



Conseil économique et social

Distr. générale

14 mars 2019

Français

Original : anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Soixante-quinzième session

Bangkok, 27-31 mai 2019

Point 3 de l'ordre du jour provisoire**

**Organe spécial pour les pays les moins avancés,
les pays en développement sans littoral et
les pays insulaires en développement du Pacifique**

Note verbale datée du 11 mars 2019, adressée au secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique par le Ministère des affaires étrangères de la Mongolie

Le Ministère des affaires étrangères de Mongolie présente ses compliments au secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et, en référence à l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, qui s'est tenu à Bangkok les 11 et 12 février 2019 et a l'honneur, en tant que Président de la réunion, de transmettre au secrétariat le texte du document final et de prier la Commission de s'en saisir à sa soixante-quinzième session au titre du point 3 de l'ordre du jour provisoire.

Le Ministère des affaires étrangères de Mongolie tient à exprimer sa profonde gratitude au secrétariat pour avoir organisé avec succès l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours du Programme d'action de Vienne.

Le Ministère des affaires étrangères de Mongolie saisit cette occasion pour renouveler au secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique l'assurance de sa très haute considération.

* Nouveau tirage pour raisons techniques le 11 avril 2019.

** ESCAP/75/L.1.

Annexe à la note verbale datée du 11 mars 2019 adressée au secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique par le Ministère des affaires étrangères de la Mongolie *

Résultats de l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024

I. Introduction

1. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a été adopté en 2014 à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral. Il a été approuvé par l'Assemblée générale de l'ONU dans sa résolution 69/137. L'Assemblée générale a décidé, dans sa résolution 72/232, d'organiser, en 2019 au plus tard, un examen approfondi à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, qui sera précédé de réunions préparatoires régionales. L'examen approfondi de haut niveau à mi-parcours consistera à évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, à recenser les difficultés et les obstacles rencontrés et à définir les mesures et initiatives à prendre pour les surmonter ainsi que les défis et problèmes nouveaux, afin d'accélérer la mise en œuvre de ce programme. L'examen de haut niveau à mi-parcours sera suivi de l'adoption d'une déclaration politique négociée et arrêtée au niveau intergouvernemental.

2. En conséquence, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ainsi que la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont organisé l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours du Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, les 11 et 12 février 2019 au Centre de conférences des Nations Unies à Bangkok.

3. Ont participé à la réunion de hauts responsables gouvernementaux et autres acteurs venus des pays en développement sans littoral et des pays de transit de l'Eurasie ainsi que des représentants du système des Nations Unies, des organisations internationales et régionales concernées, de la société civile et du secteur privé de cette même région.

4. Les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit de la région ont été évalués en même temps que les six domaines prioritaires. L'évaluation s'est fondée sur des rapports nationaux et des exposés des pays participants, un rapport régional de fond, des travaux entrepris par la CESAP, la CEE et le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et d'autres organisations concernées. Des discussions ont eu lieu pendant la réunion. Pour chaque priorité, les participants ont fait part des succès obtenus. Ils ont également recensé les défis et les difficultés rencontrés et proposé des recommandations pour accélérer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne.

5. La réunion est parvenue à un accord sur l'évaluation et les recommandations suivantes pour chaque priorité :

* La présente annexe n'a pas été revue par les services d'édition.

II. Domaine prioritaire 1 : questions fondamentales de politique en matière de transit

6. Au cours de la période 2014-2018, les pays en développement sans littoral et les pays de transit de l'Eurasie ont progressé dans la ratification d'importants accords internationaux et régionaux portant sur l'amélioration des conditions de transit. Au cours de la période considérée, deux pays en développement sans littoral sont devenus membres à part entière de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) : le Kazakhstan en 2015 et l'Afghanistan en 2016. Trois pays sans littoral d'Asie ont actuellement le statut d'observateur à l'OMC et se trouvent à différents stades de la négociation pour l'adhésion à cette organisation.

7. Neuf pays en développement sans littoral et 11 pays de transit ont ratifié l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges au cours de la période sous revue. Un plus grand nombre de pays en développement sans littoral et de pays de transit de l'Eurasie sont devenus parties à certains des principaux accords internationaux de la CEE sur les transports. Le Viet Nam a ratifié la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière, le Turkménistan a ratifié la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) et la Chine, l'Inde et le Pakistan ont ratifié la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). Les parties contractantes à la Convention TIR ont lancé le projet eTIR (c'est-à-dire l'informatisation de la procédure TIR) et en 2017, des projets pilotes eTIR ont été menés à bien entre la République islamique d'Iran et la Turquie et entre la Géorgie et la Turquie, avec la participation des autorités douanières ainsi que les associations de transport routier dans tous les pays en question.

8. Récemment, l'Afghanistan a procédé à un certain nombre d'expéditions pilotes avec quelques-uns de ses voisins et pays de la région. L'adhésion récente de la Fédération de Russie, de la République de Moldova, de la République islamique d'Iran et de la Turquie au Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route concernant la lettre de voiture électronique, améliorera encore la facilitation du transport routier dans la région de l'Eurasie. Au cours de la période examinée, trois pays en développement sans littoral – le Bhoutan (2014), la République démocratique populaire lao (2016) et le Népal (2017) et trois pays de transit – le Cambodge (2014), la République islamique d'Iran (2016) et la Thaïlande (2015) –, ont ratifié la Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières. En ce qui concerne la facilitation du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie pour les marchandises, des efforts conduits par la CEE sont en cours pour unifier le droit du transport ferroviaire. Une fois cette uniformisation réalisée, les opérateurs seront à même d'exercer leur activité dans le cadre d'un simple régime juridique tout au long de l'axe Est-Ouest. Depuis 2017, des projets de dispositions juridiques de cette législation ferroviaire unifiée sont en train d'être testés en situation réelle. Un test pilote virtuel a été effectué en mai 2017 le long du couloir Allemagne-Pologne-Bélarus-Fédération de Russie. Des tests pilotes en situation réelle seront effectués par les compagnies de chemin de fer faisant partie du Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire le long des couloirs reconnus et le long d'autres couloirs si les gouvernements le proposent, pour garantir la validité et l'efficacité opérationnelles des dispositions juridiques mises au point.

9. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs est entré en vigueur le 23 avril 2016. Cinq pays en développement sans littoral – l'Afghanistan (2016), le Kazakhstan (2016), la Mongolie (2016), le Tadjikistan (2015) et le Turkménistan (2016) et six pays de transit – le Bangladesh (2016), la Chine (2016), la Fédération de Russie (2015), l'Inde (2015), la République islamique d'Iran (2017) et le Viet Nam (2014) – ont adhéré à cet accord ou l'ont approuvé ou ratifié.

10. Les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont également progressé dans le processus d'adhésion aux accords sous-régionaux et bilatéraux pour l'amélioration du transit. De manière générale, au cours de la période examinée, les pays sans littoral et de transit de la région ont été particulièrement actifs dans les négociations en vue de la mise en œuvre d'arrangements sous-régionaux et multilatéraux de facilitation du transit et du transport et pour s'y préparer (par exemple, dans le cadre de l'Union économique eurasiatique, de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et de la sous-région Bassin du Mékong, de l'Organisation de Shanghai pour la coopération, de l'Association sud-asiatique de coopération régionale, de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle et d'accords intergouvernementaux dans plusieurs sous-régions). En novembre 2017, l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Turquie et le Turkménistan ont signé l'accord concernant le Couloir lapis-lazuli de transit, de commerce et de transport afin de créer un régime intégré de transport et de transit entre les parties contractantes. La première expédition par ce couloir a eu lieu récemment.

11. Malgré les progrès accomplis, une majorité d'accords sous-régionaux et multilatéraux ne sont pas complètement mis en œuvre dans la pratique. Beaucoup reste à faire pour assurer la mise en œuvre intégrale et réelle des accords. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit connaissent des difficultés, notamment des contraintes de capacité et une absence de coordination efficace entre les différents acteurs s'occupant des problèmes de transit.

