ou internationaux et financés par des ressources extrabudgétaires. Le renforcement des capacités prendra entre autres les formes suivantes :

a) Une assistance pour les négociations sur la facilitation du commerce dans le cadre de l'OMC;

b) La création d'un mécanisme de coopération public-privé pour mettre en œuvre des mesures de facilitation s'inspirant de la recommandation n° 4¹³ du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, relative aux organes nationaux de facilitation du commerce; de l'étude de la CESAP sur les mécanismes nationaux de coordination de la facilitation du commerce et des transports¹⁴; et des autres études et outils pertinents de la CESAP et de la CEE;

¹¹ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 950; n° 13561, telle que révisée par le Protocole du 26 juin 1999.

¹² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1409, n° 23583.

¹³ ECE/TRADE/242.

¹⁴ Publication des Nations Unies, numéro de vente E.08.II.F.11.

c) Une assistance pour adhérer aux conventions internationales et les mettre en œuvre, et pour utiliser les normes et les pratiques optimales de la facilitation du commerce et des transports, en particulier celles de l'ONU, et notamment les normes et recommandations de la CEE et du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques concernant la création de systèmes de guichet unique pour les formalités d'exportation et d'importation ainsi que l'harmonisation des données commerciales;

d) L'organisation du prochain forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce, y compris l'établissement d'un réseau d'experts en vue, entre autres, d'adopter et d'utiliser une documentation commerciale électronique conforme aux normes de l'ONU.

2. Activités réalisées pour donner suite à la résolution 63/5

34. En coopération avec la CEE, la CESAP a mis en œuvre un projet au titre du Compte pour le développement, dans le cadre duquel des séminaires, ateliers et cours de formation ont été organisés pour rendre les États membres du SPECA mieux à même d'élaborer et mettre en œuvre les mesures de facilitation du commerce.

35. Au titre de la quatrième tranche du Compte pour le développement a été organisé, à Bangkok, les 10 et 11 décembre 2007, un atelier sur l'application du système de documentation électronique de l'ONU (UNeDocs) aux guichets uniques en Asie et dans le Pacifique. L'atelier a rassemblé des participants venus de 23 pays, parmi lesquels le Bangladesh, le Bhoutan, le Cambodge, le Kirghizistan, les Maldives, la Mongolie, le Myanmar, le Népal, l'Ouzbékistan, la République démocratique populaire lao et le Tadjikistan. Il s'agissait de faire en sorte que les responsables gouvernementaux, les fonctionnaires des douanes, les responsables de la facilitation du commerce, les dirigeants d'entreprise et les universitaires soient mieux à même de repérer les possibilités de développement économique en mettant en œuvre un système de documents électroniques pour l'exportation et l'importation.

36. Au titre de la cinquième tranche du Compte pour le développement a été organisé, à Almaty (Kazakhstan), du 25 au 27 juin 2007, un séminaire ayant pour thème «Approche intégrée de la facilitation du commerce et des partenariats public-privé». Parmi les pays participants figuraient l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Par ailleurs, deux séminaires ont été organisés conjointement par la CESAP et la CEE en 2008, à Bakou (du 5 au 7 mai) et à Bichkek (du 3 au 5 novembre). Le premier a porté principalement sur les systèmes de guichet unique et l'harmonisation des données, et le deuxième sur les documents commerciaux électroniques pour les pays du SPECA. Les deux séminaires ont permis de faire mieux connaître les normes internationales et leur utilisation, ainsi que les pratiques optimales et les outils dont on dispose pour l'échange de données commerciales entre les experts en questions commerciales et douanières des pays d'Asie centrale.

37. La sixième tranche du Compte pour le développement sera lancée en 2009, et une série d'ateliers et de séminaires seront organisés dans ce cadre. L'objectif sera de renforcer les capacités institutionnelles et humaines des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et de transit et des pays en transition, pour qu'ils puissent mettre en place un mécanisme de guichet unique. Toujours au titre de la sixième tranche, on établira un réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie et dans le Pacifique, pour constituer un réservoir régional de compétences techniques pouvant contribuer à mettre en œuvre des systèmes de commerce sans papier et de guichet unique dans la région.

II. RÉSOLUTION 63/6 : MISE EN ŒUVRE DE LA COOPÉRATION ÉNERGÉTIQUE INTERPAYS POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ÉLARGIR L'ACCÈS AUX SERVICES ÉNERGÉTIQUES DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS, LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

38. La résolution préconise le dialogue politique, le renforcement des capacités, la mise en commun de l'information et de l'expérience, le transfert des technologies énergétiques renouvelables, la mobilisation de moyens financiers et d'investissement, et la coopération régionale.

