



Conseil économique et social

Distr. générale
16 décembre 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-septième session

Genève, 24-26 février 2015

Point 4 f) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:

Examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

Deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral (3-5 novembre 2014, Vienne)

Note du secrétariat

Résumé

La deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral s'est tenue à Vienne du 3 au 5 novembre 2014. Étaient présents des participants de haut niveau représentant 129 pays, 20 organisations intergouvernementales et institutions spécialisées, plus de 20 organismes, fonds et programmes des Nations Unies, ainsi que de nombreux participants issus du secteur privé et de la société civile. La Conférence a permis de passer en revue une décennie de progrès accomplis dans le cadre de la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action d'Almaty et de préparer le terrain en vue de la prochaine décennie. La Déclaration de Vienne pour la décennie 2014-2024 engage toutes les parties prenantes à mettre en œuvre le nouveau Programme d'action de Vienne sur les besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral en accordant une attention particulière aux transports, à l'interconnexion des infrastructures de transport, au transit, à la facilitation du franchissement des frontières et à l'application des conventions internationales relatives au transport et au transit. La CEE, en tant que contributeur au Programme décennal d'action d'Almaty, a pris une part active à la Conférence et a contribué à son succès et confirmé le rôle spécial qui est le sien dans la future application du Programme d'action de Vienne. Le Comité est invité à:

- **Prendre note** du résultat de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral et à **exprimer son soutien** au nouveau Programme d'action de Vienne;

GE.14-24348 (F) 230115 260115



* 1 4 2 4 3 4 8 *

Merci de recycler



- **Examiner** les façons de contribuer à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne;
- **Engager** les pays en développement sans littoral de la région de la CEE qui n'ont pas encore adhéré aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport à envisager de devenir des Parties contractantes à ces instruments.

1. On compte en Afrique, en Asie, en Amérique du Sud et en Europe, 32 pays en développement sans littoral dont la population totale est de l'ordre de 440 millions d'habitants; ces pays connaissent des difficultés particulières du fait de leur manque d'accès territorial direct à la mer ainsi que de leur éloignement et de leur isolement des marchés mondiaux. Leur commerce international et leur compétitivité sont tributaires de l'aisance des transports et du transit par d'autres pays. L'objectif de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral était d'examiner les progrès accomplis depuis l'adoption de la Déclaration d'Almaty et de préparer le terrain pour la décennie prochaine. Le but est de transformer les pays sans littoral en pays «connectés par voie terrestre» et, ce faisant, de contribuer au développement économique. Le transport et le transit jouent des rôles essentiels dans ce processus.

2. La décennie qui vient de s'écouler a vu les partenaires de développement apporter un soutien au développement des infrastructures de transport, sous la forme d'un accroissement de l'aide publique au développement et de l'aide au commerce. Davantage de pays en développement sans littoral ont mené à terme le processus d'adhésion à l'OMC. Des progrès notables ont été enregistrés en matière d'amélioration des infrastructures physiques en modernisant et en développant les infrastructures des transports routiers et ferroviaires dans toutes les régions comptant des pays en développement sans littoral. De plus en plus, tant ces pays que les pays en développement de transit s'engagent dans d'importantes réformes afin de lever les obstacles physiques et non physiques à leur participation effective au commerce international. Les formalités aux frontières ont été simplifiées et harmonisées, ce qui a amélioré l'efficacité des opérations et réduit les délais. Il est par conséquent devenu plus facile aux pays en développement sans littoral d'utiliser les routes et les ports des pays limitrophes et d'augmenter leurs échanges commerciaux. La CEE a considérablement soutenu et aidé ses pays membres dans ce processus de manière proportionnée à ses compétences et à ses capacités.

3. Toutefois, plusieurs réunions préparatoires ont révélé que, malgré les progrès enregistrés, il restait encore beaucoup à faire. La mise en œuvre d'un cadre juridique favorable a été considérée comme l'un des principaux moyens d'augmenter la coopération en matière de transport pour les pays en développement sans littoral. Par exemple, sur 31 pays en développement sans littoral, seuls 11 ont adhéré à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982. Dans ce contexte, et afin de faire connaître les instruments juridiques des Nations Unies qui constituent des cadres réglementaires visant à faciliter le développement du transport international de manière efficace, sûre et écologique, le Secrétaire exécutif de la CEE et le Haut-Représentant du Secrétaire général pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ont adressé, en août 2014, un courrier commun aux gouvernements des pays en développement sans littoral, les encourageant à adhérer à la Convention sur l'harmonisation, et ont offert une assistance dans ce processus.

4. La mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation contribue à la réduction, à défaut de l'élimination, des retards aux frontières, ce qui entraîne une diminution des coûts de transport, et donc du coût des exportations et des importations, ainsi qu'une amélioration de la compétitivité nationale. La réaction des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement ne s'est pas encore concrétisée par un nombre accru d'adhésions, mais il est clair que leur intérêt se détourne des questions relatives à la simple construction d'infrastructures au profit de celles portant sur la facilitation du franchissement des frontières.
5. La contribution concrète de l'équipe de la CEE, complétée par le directeur du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et son adjoint, s'est traduite par:
- a) L'organisation d'une exposition où la CEE avait un stand spécial d'information sur ses travaux dans le cadre du Programme d'action d'Almaty;
 - b) L'organisation d'une manifestation parallèle couronnée de succès sur le thème des «Conventions relatives au transport sous le couvert de carnets», en partenariat avec la Fédération internationale de l'automobile (FIA), l'Alliance internationale de tourisme (AIT) et l'Union internationale des transports routiers (IRU); l'exposé présenté par la CEE sur la Convention TIR a suscité un intérêt considérable de la part des participants à la Conférence, notamment ceux originaires d'Afrique;
 - c) La participation à la Table ronde de haut niveau sur le thème de l'intégration régionale et de la coopération en matière de transit, ainsi qu'à la manifestation parallèle de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique sur la connectivité;
 - d) La participation à la manifestation parallèle du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur le développement des infrastructures.
6. En outre, la Conférence a permis aux représentants de la CEE d'établir des contacts bilatéraux avec des pays et des organisations internationales, notamment à la réunion de coordination des directeurs des programmes de transport des Commissions régionales des Nations Unies. La réunion a porté principalement sur les préparatifs de l'examen à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière de l'ONU et sur l'établissement d'un document conjoint sur les transports au service du développement durable, qui est une mise à jour de la publication de la CEE de 2011.
7. La Déclaration de Vienne¹ pour la décennie 2014-2024, qui a été adoptée à la Conférence, engage toutes les parties prenantes – organisations des Nations Unies incluses – à mettre en œuvre le Programme d'action de Vienne de manière globale et à mentionner les besoins et problèmes propres aux pays en développement sans littoral du fait des contraintes géographiques qui sont les leurs. Une attention particulière doit être accordée à la facilitation des transports, à l'interconnexion des infrastructures de transport, à la simplification du transit, à la facilitation du franchissement des frontières et à la mise en œuvre des conventions internationales relatives aux transports et au transit, notamment.
8. À cet égard, le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être envisager de contribuer à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et d'aborder les besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans ses travaux, ainsi que d'encourager ceux-ci à adhérer aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et à les appliquer.
9. L'importance de ces questions ne doit pas être sous-estimée au cours de ce processus décennal à venir, dans le cadre duquel la CEE apportera une contribution spéciale à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne.

¹ www.lldc2conference.org/custom-content/uploads/2014/11/Vienna-Programme-of-Action1.pdf.