12. En ce qui concerne l'objectif particulier du Programme d'action de Vienne, c'est-à-dire de réduire la durée de passage par les couloirs en portant la vitesse moyenne des marchandises à une distance de 300 à 400 km toutes les 24 heures, les données dont on dispose sur les performances des différents couloirs du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (qui dessert huit pays en développement sans littoral) montrent qu'il y a eu dans l'ensemble des améliorations et que l'objectif a été atteint dans tous les couloirs, sauf le couloir 5 qui relie le Pakistan, l'Afghanistan et la Chine. C'est le couloir le plus lent avec une vitesse de seulement 240 km par 24 heures en 2017. L'objectif du Programme d'action de Vienne pour la vitesse du transport en transit n'a également pas été atteint le long des couloirs de transit de l'Asie du Sud (c'est-à-dire, les couloirs reliant l'Inde et le Népal, le Bangladesh, l'Inde et le Népal, l'Inde et le Bhoutan). La vitesse de circulation sur le réseau ferroviaire est inférieure à celle du réseau routier. Malgré l'augmentation de la vitesse, l'objectif du Programme d'action de Vienne n'est toujours pas atteint le long de plusieurs couloirs de transport ferroviaire (par exemple, les couloirs 4 et 6 du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale). Les trains-blocs de conteneurs, qui circulent à des vitesses très supérieures à la vitesse fixée comme objectif par le Programme d'action de Vienne sont une exception.

13. Les résultats obtenus dans la réalisation de l'objectif particulier du Programme d'action de Vienne concernant la diminution du temps passé aux frontières terrestres varient considérablement d'un point de passage de frontière à l'autre dans les pays eurasiatiques sans littoral. En fait, le temps moyen passé à remplir les formalités de franchissement des frontières sur quelques-uns des couloirs du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale pendant la période 2014-2017, s'est allongé et l'objectif du Programme d'action de Vienne n'a pas été atteint à de nombreux points de passage de frontière (par exemple, sur les couloirs 2, 3, 5 et 6 du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale). Toutefois, sur certains couloirs, on a enregistré une diminution sensible du temps passé à la frontière (par exemple, sur les couloirs 1 et 4 du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale) et l'objectif de Vienne a été atteint. Le temps passé aux frontières en 2016 varie considérablement, moins d'une heure (par exemple, sur le couloir 1 du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale aux postes frontières entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie où il n'y a pas de contrôles douaniers au sein de l'Union économique eurasiatique) à trois ou quatre jours (par exemple, aux points de passage frontaliers entre l'Afghanistan et le Pakistan). De manière générale, le temps moyen passé au passage des frontières par le rail est beaucoup plus long qu'au passage des frontières par la route.

14. Étant donné l'insuffisance de l'information publiquement disponible (par exemple, sur les études publiées ou les enquêtes menées), il n'est pas possible de faire une évaluation détaillée des progrès accomplis par rapport à l'objectif du Programme d'action de Vienne concernant une réduction significative du temps passé aux points de passage des frontières terrestres dans tous les pays eurasiatiques sans littoral.

Recommandations

15. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit doivent redoubler d'efforts pour adhérer aux conventions et instruments juridiques relatifs à la facilitation du franchissement des frontières, et pour les appliquer. Alors que l'application intégrale de ces instruments permettrait de gagner rapidement du temps et de réduire les coûts au passage des frontières, beaucoup de pays en développement sans littoral dans le monde, y compris certains se trouvant en Eurasie, n'ont encore adhéré ni à la Convention TIR, ni à la Convention sur l'harmonisation.

16. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à coopérer et à coordonner leurs politiques, leurs lois et leurs réglementations fondamentales de transit et à renforcer la liberté de transit ainsi qu'à transposer les normes internationales reposant sur les conventions et accords internationaux dans leurs législations nationales. Les organisations internationales sont vivement invitées à accroître leur assistance technique et leur soutien au renforcement des capacités en vue de l'adhésion aux conventions internationales et accords régionaux pertinents, et de leur ratification puis de leur mise en œuvre effective.

17. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à utiliser les outils disponibles pour promouvoir le transit afin de soutenir le développement économique des pays en développement sans littoral. Il s'agit notamment des directives relatives au transit de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), du Manuel TIR et des cours de formation connexes de la CEE portant sur des sujets tels que l'informatisation et les outils électroniques, y compris la Banque de données TIR, eTIR et l'outil de

prédéclaration électronique TIR, conçus pour améliorer la gestion des risques. Des matériels de formation sont également disponibles sur l'accès contrôlé à la procédure TIR, le contrôle des véhicules et les litiges portant sur les droits de douane et les taxes. En outre, le *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective* (CEE-OSCE (Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe)) est une mine d'informations et d'exemples pour les pays en développement sans littoral. Il s'agit également de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs de la CESAP, du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux, du Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, des modèles de facilitation des transports de la CESAP pour examiner de manière globale les obstacles non physiques et permettre un transport international ininterrompu dans la région.

18. Les pays sont encouragés à renforcer la politique des couloirs ou à l'adopter pour améliorer le transport de transit. La CEE, la CESAP, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral et autres partenaires concernés sont invités à apporter un soutien technique.

19. Les pays devraient continuer de surveiller les temps de trajet à intervalle régulier le long des couloirs eurasiatiques de transport en transit pour les pays sans littoral (par exemple, tous les deux ans en recourant à la méthode temps/coût-distance de la CESAP). Pour les couloirs où l'objectif du Programme d'action de Vienne, c'est-à-dire 300 à 400 km toutes les 24 heures, n'a pas encore été atteint, les pays devraient repérer les principaux obstacles, élaborer des plans d'action et mettre en œuvre des mesures pour réduire les temps de trajet.

20. Les pays devraient surveiller à intervalle régulier le temps passé aux points de passage des frontières terrestres le long des principaux couloirs de transport en transit pour les pays sans littoral (par exemple, tous les deux ans en recourant aux études de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises ou la méthode temps/coût-distance de la CESAP) et publier les principaux résultats.

21. Les pays devraient déterminer les causes des principaux retards et les possibilités de fluidifier la circulation transfrontalière (par exemple, en utilisant le guide CESAP-CEE de l'analyse du processus d'affaires pour simplifier les procédures commerciales), élaborer des plans d'action et mettre en œuvre des mesures pour réduire le temps passé aux points de passage des frontières terrestres (par exemple, échange électronique des manifestes de cargaison, système automatisé de dédouanement et procédures sans papier de transit douanier, amélioration des installations et des infrastructures de franchissement des frontières, réduction des opérations de transbordement au passage des frontières, programme complet de déontologie).

22. Les pays en développement sans littoral, les pays de transit et les partenaires en développement devraient continuer de mettre au point et d'exécuter des projets conjoints en appui aux activités entrant dans le cadre du Programme d'action de Vienne (notamment recherche, promotion, formation et assistance technique et financière aux pays sans littoral). Les effets de ces activités pourraient être optimisés par des synergies supplémentaires pour éviter les doublons et mieux répondre aux besoins de chacun des pays en développement sans littoral pour la facilitation du transport en transit.

23. Les pays en développement sans littoral, les pays de transit et les partenaires de développement devraient coopérer pour renforcer la synergie et la complémentarité entre les différents couloirs de transport et de transit dans l'ensemble de l'Eurasie.

III. Domaine prioritaire 2 : développement et entretien de l'infrastructure

A. Infrastructure des transports

24. Les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont fait des progrès en ce qui concerne le développement de l'infrastructure des transports et de son entretien, qu'il s'agisse des transports ferroviaire, routier, aérien ou fluvial et des réseaux de transport d'énergie. Ces mêmes pays ont continué d'investir dans leur infrastructure et dans la connectivité en lançant un grand nombre de projets et de programmes infrastructurels englobant des activités très diverses, notamment développement de routes, voies ferrées, ports secs, liaisons aériennes et services logistiques.