39. Cette résolution est censée renforcer la capacité des responsables politiques à concevoir et mettre en œuvre des politiques et des programmes contribuant efficacement au développement énergétique durable et inclusif. Elle devrait aussi permettre d'améliorer la coopération technique et de mettre en place un vaste réseau de centres d'excellence.

A. Stratégie de mise en œuvre

40. Pour appliquer cette résolution, le secrétariat a dûment élaboré un plan qui s'articule autour de trois grandes stratégies :

a) Intensifier le dialogue politique et le développement des capacités pour créer des conditions favorisant l'accès des pauvres à l'énergie ainsi qu'une utilisation accrue des énergies renouvelables;

b) Renforcer la coopération régionale et sous-régionale en privilégiant la coopération Sud-Sud;

c) Mobiliser des investissements et des moyens financiers pour des projets de démonstration et des activités de renforcement des capacités.

B. Mécanismes spécifiques

1. Dialogues sur les politiques et renforcement des capacités

41. En se fondant sur les résultats de l'étude thématique de 2008 sur la sécurité énergétique et le développement durable en Asie et dans le Pacifique, le secrétariat a organisé en Chine, les 25 et 26 septembre 2008, un dialogue politique sur les biocarburants, auquel ont participé plusieurs pays ayant des programmes dans ce domaine. Les participants ont souligné que le principe à suivre était celui du développement durable, et que des garanties, normes et critères étaient indispensables pour que l'expansion des biocarburants soit économiquement viable, écologiquement inoffensive et socialement responsable.

42. Le secrétariat a organisé à Almaty (Kazakhstan), du 18 au 21 novembre 2008, un atelier sur l'efficacité énergétique en Asie centrale (y compris dans les pays du SPECA). L'objectif était de recenser les obstacles à l'efficacité énergétique et d'élaborer, sur la base des pratiques optimales et de l'expérience internationales, des options politiques et des outils de mise en œuvre devant permettre de surmonter ces obstacles dans le cadre d'un programme sous-régional de coopération à long terme. Il a notamment été recommandé de poursuivre les activités visant à créer dans les pays d'Asie centrale un réseau de centres d'efficacité énergétique et à élaborer un programme sur l'efficacité énergétique des bâtiments.

43. Selon le secrétariat, la Conférence internationale sur les énergies renouvelables, qui doit se tenir en Inde en 2010, constituera pour la CESAP une excellente occasion de dégager un consensus entre les États membres et les autres parties prenantes concernant la mise en œuvre des résolutions 63/6 et 64/3 (« Promouvoir les énergies renouvelables pour la sécurité énergétique et le développement durable en Asie et dans le Pacifique ») de la Commission. Le secrétariat a entamé des consultations avec le Gouvernement indien, par le truchement de l'Ambassade de l'Inde à Bangkok et du Centre de l'Asie et du Pacifique pour le transfert de technologie (CAPTT) à Delhi. Il a été proposé que la CESAP fournisse une assistance technique pour la préparation et l'organisation de la conférence. Cette assistance pourrait porter sur les aspects suivants : a) un meilleur accès à des services peu coûteux aux fins du développement rural; b) la mise au point et le transfert des technologies appropriées afin de renforcer les capacités de l'industrie nationale de l'énergie renouvelable et celles des institutions compétentes des pays en développement; et c) la promotion de la coopération Sud-Sud et Sud-Sud-Nord (partenariats triangulaires). La communication et la collaboration avec les autorités indiennes devraient s'intensifier en 2009, lorsque commenceront les préparatifs de la conférence.

44. Le secrétariat a également organisé, en collaboration avec l'organisation non gouvernementale ENERGIA, un forum électronique et une réunion autour du thème de la constitution de réseaux pour des politiques énergétiques tenant compte de la sexospécificité et de la pauvreté. Les documents de travail et le forum ont fait la part belle à l'accès aux services énergétiques. Le forum électronique et la réunion (3 et 4 novembre 2008) ont rassemblé des participants provenant de pays parmi les moins avancés, de pays en développement sans littoral, de petits États insulaires en développement et d'autres pays en développement.