25. Des progrès ont été accomplis dans l'achèvement des liaisons manquantes et dans l'amélioration de la qualité de l'infrastructure, bien que de grandes difficultés demeurent. Plusieurs pays en développement sans littoral ont adopté des politiques et programmes nouveaux et innovants, notamment des réformes des politiques de transport, la création de cadres régulateurs appropriés et l'adoption de nouvelles méthodes telles que des fonds routiers ou des partenariats public-privé pour financer l'infrastructure. En ce qui concerne la connectivité routière, les pays en développement sans littoral ont de manière générale beaucoup progressé dans l'expansion et la modernisation de leur réseau routier, mais il reste encore beaucoup à faire pour combler les lacunes et relever les défis pour ce qui concerne la qualité de l'infrastructure et les liaisons manquantes. Selon certaines estimations, la densité de routes asphaltées (kilomètres de routes pour 1000 km² de superficie) est de 181 pour l'Europe orientale et l'Asie centrale tandis qu'elle est évaluée à 80 en Asie du Sud pour une moyenne mondiale de 151, ce qui montre que les possibilités d'expansion du réseau routier en Asie du Sud sont considérables. Les participants ont discuté des travaux de modernisation et d'expansion de l'infrastructure routière entrepris dans leurs pays. De manière générale, malgré les progrès réalisés, il reste encore beaucoup à faire pour mettre en place un réseau routier de transit susceptible d'améliorer les liaisons des pays en développement sans littoral avec les marchés mondiaux.

26. Les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont mis en évidence les efforts qu'ils avaient faits pour étendre et améliorer le réseau existant. Les pays en développement sans littoral d'Asie ont fait remarquer qu'ils avaient lancé des projets ferroviaires pour améliorer et moderniser leurs systèmes de transport ferroviaire et leurs liaisons avec leurs voisins et les pays de transit dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et de leur participation au projet CEE concernant les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA).

27. La réunion a noté que le réseau du Chemin de fer transasiatique avait joué un rôle important dans les efforts d'intégration des pays en développement sans littoral de la région. Toutefois, on compte aujourd'hui environ 10 900 km de liaisons manquantes, représentant 9,3 % du réseau identifié. L'efficacité du transport ferroviaire dans les pays eurasiatiques en développement sans littoral est affectée négativement par un entretien insuffisant et la diversité des normes et réglementations techniques dans l'ensemble de la région. Le montant total des investissements nécessaires pour compléter ces liaisons manquantes est

estimé à 75,6 milliards de dollars. Les participants ont pris note des progrès encourageants réalisés récemment, notamment : le réseau ferroviaire Afghanistan-Turkménistan (inauguré en 2016) ; le couloir ferroviaire des cinq nations ; la construction en cours du projet de voie ferrée entre la Chine et le Laos et une liaison ferroviaire Chine-Kazakhstan-Turkménistan-République islamique d'Iran (inaugurée en 2016). La réunion a également noté que l'exécution du projet CEE-LTEA, dans ses phases subséquentes (depuis 2002), a donné des résultats substantiels. L'identification de 9 itinéraires ferroviaires et routiers, de 17 liaisons de transport fluvial, de 52 ports fluviaux intérieurs et de 70 ports maritimes, la priorité accordée à des projets d'investissement infrastructurel d'une valeur de 215 milliards de dollars, l'établissement d'une base de données des systèmes d'information géographique (SIG), l'analyse des obstacles non physiques au transport, l'étude comparative entre le transport maritime et le transport intérieur, l'organisation de nombreux ateliers de renforcement des capacités nationales sur la facilitation du transport ainsi que l'action entreprise pour la mise en exploitation de ces couloirs en établissant des horaires et des tarifs communs, ont contribué à jeter les bases d'un réseau de transport eurasiatique plus efficient. La phase III, qui vient de s'achever, a regroupé 38 pays d'Europe et d'Asie et a permis notamment de constater que le transport routier et ferroviaire le long des couloirs reliant l'Europe et l'Asie, complétait plutôt qu'il concurrençait le transport maritime et offrait des solutions de rechange, notamment pour le transport de marchandises de grande valeur et à durée de vie limitée, même dans un contexte de croissance du commerce électronique entre l'Europe et l'Asie. Au cours de la phase III, les gouvernements participant au LTEA se sont systématiquement employés à résoudre le problème des obstacles physiques et non physiques au transport international sur les itinéraires de ce projet. Toutefois, il reste encore quelques défis majeurs, notamment : des liaisons routières et ferroviaires et une infrastructure intermodale ou de transbordement manquantes ou anciennes ; des procédures de franchissement des frontières, de douane et de transit compliquées en raison de la non-adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies ou de leur non-application ; l'absence de normes harmonisées d'exploitation et d'interopérabilité technique pour l'infrastructure et le matériel ferroviaires ; des régimes juridiques différents pour les contrats de transport ferroviaire ainsi qu'un déséquilibre entre le trafic de marchandises vers l'Ouest et vers l'Est sur les itinéraires du LTEA et l'absence de plateformes de coordination secteur public-secteur privé, de plans de travail et d'indicateurs clefs de résultat performants, spécifiques pour les différents couloirs.

28. Il faut cependant noter qu'il y a des progrès dans l'interopérabilité administrative des chemins de fer, en particulier par l'application de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, établie par le Comité international des transports ferroviaires et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer. Forts de ce résultat, les États membres de la CEE tentent actuellement de résoudre les problèmes administratifs résiduels en créant un droit unifié de transport ferroviaire qui établirait un régime juridique unique du transport ferroviaire (un seul contrat de transport, une seule responsabilité, une seule lettre de voiture) tout le long de l'axe Ouest-Est reliant l'Europe à l'Asie.

29. Le transport aérien est particulièrement important pour les pays en développement sans littoral car ce mode de transport offre un accès direct aux marchés internationaux sans passer par des pays de transit. Selon la Base de données mondiale relative aux indicateurs de suivi des objectifs de développement durable des Nations Unies, en 2016, le volume du fret et le nombre de passagers transportés par voie aérienne par les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont représenté respectivement 37 % et 48 % du volume du fret et du nombre de passagers transportés par l'ensemble des pays en développement sans littoral. Les pays en développement sans littoral ont

beaucoup de mal à trouver les vastes ressources que nécessitent, dans le transport aérien, l'investissement dans l'infrastructure, l'entretien et la remise en état des équipements et le remplacement des flottes aériennes vieillissantes, la modernisation des aéroports, des terminaux et des infrastructures aéroportuaires inadéquates, le manque de ressources matérielles et humaines et de facilités de transit, ainsi que la nécessité de disposer de nouvelles technologies et de résoudre le problème d'une connectivité peu développée.

30. Les ports secs deviennent de plus en plus populaires auprès des pays eurasiatiques en développement sans littoral, en particulier le long de leurs frontières avec les pays de transit. Ces installations sont importantes pour faciliter les procédures de dédouanement, le transfert intermodal et les diverses opérations de manutention du fret, l'entreposage et les services logistiques ; elles sont aussi susceptibles de désenclaver les pays en développement sans littoral. Plusieurs de ces pays ont signé l'Accord intergouvernemental sur les ports secs de la CESAP. Le Kazakhstan a achevé la construction d'un port sec et des infrastructures connexes à l'est du pays, à sa frontière avec la Chine, dans le cadre de l'initiative de zone économique franche Khorgos-Porte de l'Orient. Elle occupe une superficie de 129 hectares et comprend des zones logistiques et industrielles intégrées. Ce port sec offre à ses clients toute une gamme de services de transport et de logistique selon le principe du « guichet unique », y compris des services douaniers et de courtage. Toutefois, le manque de ressources financières et une pénurie de personnel qualifié ont entravé le développement des ports secs dans les pays en développement sans littoral.

31. S'agissant des ports maritimes, leur volume d'activité pour les pays en développement de transit calculé en nombre de conteneurs passant par les ports des pays de transit d'Asie a augmenté de 42 % entre 2010 et 2016 tandis que le volume d'activité mondial a progressé de 27 %. Les pays en développement de transit d'Asie ont traité 35 % du volume total mondial de conteneurs en 2016 contre 2,6 % et 1,9 % respectivement pour les régions de l'Amérique latine et de l'Afrique. La Chine continue d'être en tête à l'échelle mondiale quant à l'activité portuaire et à l'efficacité de ses ports, et de plus en plus en tant que fournisseur d'expertise dans la construction et la gestion des ports. Les catastrophes naturelles et les effets des changements climatiques, en particulier les inondations côtières, constituent de graves menaces pour l'infrastructure portuaire ce qui accroît la nécessité d'adopter des stratégies d'adaptation pour améliorer la résilience de l'infrastructure et des systèmes portuaires.

32. Malgré ces efforts et l'augmentation du nombre des installations, des déficits considérables de financement de l'infrastructure persistent, nécessitant des mesures de soutien international renforcées, le développement des capacités de mise en œuvre et une réforme des cadres directifs et régulateurs, notamment l'instauration d'un climat favorable à l'accroissement des investissements dans le développement infrastructurel. Bien qu'il y ait des signes encourageants montrant que les ressources financières disponibles pour la réalisation de projets infrastructurels et l'amélioration des capacités commerciales sont en augmentation, les déficits d'investissement infrastructurel dans les pays en développement sans littoral dépassent très largement le montant des ressources actuellement disponibles. Selon des estimations de la CESAP, l'investissement nécessaire pour moderniser les systèmes de transports régionaux et compléter les liaisons manquantes s'élève à 106 milliards de dollars, dont 64 milliards de dollars pour le projet du Chemin de fer transasiatique, 40 milliards de dollars pour le projet du Réseau routier asiatique et 2 milliards de dollars pour les ports secs. L'un des principaux défis auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral est l'insuffisance des données et de l'information et la faiblesse des capacités locales à estimer précisément les déficits d'investissement auxquels ils font actuellement face.

33. Les pays en développement sans littoral continuent de se heurter à des difficultés et à des contraintes, notamment des blocages institutionnels et le manque de ressources humaines qualifiées, pour développer leur infrastructure et améliorer leur connectivité. Se rendant compte que le financement des liaisons de transport eurasiatiques continue d'être un obstacle majeur, la CEE a pris l'initiative de créer l'Observatoire international des infrastructures de transport. Une fois pleinement opérationnel, cet observatoire constituera un outil innovant permettant de présenter de manière transparente, détaillée et « bancable » les données gouvernementales sur les nouveaux projets d'infrastructure de transport aux institutions financières. Il sera conçu comme une plateforme en ligne dans un environnement SIG où a) les gouvernements trouveront toutes les données pertinentes pour élaborer, étalonner et présenter leurs projets d'infrastructure de transport et b) les institutions financières internationales pourront examiner, analyser et comparer les projets sous un angle régional ou international et déterminer les projets à financer. Elles pourront d'emblée non seulement voir en ligne sous forme de cartes numériques toutes les informations pertinentes (y compris les études de préfaisabilité) sur les projets nécessitant un financement mais également voir si lesdits projets font partie de couloirs internationaux, si ces couloirs relèvent d'accords internationaux des Nations Unies, si ces régions seront impactées par les changements climatiques et quels types de mesures d'adaptation devront être envisagées, combien d'autres gouvernements de la région ont déboursé pour des projets similaires, etc. Le projet en est à son stade initial, les pays d'Asie centrale qui sont États membres à la fois de la CEE et de la CESAP, fournissant des données et bénéficiant d'une formation pour utiliser cet outil.

Recommandations

34. Les pays en développement sans littoral doivent, en priorité, moderniser et entretenir comme il convient leurs réseaux routiers et ferroviaires existants en collaboration avec les pays en développement de transit et leurs partenaires de développement. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient développer et moderniser, de manière coordonnée, les couloirs internationaux de transport et de transit incluant tous les modes de transport – fluvial, routier, ferroviaire – ainsi que les ports et les pipelines pour faire face aux besoins et aux défis de développement particuliers des pays en développement sans littoral.

35. Plus concrètement, les pays eurasiatiques, tant au niveau du secteur public que du secteur privé, devraient conjuguer leurs forces pour éliminer les blocages communs identifiés dans le cadre des plans directeurs internationaux de transport tels que le projet CEE concernant les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. Les obstacles persistants qui ont été recensés et bien documentés sont notamment : l'absence d'infrastructure routière, ferroviaire et intermodale, et d'infrastructure de transbordement ou caducité de celles-ci, infrastructure et équipements archaïques aux points de passage des frontières, absence de normes d'exploitation et d'interopérabilité technique harmonisées pour l'infrastructure et le matériel ferroviaires, utilisation inefficace des capacités actuelles des réseaux pour les opérations ferroviaires et mauvaise connectivité et interopérabilité des technologies de l'information et de la communication (TIC) au niveau des couloirs du LTEA.

36. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient intégrer le développement et l'entretien des couloirs de transport et d'infrastructure transfrontières dans les stratégies nationales de développement. Celles-ci ne devraient pas être considérées comme des initiatives séparées. Par ailleurs, indépendamment des stratégies nationales de

développement, il conviendrait de favoriser davantage la coopération et la coordination transfrontières entre les secteurs public et privé sur les itinéraires eurasiatiques. Ainsi, en élaborant des plans de travail spécifiques pour les couloirs, permettant aux gouvernements et aux acteurs du secteur privé de se mettre d'accord sur des objectifs et des priorités pour le développement de l'infrastructure de transport, on pourrait constituer une liste prioritaire des normes d'interopérabilité technique applicables tout le long des couloirs, et accroître la capacité des réseaux par la mise en commun du matériel et des conteneurs. Des indicateurs clefs de résultat pourraient être établis pour mesurer les progrès accomplis sur une base annuelle ou bisannuelle.

37. La communauté internationale, en particulier les institutions financières internationales et régionales, le système des Nations Unies et autres partenaires de développement, devraient renforcer leurs programmes d'assistance technique afin d'améliorer les capacités institutionnelles des pays en développement sans littoral à formuler et mettre en œuvre des projets bancables de développement infrastructurel avec plus d'efficacité et d'efficience. À cet égard, les pays eurasiatiques, les organisations régionales et sous-régionales dans la région du LTEA, le secteur privé et les institutions financières internationales devraient tirer au mieux parti des efforts en cours de la CEE pour mettre en place l'Observatoire international des infrastructures de transport.

38. La phase III du LTEA ayant révélé l'absence de dialogue multipartite axé spécifiquement sur les couloirs, les gouvernements et le secteur privé sont encouragés à coopérer en vue d'établir des partenariats public-privé pour soutenir le développement des transports, des TIC et de l'infrastructure énergétique.

39. Les organismes régionaux et leurs membres sont encouragés à hiérarchiser les programmes de développement infrastructurel avec la participation des pays en développement sans littoral, car il arrive fréquemment que les autres pays puissent avoir des priorités différentes, de sorte que les intérêts des pays en développement sans littoral ne sont pas pris en compte.

40. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à concevoir et appliquer des politiques favorisant la connectivité des transports. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la CEE, la CESAP, le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral et autres partenaires concernés sont invités à maintenir leur appui technique.

41. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à adopter une approche intégrée et durable des couloirs de transport afin d'optimiser la contribution de la connectivité des transports au développement durable. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la CESAP et la CEE et autres partenaires de développement sont invités à soutenir ces efforts par un appui au niveau des politiques et dans les domaines analytique et technique.

42. Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement ainsi que les institutions financières régionales et internationales devraient redoubler d'efforts pour mobiliser et affecter davantage de ressources au développement et à l'entretien de l'infrastructure, notamment par la création d'un fonds spécial.

43. Les pays en développement sans littoral doivent faire davantage pour mobiliser des ressources internes et introduire les réformes fiscales nécessaires pour répondre à leurs besoins croissants de financement de l'infrastructure. Les structures de régulation et de gouvernance devraient être harmonisées et rendues plus efficaces afin d'inciter le secteur privé à s'investir davantage dans les projets et programmes de développement infrastructurel.

44. Les pays en développement sans littoral doivent trouver des solutions innovantes combinant les ressources internes à l'aide publique au développement (APD), aux investissements directs étrangers (IDE) et autres types de capitaux externes, y compris les financements mixtes, pour mettre en place une infrastructure de transport durable et résiliente, et améliorer leur connectivité dans les transports routier, ferroviaire et aérien et dans les secteurs de l'énergie, des télécommunications et des TIC.