2. Renforcer la coopération régionale et sous-régionale

45. Le secrétariat s'est lancé dans plusieurs activités pour renforcer la coopération régionale dans le domaine de l'énergie. Il a par exemple collaboré activement avec des responsables et des experts de l'ASEAN dans le cadre des préparatifs du prochain sommet ONU-ASEAN, contribuant ainsi à l'intégration du marché de l'énergie en Asie du Sud-Est. Il a aussi présenté à diverses occasions le point de vue de la CESAP, et formulé des recommandations qui ont été bien accueillies.

46. Le coût relativement élevé des technologies de l'énergie renouvelable constituant un obstacle à leur généralisation, la coopération Sud-Sud est considérée comme essentielle pour les rendre financièrement accessibles et donc plus largement utilisées. Plusieurs pays en développement asiatiques sont parvenus à mettre au point et à utiliser des techniques adaptées (petites centrales hydroélectriques, biogaz, chauffe-eau solaires, énergie éolienne) pour un coût largement inférieur à celui en vigueur dans les pays développés. Dans ce contexte, souhaitant établir un mécanisme de coopération Sud-Sud, le secrétariat a amorcé des consultations avec les institutions indiennes et chinoises détentrices des techniques et des capacités requises, ainsi qu'avec les pays insulaires du Pacifique en tant que bénéficiaires.

47. Le secrétariat de la CESAP continuera de coordonner les différentes activités en faveur de la sécurité énergétique, et ce dans le cadre de ses institutions régionales – telles que le Centre des Nations Unies pour le génie et la machine agricoles en Asie et dans le Pacifique (ONUCGMAP) et le Centre de l'Asie et du Pacifique pour le transfert de technologie (CAPTT) – ainsi qu'avec les organismes nationaux compétents. Le secrétariat entretient en outre des relations étroites avec certaines institutions qui s'occupent des questions d'énergie et de développement durable en Asie et dans le Pacifique. On peut citer l'Institut de l'énergie et des ressources (TERI), en Inde; l'Institut de recherche énergétique et le Centre international de

Hangzhou pour les petites centrales hydroélectriques, en Chine; le Centre de l'ASEAN pour l'énergie; le Centre pour l'énergie de l'Association sud-asiatique de coopération régionale; l'Organisation de coopération économique; le Groupe de travail du projet du SPECA sur l'eau et l'énergie; et le secrétariat de la Commission océanienne de recherches géoscientifiques appliquées (SOPAC). L'objectif du secrétariat est que la résolution 63/6 de la Commission permette non seulement de renforcer la coopération régionale, mais également de créer un vaste réseau de centres d'excellence capables d'inscrire la coopération énergétique dans la durée.

3. Mobiliser des moyens financiers

48. Le budget ordinaire du secrétariat alloue peu de moyens à l'application des résolutions. Le secrétariat a donc déployé une énergie considérable pour élaborer des propositions de projet viables et pour rassembler les ressources financières devant lui permettre de s'acquitter de son mandat au titre de la résolution.

49. Une note conceptuelle, avec pour thème « Renforcer la sécurité énergétique et élargir l'accès aux services énergétiques grâce à des politiques d'énergie renouvelable et des partenariats public-privé », a été soumise au titre de la septième tranche du Compte pour le développement. Cette note privilégie les groupes de pays vulnérables et vise à exploiter le modèle du partenariat public-privé pour mobiliser des moyens financiers et des investissements en faveur de l'accès à l'énergie. Toutes les commissions régionales ont souscrit à cette proposition, et la CESAP a été désignée comme chef de file pour présenter et mettre en œuvre le projet une fois celui-ci approuvé.

50. Le secrétariat a également mené des consultations avec d'autres partenaires potentiels, y compris la Korean Energy Management Company (KEMCO), le Partenariat pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique (REEEP), le Ministère du développement international du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la BASD et la Fondation pour les Nations Unies. L'idée serait de collaborer avec eux dans le cadre de projets sur l'efficacité énergétique, l'énergie renouvelable et les changements climatiques. Huit descriptifs et propositions de projet ont ainsi été élaborés. S'ils sont approuvés par les donateurs, ces projets aideront les États membres concernés à accroître leur capacité de garantir la sécurité énergétique dans le contexte du développement durable.

51. En résumé, le secrétariat a une vision et une stratégie claires ; il a jeté de solides bases pour mettre en œuvre la résolution 63/6. Quelles que soient les difficultés et contraintes, il ne ménagera aucun effort pour s'acquitter de son mandat et contribuer ainsi à la sécurité énergétique durable.