B. Énergie durable et connectivité

45. Les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont fait des progrès en ce qui concerne l'accès de leurs populations à de l'énergie propre. La proportion moyenne de population ayant accès à l'électricité est passée de 95,2 % en 2014 à 96 % en 2016, soit beaucoup plus que la moyenne du groupe des pays en développement sans littoral qui est passée de 59,7 % en 2014 à 61,7 % en 2016. Seuls quatre pays en développement sans littoral de la région ne sont pas encore parvenus à un accès à 100 %. Toutefois, ces pays continuent de se heurter à plusieurs difficultés dans le développement de l'infrastructure et de la connectivité de l'énergie électrique, notamment à des disparités entre les régions rurales et les régions urbaines. Les défis lancés par les changements climatiques affectent négativement les pays en développement sans littoral. Des réseaux électriques et des systèmes de transmission de l'électricité anciens et déficients entraînent des pertes au niveau de la transmission et de la distribution. En ce qui concerne l'efficacité énergétique, malgré les progrès accomplis par les pays de la région, l'intensité énergétique est encore élevée, ce qui signifie que des améliorations s'imposent. Des investissements plus importants seraient donc nécessaires pour corriger ces déficiences et moderniser l'infrastructure de l'énergie électrique et donc améliorer la connectivité énergétique dans ces pays.

46. De plus, la part de l'énergie renouvelable dans la consommation finale totale d'énergie des pays eurasiatiques en développement sans littoral est faible : elle était de 27,3 % en 2015 contre une moyenne de 43 % cette même année dans le groupe des pays en développement sans littoral, d'où la nécessité de faire plus d'efforts pour augmenter le nombre des sources d'énergie renouvelables.

Recommandations

47. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à renforcer leur coopération dans la région par la coopération énergétique sous-régionale et régionale afin d'améliorer la connectivité transfrontière des réseaux électriques, d'accroître la sécurité énergétique, et de faire progresser l'intégration économique et le développement durable.

48. Les partenaires de développement, les institutions financières et les organisations régionales sont invités à soutenir la coopération et les capacités sous-régionales pour stimuler les efforts nationaux et, en particulier, promouvoir l'innovation et faciliter les financements.

49. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à partager leur expérience ainsi que les meilleures pratiques concernant l'élargissement de l'accès aux sources d'énergie et en particulier aux sources d'énergie renouvelables. La CEE, la CESAP et le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement sont invités à faciliter ce partage de l'information.

C. Technologies de l'information et de la communication

50. En ce qui concerne le nombre de personnes ayant accès à Internet, les pays en développement sans littoral de la région ont fait des progrès, puisque 43 % de la population était connectée en 2016, contre 36,5 % en 2014. Même si ces résultats sont satisfaisants, les pays en développement sans littoral sont toujours à la traîne par rapport à la moyenne mondiale et aux pays développés. Le nombre d'abonnements au large bande fixe pour 100 habitants est passé de 6,3 en 2014 à 7,0 en 2016. Les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont également enregistré une croissance du nombre d'abonnements à des services de téléphonie mobile cellulaire, qui est passé de 101 abonnements pour 100 habitants en 2014 à 103 en 2016. Toutefois, ces chiffres varient considérablement d'un pays à l'autre, puisque quatre pays ont un taux d'abonnement à des services mobiles inférieur à 80 abonnements pour 100 habitants. Le coût des services large bande dans les pays en développement sans littoral reste élevé et davantage doit être fait pour faire baisser les prix. Certains de ces pays sont parvenus à faire des progrès en se dotant d'une infrastructure des TIC viable et en amorçant une transformation numérique dans leur pays par les moyens suivants : développement et utilisation de nouveaux services et applications numériques, promotion de l'administration en ligne et des applications électroniques, administrations publiques efficaces et transparentes, formation aux TIC et promotion de la cybersécurité. Toutefois, tous les intervenants doivent poursuivre leurs efforts pour faire avancer les choses. Le partage de données d'expérience sera essentiel pour y parvenir.

Recommandations

51. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à collaborer à la mise en place d'infrastructures, d'applications et de services dans le domaine des TIC avec l'appui des gouvernements, du secteur privé, des partenaires de développement, des institutions financières et de développement multilatérales et des banques régionales.

52. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à créer un environnement propice permettant de tirer parti des avantages de l'économie numérique. La CESAP, la CEE, l'UIT (Union internationale des télécommunications) et d'autres partenaires sont invités à renforcer l'assistance technique aux pays en développement sans littoral pour les aider à mettre en place l'infrastructure informatique matérielle et immatérielle, mais aussi le cadre juridique et les politiques nécessaires au développement des TIC, en favorisant l'acquisition des compétences dans ce domaine, en promouvant l'inclusion numérique et le recours accru aux applications et services dans le domaine des TIC, ainsi qu'en réduisant le fossé numérique.

53. Des initiatives telles que l'initiative de la CESAP en faveur de l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information, qui vise à généraliser et à rendre plus abordable l'accès Internet large bande dans la région en renforçant l'infrastructure Internet sous-jacente, devraient être renforcées.

IV. Domaine prioritaire 3 : commerce international et facilitation du commerce

A. Commerce international

54. Les pays en développement sans littoral ont adopté de nombreuses mesures destinées à améliorer leur capacité commerciale et à exploiter le potentiel du commerce international pour en faire un moteur de croissance et de développement. Pourtant, leur part des exportations dans le commerce mondial reste insignifiante. Les exportations des pays eurasiatiques en développement sans littoral ne représentaient en 2017 que 0,6 % des exportations mondiales, contre 0,85 % en 2014. Y prédominent un nombre limité de produits, principalement des ressources naturelles comme le pétrole, le gaz et les ressources minérales, des produits agricoles bruts ou des produits manufacturés à faible valeur ajoutée. Même si plusieurs pays en développement sans littoral comme l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Mongolie, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao sont parvenus à valoriser leurs ressources naturelles et produits agricoles, leurs exportations de produits manufacturés en proportion des exportations totales de marchandises sont généralement faibles et ont progressé lentement, voire pas du tout.

55. Les exportations de haute technologie n'occupent pas une place importante dans les pays en développement sans littoral, à l'exception du Kazakhstan et de la République démocratique populaire lao. Ces pays sont encore tributaires d'un nombre limité de pays de destination : au niveau régional, il s'agit principalement de pays en développement de transit voisins qui ont un littoral, tandis qu'hors de la région, il s'agit de pays développés, en particulier ceux de l'Union européenne. Par exemple, la Chine et la Thaïlande sont les principaux partenaires commerciaux de la République démocratique populaire lao ; l'Inde, qui absorbe 85,5 % des exportations bhoutanaises, en est le premier partenaire ; la Chine et la Fédération de Russie sont les principaux partenaires de la Mongolie ; l'Union européenne et la Fédération de Russie sont les plus gros partenaires de l'Arménie et l'Inde est le partenaire commercial phare du Népal.

56. Le secteur des produits de base offre aux pays en développement sans littoral d'importantes possibilités de diversification des exportations, de création de valeur ajoutée, d'emploi et de revenus, compte tenu de la prépondérance de ces produits dans leurs exportations. Toutefois, malgré le rôle important des produits de base pour ces pays, la plupart d'entre eux n'ont pas axé leurs politiques et stratégies sur ces produits. Or les pays eurasiatiques en développement sans littoral disposent d'atouts particuliers dans l'agriculture, la transformation agroalimentaire, l'industrie légère (textiles, cuir et produits en cuir) et le tourisme.

57. Les résultats commerciaux globalement médiocres des pays en développement sans littoral s'expliquent par leur faible capacité de production et par le manque de diversification de leurs exportations, ainsi que par les obstacles au transit, la piètre qualité de l'infrastructure, le manque de liaisons et les coûts élevés du commerce. De plus, ils sont tributaires de facteurs externes, à commencer par les craintes de tassement de l'économie mondiale, l'instabilité des cours des produits de base, les oscillations de la demande des principaux partenaires commerciaux et la situation économique de ces derniers.