III. RÉSOLUTION 63/7 : MIGRATIONS INTERNATIONALES ET DÉVELOPPEMENT DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS, LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

52. En coopération avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), le secrétariat de la CESAP a joué un rôle éminent dans l'analyse des migrations internationales effectuée par le Groupe de travail thématique régional sur les migrations internationales, y compris la traite des êtres humains. Les résultats de cette analyse ont été publiés dans un rapport¹⁵ qui dresse un panorama général des tendances migratoires observées dans 16 pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est, et dont les chapitres thématiques contiennent une analyse plus fouillée de certaines questions

¹⁵ OIM, *Situation Report on International Migration in East and South-East Asia* (Bangkok, OIM, 2008) (voir www.iom.int).

intéressant la région (migrations de main-d'œuvre, envois de fonds, femmes migrantes, migrations et développement, etc.). Parmi les pays dont il est question dans le rapport figurent cinq pays moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement, à savoir le Cambodge, la Mongolie, le Myanmar, la République démocratique populaire lao et le Timor-Leste. Le rapport vise à : a) mieux faire comprendre les questions migratoires en Asie de l'Est et du Sud-Est; b) constituer pour les responsables politiques et les acteurs de terrain un ouvrage de référence approfondi; et c) repérer les lacunes que présentent les connaissances actuelles dans le domaine en question.

53. En préparation de la publication de ce rapport, la CESAP a organisé à Bangkok, les 8 et 9 novembre 2007, un atelier sur le thème « Dialogue de politique générale sur les migrations internationales et le développement en Asie de l'Est et du Sud-Est ». Des spécialistes y ont fait des communications sur des sujets très variés. Ont également été présentés des aperçus de la situation migratoire par pays. Cet atelier, qui a rassemblé des représentants gouvernementaux de 12 pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est (parmi lesquels le Cambodge, le Myanmar et la République démocratique populaire lao), a permis de mieux cerner les questions migratoires, de mener à ce sujet un dialogue constructif et de mettre en commun les pratiques performantes.

54. Malgré son importance, la dimension sociale des migrations internationales reçoit souvent peu d'attention dans les débats sur ce sujet. Elle est en outre fréquemment négligée dans les cadres directifs. C'est pourquoi le secrétariat a établi un rapport intitulé « Looking into Pandora's Box: The Social Implications of International Migration in Asia » (Coup d'œil dans la boîte de Pandore : les conséquences sociales des migrations internationales en Asie), lequel a été publié en septembre 2008 dans le cadre de la série *Asia-Pacific Population and Social Studies* (ST/ESCAP/2512). Ce rapport a mis en exergue l'ampleur croissante des migrations de femmes et de professionnels très qualifiés dans la région. Il abordait également certaines questions cruciales comme la protection des droits des migrants et l'accès aux services sociaux de base, pour répondre aux préoccupations des pays d'origine et de destination.

55. Afin de rassembler les connaissances les plus récentes sur les migrations internationales du point de vue régional, et agissant en collaboration avec la Division de la population de l'ONU (Département des affaires économiques et sociales), la CESAP a organisé à Bangkok, les 20 et 21 septembre 2008, une réunion d'experts sur les migrations internationales et le développement en Asie et dans le Pacifique. Cette réunion a rassemblé 20 experts représentant les gouvernements, le monde universitaire, les organismes de l'ONU et la société civile. On y a examiné les tendances et les caractéristiques des migrations, ainsi que les corrélations entre migrations internationales et développement. Les participants ont souligné qu'il fallait continuer d'améliorer les statistiques des migrations, et ont débattu des différents moyens de recueillir des données plus fiables et de meilleure qualité. Ils ont également présenté leur expérience en ce qui concerne les coûts et avantages des migrations internationales, et examiné les différentes mesures possibles pour réduire lesdits coûts. Les experts ont également mis leurs compétences techniques au service de la Réunion de haut niveau sur les migrations internationales et le développement, qui a eu lieu ultérieurement.

56. La Réunion Asie-Pacifique de haut niveau sur les migrations internationales et le développement, dont la Commission avait demandé la tenue dans sa résolution 63/7, a eu lieu à Bangkok les 22 et 23 septembre 2008. Elle a réuni 53 délégués gouvernementaux venus de 22 pays de la région Asie-Pacifique. Neuf des pays participants étaient des pays ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés,

pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement).¹⁶ Cette réunion a été organisée conjointement par la CESAP, le Gouvernement thaïlandais, la Division de la population de l'ONU et l'OIM. Les membres et membres associés de la CESAP ont pu y confronter leur expérience concernant la gestion des migrations, et débattre de la corrélation entre migrations et développement. La réunion a aussi fait office de réunion régionale préparatoire au deuxième Forum mondial sur les migrations et le développement, qui s'est tenu à Manille du 27 au 30 octobre 2008.

57. La réunion a comporté quatre tables rondes, consacrées aux questions suivantes : 1) les envois de fonds et le développement; 2) la dimension sociale des migrations internationales; 3) les migrations internationales dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement; et 4) les données et la recherche sur les migrations.

58. La table ronde sur les migrations internationales dans les pays ayant des besoins particuliers a permis d'aborder diverses questions :

a) L'éventuelle perte de compétences imputable aux migrations, en particulier dans les petits pays; et le rôle que peuvent jouer les migrants rentrés au pays (y compris en faisant partager leurs compétences). À cet égard, les participants ont fait remarquer que les petits pays devraient resserrer les liens avec leurs communautés émigrées pour exploiter leurs compétences et attirer leurs investissements;

b) Les effets positifs et négatifs des envois de fonds pour les ménages et les communautés;

c) Les participants ont convenu que les pays ayant des besoins particuliers étaient confrontés à des difficultés particulières en matière de développement, notamment en raison de leurs caractéristiques géographiques et, dans certains cas, des possibilités de développement limitées qui s'offraient à eux;

d) Les participants ont en outre reconnu que les migrations avaient un coût social important, notamment en raison de leurs effets sur les enfants et les femmes et sur la santé des migrants; ils ont souligné qu'il fallait mettre en avant les retombées positives des migrations pour favoriser le développement de sociétés plus solidaires et plus intégrées;

e) Il a également été question de l'aide publique au développement et des besoins en la matière. Certains participants ont signalé que les donateurs et les organismes internationaux devaient accorder une attention bien plus grande aux priorités des pays ayant des besoins particuliers. Les acquis du développement seraient ainsi plus durables, et l'émigration pourrait devenir une question de choix et non de nécessité. À cet égard, si les pays d'origine et les pays de destination concluaient des accords plus novateurs sur les migrations de main-d'œuvre, cela contribuerait à ce que les migrations aient des effets positifs dans les pays d'origine.

59. Les pays représentés à la réunion ont estimé qu'il fallait mieux protéger les droits et le bien-être des migrants. Certains pays d'origine ont également expliqué comment ils protégeaient leurs propres travailleurs émigrés. On s'est également inquiété de l'ampleur des migrations clandestines dans la région. On a noté que les migrations internationales étaient intrinsèquement liées au développement, dans la mesure où elles étaient le fruit des disparités économiques et démographiques entre

¹⁶ Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Fidji, Iles Salomon, Mongolie, Népal, République démocratique populaire lao, Samoa.

différents pays. On a également réaffirmé que ces migrations étaient un phénomène d'ampleur croissante, et qu'elles constituaient désormais un élément structurel des sociétés et des économies de l'Asie et du Pacifique. Les participants ont adopté le résumé du Président, disponible à l'adresse <http://www.unescap.org/esid/meetings/Migration/index.asp>.

60. Pour observer de près les flux migratoires en provenance des pays de la région Asie-Pacifique, le secrétariat a créé une base de données sur l'exode de main-d'œuvre dans certains pays de la région, y compris le Bangladesh et le Myanmar. Cette base de données inclut les statistiques officielles communiquées par les pays concernés. Elle comporte des données sur le nombre annuel de départs et, dans la mesure du possible, des données ventilées par pays de destination, par sexe et par niveau de qualification. La base de données sera régulièrement actualisée en fonction des données disponibles. Elle sert également à suivre, pour certains pays, l'exode de main-d'œuvre par niveau de qualification.

61. La CESAP va lancer en 2009, avec les autres commissions régionales, un projet du Compte pour le développement intitulé « Renforcement des capacités nationales face aux migrations internationales ». Il s'agira d'améliorer la qualité et la disponibilité des données relatives aux migrations internationales, de renforcer les capacités institutionnelles et humaines permettant de concevoir et mettre en œuvre des politiques migratoires, et d'encourager la coopération en créant un réseau intrarégional et interrégional qui permettra aux pays de la région de mettre en commun l'information, les résultats d'études, les données d'expérience et les pratiques optimales.

IV. QUESTIONS À EXAMINER

62. La Commission est invitée à examiner les progrès accomplis, et à donner son avis ainsi que de nouvelles directives pour assurer la bonne application des résolutions dont traite le présent document.

- - - - -