Recommandations

58. Les pays en développement sans littoral doivent se concentrer sur la diversification des marchés et des produits destinés à l'exportation. Les gouvernements devraient formuler des politiques visant à diversifier la base d'exportation et à conférer une valeur ajoutée aux exportations afin d'accroître la participation aux chaînes de valeur régionales et mondiales.

59. La communauté internationale devrait aider les pays en développement sans littoral à diversifier leurs exportations, notamment en procédant à des transferts de technologies utiles et en les aidant à développer leurs capacités productives.

60. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à concevoir et à mettre en œuvre des politiques et stratégies nationales qui tiennent compte de la nécessité de diversifier les produits de base et du rôle général de ce secteur. La CNUCED, le Fonds commun pour les produits de base, en collaboration avec le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, devraient quant à eux continuer d'aider les pays en développement sans littoral à mettre le secteur des produits de base au service de leur développement socioéconomique, et cela au moyen de politiques et stratégies reposant sur ces produits.

61. Le maintien de la stabilité des marchés d'exportation est essentiel pour que les pays eurasiatiques en développement sans littoral conservent leur dynamique de croissance. Les problèmes liés à la dépendance commerciale de ces pays à l'égard d'un petit nombre de pays d'exportation devraient être traités de manière globale à la fois par les pays en développement sans littoral, les pays de transit ainsi que par les partenaires de développement.

62. Les pays en développement sans littoral doivent redoubler d'efforts pour améliorer le climat des affaires s'ils veulent faire une percée significative sur les marchés d'exportation et améliorer leurs perspectives de croissance.

B. Facilitation des échanges

63. La facilitation des échanges est un atout essentiel pour améliorer la compétitivité commerciale des pays en développement sans littoral, réduire les coûts commerciaux et stimuler leurs exportations. Afin de simplifier les réglementations et procédures commerciales et la documentation correspondante, les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins, avec l'appui des partenaires de développement, ont adopté un large éventail de réformes en matière de facilitation du commerce. Ces réformes portent notamment sur la promotion du commerce transfrontière sans papier, l'adoption d'outils électroniques de facilitation du transit et du transport, les inspections uniques, les guichets uniques pour la documentation, le paiement électronique et la transparence et la modernisation des postes frontières et des services douaniers. Toutefois, les pays eurasiatiques en développement sans littoral continuent de faire face à des coûts élevés de commerce et de transit, à des formalités de passage des frontières et exigences réglementaires fastidieuses et, sur le plan logistique, ils sont en retard par rapport aux autres pays en développement.

64. Au cours de la période considérée, des progrès ont été accomplis en matière de création ou de renforcement de comités nationaux sur la facilitation du commerce, comme cela a été le cas au Bhoutan, en Mongolie et en République démocratique populaire lao, l'Arménie envisageant de se doter elle aussi d'un tel comité. Par ailleurs, on constate une évolution positive dans

l'adoption de solutions reposant sur les TIC en vue de rationaliser et de moderniser les procédures et formalités douanières, de réduire le nombre de documents, d'introduire un système de déclaration électronique, de fluidifier la circulation des véhicules et d'en réduire les coûts. Plusieurs pays en développement sans littoral ont adopté des outils de facilitation des échanges, comme un système de guichet unique ou le Système douanier automatisé (SYDONIA), ce qui a permis de faciliter le dédouanement et les procédures douanières. Les pays en développement sans littoral ont fait d'importants progrès dans la ratification de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges : en février 2019, tous les pays eurasiatiques en développement sans littoral membres de l'OMC l'avaient ratifié.

Recommandations

65. Les pays en développement sans littoral qui ne sont pas encore membres de l'OMC sont encouragés à le devenir dès que possible et devraient bénéficier d'une assistance technique et d'un appui au renforcement des capacités de la part de la communauté internationale pour faciliter les démarches dans ce sens.

66. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à ratifier et à appliquer les conventions et accords internationaux pertinents, notamment l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, l'Accord-cadre de la CESAP sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique, ainsi que les autres accords régionaux et sous-régionaux relatifs au commerce et à la facilitation des échanges.

67. L'application effective de l'Accord sur la facilitation des échanges passera par un renforcement de l'assistance technique et financière et par davantage d'initiatives de renforcement des capacités au profit des pays en développement sans littoral et des pays de transit. Pour obtenir plus facilement une assistance, les pays en développement sans littoral devraient s'employer activement à faire connaître leurs besoins en matière de renforcement des capacités en vertu de la catégorie C de l'Accord.

68. Les pays en développement sans littoral qui ne l'ont pas encore fait sont encouragés à créer un comité national sur la facilitation du commerce, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, secteur privé compris. Ils devraient également se doter de mécanismes permettant de suivre les progrès accomplis en matière de simplification des procédures commerciales, en suivant, par exemple, le guide établi à cette fin par la Banque asiatique de développement (BAsD) et la CESAP, ainsi que la recommandation 42 du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) relative à la mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports.

69. Les pays en développement sans littoral doivent redoubler d'efforts pour améliorer et harmoniser leurs administrations douanières et rationaliser les procédures de passage des frontières, notamment en réduisant le nombre de documents nécessaires à l'exportation et à l'importation.

70. Les pays en développement sans littoral devraient promouvoir l'utilisation accrue des solutions technologiques et des TIC pour faciliter le commerce, ce qui passe notamment par l'introduction du commerce sans papier, l'automatisation des procédures douanières et des systèmes de dédouanement, et la mise en place de guichets uniques.

71. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient tirer pleinement parti des outils de facilitation du commerce mis au point par les organisations internationales, et les pays de transit voisins devraient participer davantage aux initiatives de facilitation.

V. Domaine prioritaire 4 : intégration et coopération régionales

72. La coopération régionale et les accords commerciaux et cadres de coopération bilatéraux, trilatéraux et multilatéraux sont importants pour stimuler les exportations des pays en développement sans littoral et élargir leurs marchés intérieurs. Dans la région, la plupart de ces pays ont activement cherché à exploiter les possibilités offertes par plusieurs accords régionaux et sous-régionaux de facilitation du commerce, du transport et du transit, et à accroître leur participation aux chaînes de valeur régionales. Depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne, l'Union économique eurasiatique, qui comprend trois pays en développement sans littoral, a été créée et est entrée en activité le 1^{er} janvier 2015. L'objectif de l'Union est, entre autres, de créer un marché commun des biens, des capitaux et du travail et de promouvoir l'harmonisation des politiques dans des domaines tels que l'énergie et les transports. Des politiques communes en matière de transport, d'agriculture et d'énergie sont également envisagées, de même que l'éventuelle adoption d'une monnaie unique et une plus grande intégration des marchés.

73. Le 15 juin 2015, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont conclu l'Accord sur les véhicules à moteur pour faciliter le passage des marchandises à leurs frontières. L'Accord a le potentiel de réduire les coûts commerciaux et de concourir de façon significative à développer les échanges entre ces quatre pays. En novembre 2016, l'ASEAN a adopté le Plan directeur sur la connectivité de l'ASEAN à l'horizon 2025, qui vise à approfondir l'intégration en vue de promouvoir la compétitivité et l'inclusivité. L'Initiative « une ceinture et une route » vise également à renforcer l'intégration régionale et à améliorer la connectivité des infrastructures. En juin 2016, la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie ont établi un programme de création d'un couloir économique entre ces pays, avec à la clef des projets visant à renforcer les transports, la logistique et le commerce dans la région.

74. L'utilisation de nouveaux instruments de politique générale, tels que l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique, adopté par la CESAP en 2016, qui a pour but de dématérialiser les procédures commerciales et de créer des guichets uniques, a permis de faire progresser l'intégration régionale. Depuis 2017, environ 25 États membres de la CESAP ont participé activement à l'élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre des dispositions de fond de l'Accord-cadre, avec l'appui du Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce et le transport sans papier en Asie-Pacifique (UNNExT).

75. Le Programme d'action de Vienne plaide également en faveur d'une intégration et d'une coopération régionales entre les pays en développement sans littoral qui, plutôt que de se limiter à la facilitation du commerce et du transport, s'étendent à l'investissement, à la recherche-développement, et aux politiques favorables au développement industriel et à la connectivité dans la région. Cette approche plus large est nécessaire pour favoriser le changement structurel des pays en développement sans littoral et renforcer leur compétitivité sur les marchés internationaux. Certains signes indiquent qu'une telle coopération élargie est à l'œuvre entre les pays en développement sans littoral, mais aussi entre eux et d'autres pays en développement qui ont un

littoral. Par exemple, les groupes industriels d'autres pays, dont la Chine, ont établi des sites de production dans les zones économiques spéciales en République démocratique populaire lao.

Recommandations

76. Les initiatives régionales qui offrent aux pays en développement sans littoral la possibilité de s'intégrer dans l'économie régionale et mondiale devraient être soutenues en vue de leur mise en œuvre effective. Les partenaires de développement régionaux et internationaux, les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales sont encouragés à apporter aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit un appui technique, financier et en matière de renforcement des capacités pour appuyer leurs efforts d'intégration régionale.

77. La CESAP est particulièrement bien placée pour promouvoir l'approfondissement de la coopération en Asie parce qu'elle offre un cadre pour échanger des données d'expérience sur la promotion d'une intégration régionale plus large.

78. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient profiter des possibilités d'assistance technique et de renforcement des capacités offertes par les organisations internationales compétentes, qui sont destinées à faciliter l'adhésion aux conventions internationales et aux accords et cadres de coopération régionale pertinents, ainsi que leur ratification et leur application effective.

79. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient également envisager d'entreprendre des initiatives d'intégration régionale qui englobent l'investissement, la recherche-développement, la coordination des politiques, le développement industriel et la connectivité régionale.

80. Les pays en développement sans littoral, les pays de transit, les organisations régionales et les partenaires de développement sont encouragés à renforcer les synergies et la complémentarité entre les divers cadres de coopération régionale et sous-régionale.

VI. Domaine prioritaire 5 : transformation structurelle de l'économie

81. La transformation économique structurelle est une étape cruciale pour réduire la vulnérabilité des pays en développement sans littoral, créer des emplois, renforcer les capacités productives locales et réduire la pauvreté et les inégalités. La diversification de leurs économies et la réduction progressive de leur dépendance à l'égard des industries extractives et de la transformation simple des produits de base peuvent être d'importants gages de changement structurel. Bien que certains progrès aient été accomplis, les pays en développement sans littoral sont globalement loin d'avoir procédé à une transformation structurelle suffisamment importante pour mettre leurs économies sur la voie d'une croissance et d'un développement durables, portés par un secteur manufacturier productif et novateur et s'appuyant sur un secteur agricole et des services tout aussi efficaces et productifs.

82. Presque tous les pays eurasiatiques en développement sans littoral connaissent une désindustrialisation négative ou prématurée, où le déclin du rôle de l'industrie manufacturière n'est pas dû à l'essor naturel du secteur des services à haute productivité, mais à la baisse de la compétitivité de l'industrie manufacturière. L'apport de valeur ajoutée du secteur agricole a diminué entre

2014 et 2017 (ou 2016) dans 10 des 14 pays eurasiatiques en développement sans littoral. Ce phénomène ne s'est pas accompagné pour autant d'une évolution tendant à renforcer le rôle du secteur manufacturier pour le rendre plus moderne et dynamique. Pendant la même période, l'apport de valeur ajoutée du secteur manufacturier a également diminué ou est resté constant dans sept pays en développement sans littoral.

83. Le manque de diversification des pays en développement sans littoral les rend non seulement vulnérables aux chocs extérieurs, mais limite aussi leur compétitivité et leur capacité à créer des produits à forte valeur ajoutée, des emplois productifs et des technologies novatrices. Les capacités industrielles et manufacturières limitées constituent un frein à l'intégration des pays en développement sans littoral dans les chaînes de valeur, car l'industrie manufacturière moderne repose sur l'importation et l'exportation de composants par l'intermédiaire des chaînes de valeur régionales et mondiales. Les producteurs de produits manufacturés à faible valeur ajoutée courent également le risque de voir leurs avantages sur le plan du coût s'effacer avec l'avènement des nouvelles technologies.

84. L'une des conditions les plus importantes pour promouvoir la croissance, développer une base industrielle et induire des changements structurels est le climat d'investissement, ainsi qu'un environnement réglementaire favorable au secteur privé local. De nombreux pays eurasiatiques en développement sans littoral ont fait des progrès dans la création d'environnements réglementaires favorables au secteur privé local pendant la période considérée et tous ont amélioré leur position dans le classement de la Banque mondiale pour la « facilité à faire des affaires » entre 2018 et 2019. Le crédit intérieur au secteur privé a diminué ou stagné dans la plupart des pays en développement sans littoral, en particulier en Asie centrale. Seul le Népal a été en mesure d'accroître sensiblement le crédit intérieur au secteur privé au cours de la période considérée. En outre, les dépenses dans la recherche-développement dans les pays eurasiatiques en développement sans littoral sont faibles, oscillant entre 0,11 % et 0,44 % du produit intérieur brut, et la tendance ne semble pas être à la hausse, ce qui ne facilite pas les innovations nécessaires à la transformation économique par l'acquisition de connaissances et l'innovation.

85. Certains pays en développement sans littoral ont mis en œuvre des politiques visant à encourager la transformation structurelle. Par exemple, le Bhoutan a adopté en 2016 une politique de développement économique, une politique en matière d'IDE et une autre visant à promouvoir les partenariats public-privé afin de stimuler l'investissement dans les secteurs clefs, d'attirer les investisseurs et d'affermir le rôle du secteur privé. Désireuse de diversifier ses exportations, la Mongolie a adopté en 2018 un programme d'exportation national visant à créer des conditions stables et propices aux exportations non minières, à soutenir la transformation de produits à valeur ajoutée et à renforcer la compétitivité de ces exportations. En 2018, l'Azerbaïdjan a créé un organisme chargé du développement des petites et moyennes entreprises. Au Népal, d'importantes politiques sectorielles sur le développement agricole, l'intégration commerciale, les TIC, l'investissement étranger et le tourisme national ont été adoptées depuis 2015.

Recommandations

86. Les politiques nationales des pays en développement sans littoral doivent être axées sur la promotion des capacités productives et la transformation structurelle de l'économie. Une telle transformation suppose une politique industrielle adaptée, celle-ci devant être soutenue par des

politiques favorables dans les domaines suivants : macroéconomie, finance, commerce, marché du travail, ressources humaines et recherche-développement.

87. Les pays en développement sans littoral devraient s'attacher à renforcer leurs capacités pour s'orienter vers la production de produits modernes à plus grande valeur ajoutée et vers les secteurs à forte productivité, notamment via l'adoption de mesures d'incitation ciblées à l'intention des secteurs ou des entreprises qui produisent ou exportent des marchandises à forte valeur ajoutée. Ils devraient continuer à utiliser les technologies déjà en usage ou adopter de nouvelles technologies de production, afin de conférer une valeur supplémentaire à leurs produits.

88. Pour être un maillon important des chaînes de valeur mondiales et régionales, les pays en développement sans littoral doivent renforcer le capital humain, améliorer la connectivité, consolider les capacités de recherche-développement et d'innovation et renforcer les capacités institutionnelles et de gouvernance.

89. Pour conférer des avantages concurrentiels aux produits à forte valeur ajoutée, il faut créer des liens, en amont comme en aval, entre les secteurs manufacturier, agricole et des services, ce qui suppose de relier les petites et moyennes entreprises (PME) aux chaînes d'approvisionnement et aux réseaux de production.

90. Les pays en développement sans littoral devraient continuer à améliorer l'environnement réglementaire pour le rendre plus favorable aux entreprises, ce qui est essentiel pour constituer une base industrielle solide et attirer l'investissement. Les partenaires de développement devraient fournir une assistance sur les plans technique, financier et du renforcement des capacités pour soutenir ces efforts. Il est également nécessaire d'encourager le secteur privé, en particulier les secteurs jouissant d'un atout particulier, et d'améliorer l'accès des PME à des moyens de financement abordables.

91. Pour stimuler la productivité et la production à forte valeur ajoutée, les pays en développement sans littoral devraient s'efforcer d'accroître la productivité agricole et d'industrialiser l'agriculture, notamment en recourant à des méthodes de production industrielle, en fournissant les infrastructures et la technologie nécessaires pour assurer la liaison avec le secteur industriel et en encourageant l'agro-industrie et la transformation agricole, qui présentent un grand potentiel de diversification économique pour certains pays en développement sans littoral.

92. De même, pour les activités du secteur des services à forte productivité et à forte valeur ajoutée, il faut établir des liens solides en amont et en aval avec le secteur industriel, réduire les déficits de compétences pour avoir une main-d'œuvre qualifiée, augmenter les investissements dans la recherche-développement pour promouvoir l'innovation, et investir dans l'éducation et la santé afin de renforcer la capacité de l'économie à soutenir le progrès et à assurer la prospérité.

93. Les pays en développement sans littoral devraient s'attacher à renforcer les capacités de l'État, qui est à la fois responsable de la mise en place des institutions, de la réforme des politiques et du renforcement des capacités productives, pour gérer la transition et opérer les transformations structurelles voulues.

VII. Domaine prioritaire 6 : moyens de mise en œuvre

94. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'un solide soutien de la part de leurs partenaires de développement et des pays de transit voisins pour être à même de développer leurs infrastructures, d'établir des liaisons de transport résilientes, d'améliorer leurs capacités commerciales, d'adopter des mesures et outils de facilitation du commerce et, de manière générale, de promouvoir le développement. Pour ce qui est de la mobilisation de ressources intérieures par la fiscalité, l'expérience récente des pays eurasiatiques en développement sans littoral est mitigée. Dans la plupart des pays en développement sans littoral, les ressources nationales sont insuffisantes pour répondre aux besoins croissants en matière de développement. Faute de capacités suffisantes, beaucoup d'entre eux ont du mal à mobiliser des ressources nationales et autres ressources par eux-mêmes.

95. Pour les pays en développement sans littoral, l'APD a continué de jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre effective du Programme d'action de Vienne, même si les flux ont stagné, voire diminué dans certains pays, depuis 2014. L'APD nette en faveur des pays eurasiatiques en développement sans littoral est passée de 9,4 milliards de dollars en 2014 à 8,7 milliards en 2017. Toutefois, les apports d'APD varient considérablement d'un pays à l'autre. L'initiative Aide pour le commerce est une autre source importante de financement pour le développement des infrastructures nécessaires au commerce, pour le renforcement des capacités touchant aux politiques commerciales et aux mesures de facilitation du commerce, et pour l'intégration des pays en développement sans littoral aux chaînes de valeur régionales. L'initiative Aide pour le commerce, en association avec d'autres politiques, a contribué à réduire les coûts du commerce et à améliorer les organismes chargés des contrôles aux frontières, ainsi qu'à simplifier les procédures réglementaires. Même si les flux d'aide pour le commerce vers les pays eurasiatiques en développement sans littoral ont fléchi après 2010, ils s'élevaient tout de même à 3 milliards de dollars en 2017, contre 2,6 milliards en 2014.

96. L'IDE a un rôle essentiel à jouer en ce qu'il vient compléter les flux d'aide publique au développement et permet de stimuler la croissance économique des pays en développement sans littoral et de développer leur potentiel commercial. Entre 2014 et 2017, les entrées d'IDE dans les pays de cette catégorie ont chuté de 35 %. De plus, seuls quelques pays sont concernés par ces investissements, si bien que plus des trois quarts des apports d'IDE sont concentrés dans trois pays eurasiatiques en développement sans littoral.

97. Récemment, la coopération Sud-Sud s'est révélée être un moyen très efficace de mobiliser des ressources en faveur du développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral. D'autres initiatives multilatérales peuvent également constituer une importante source de financement pour ces pays, toujours pour le développement de l'infrastructure.

Recommandations

98. Pour qu'elle soit cohérente et complète, toute stratégie de mobilisation des ressources en vue de la mise en œuvre du Programme d'action devrait reposer sur la mobilisation et l'utilisation efficace des ressources nationales, la volonté d'attirer l'IDE, une utilisation mieux ciblée de l'APD, la promotion de la coopération Sud-Sud et le recours accru à des financements novateurs.

99. Le respect des engagements pris en matière d'APD demeure fondamental et les partenaires de développement sont encouragés à accroître les flux d'APD vers les pays en développement sans littoral et à poursuivre et renforcer leur appui à l'initiative Aide pour le commerce, en tenant dûment compte des besoins et exigences propres aux pays en développement sans littoral.

100. Ces pays devraient redoubler d'efforts pour accroître leur épargne intérieure, notamment en réformant leur administration fiscale, en élargissant la base d'imposition et en renforçant leurs marchés financiers. La communauté internationale devrait contribuer à l'unification des politiques fiscales des pays afin d'éliminer les possibilités d'évasion fiscale et d'enrayer la fuite des capitaux.

101. Pour tirer le meilleur parti des atouts du secteur privé, aussi bien au plan national qu'à l'étranger, un environnement stable, prévisible et propice à l'investissement est nécessaire pour favoriser l'entrepreneuriat, dynamiser le climat des affaires et attirer l'IDE. Les pays en développement sans littoral peuvent également accroître et attirer divers types d'IDE en participant à des initiatives d'intégration régionale et en approfondissant leur coopération avec les pays voisins, notamment les pays de transit.

102. Les pays en développement sans littoral devront également mieux utiliser l'APD pour attirer d'autres sources de financement – notamment investissement direct étranger, partenariats public-privé et financements mixtes –, lesquelles devraient par ailleurs être utilisées plus efficacement pour promouvoir la croissance et les changements structurels dans les pays concernés.

103. Les pays en développement sans littoral devraient tirer parti des ressources financières et techniques proposées par certaines initiatives multilatérales comme la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures, la nouvelle Banque de développement, le Mécanisme mondial de financement des infrastructures de la Banque mondiale, le Fonds d'infrastructure de l'ASEAN et le Fonds de développement de l'ASACR.

104. Ceux qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral, ou y adhérer.

105. Les pays en développement sans littoral, avec l'appui de leurs partenaires de développement, sont encouragés à tirer parti des opportunités toujours plus nombreuses offertes par l'investissement privé, notamment grâce aux investissements à impact, pour appuyer leurs efforts de diversification des produits de base. La CNUCED et le Fonds commun pour les produits de base, en collaboration avec d'autres organismes de produits de base, ainsi que la CESAP et le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, devraient épauler les pays en développement sans littoral dans ce processus.

VIII. Perspectives pour l'avenir

106. La réunion demande à la CESAP et à la CEE de continuer à fournir un appui technique aux pays en développement sans littoral de la région dans les domaines liés aux priorités du Programme d'action de Vienne afin d'en accélérer l'application.

107. La réunion demande au Président de soumettre les résultats de l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours à la soixante-quinzième session de la Commission, qui se tiendra du 27 au 31 mai 2019.

108. La réunion demande à la CESAP, à la CEE et au Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de soumettre les résultats de l'Examen régional eurasiatique à mi-parcours aux fins de l'examen approfondi de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, qui aura lieu en décembre 2019 à New York.

109. La réunion demande à la CESAP et à la CEE, en collaboration avec le Bureau de la Haute-Représentante, de mener l'examen régional de l'application du Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

110. La réunion invite les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit, les partenaires de développement et les organisations régionales et internationales à participer activement à l'examen approfondi de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne qui se tiendra à New York en décembre 2019, conformément aux résolutions 72/232 et 73/243 de l'Assemblée générale.

111. La réunion demande que, conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement continue d'assurer le suivi coordonné et le contrôle effectif de l'application du Programme d'action de Vienne et d'en rendre compte, tout en menant des activités de sensibilisation aux niveaux national, régional et mondial.
