



Assemblée générale

Distr. générale
23 septembre 2003
Français
Original: anglais

Cinquante-huitième session

Point 91 f) de l'ordre du jour

Questions de politique macroéconomique : résultats 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

Résultats 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

Rapport du Secrétaire général*

Résumé

Le présent rapport est soumis en application de la résolution 57/242 de l'Assemblée générale, en date du 20 décembre 2002, qui priait le Secrétaire général de présenter un rapport sur les résultats 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. Il évalue le 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

* Le présent rapport a été soumis tardivement aux services de conférence, non accompagné de la note explicative visée au paragraphe 8 de la résolution 53/208 B de l'Assemblée générale en vertu de laquelle l'Assemblée a décidé que, en cas de soumission tardive d'un rapport aux services de conférence, les raisons de ce retard seront indiquées dans une note explicative figurant dans le document.



matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, et la Déclaration d'Almaty (voir A/CONF.202/3, annexes I et II). Il met également en lumière les aspects pertinents des préparatifs de la Conférence ministérielle internationale.

I. Introduction

1. En application de la résolution 57/242 de l'Assemblée générale, en date du 20 décembre 2002, 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 s'est tenue à Almaty, les 28 et 29 août 2003, à l'issue de la deuxième session du Comité préparatoire intergouvernemental organisée du 25 au 28 août 2003.
2. Au paragraphe 5 de sa résolution 57/242, l'Assemblée générale a désigné le Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement comme Secrétaire général de la Conférence et l'a prié d'organiser toutes les sessions du Comité préparatoire intergouvernemental.
3. Dans la même résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa cinquante-huitième session, un rapport sur les résultats de la Conférence. Le présent rapport fait suite à cette demande. La section II évalue les résultats de la Conférence tandis que la section III rend compte de ses préparatifs.
4. Le rapport de la Conférence ministérielle internationale, tel qu'il a été adopté le 29 août 2003, figure dans le document A/CONF.202/3.

II. Résultats de la Conférence ministérielle internationale

5. La Conférence ministérielle internationale a été la première réunion de haut niveau de l'ONU consacrée aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et inspirée du souci d'intégrer harmonieusement ces pays à l'économie mondiale en y créant, ainsi que dans les pays de transit, des réseaux de transport en transit efficaces. Y ont participé des représentants de 82 États Membres de l'ONU, dont de nombreuses délégations de rang ministériel, une délégation dotée du statut d'observateur et 24 organisations internationales. Convoquée à l'initiative de l'Assemblée générale, la Conférence, dont le coût a été aussi réduit que possible, a donné des résultats positifs grâce à la pleine collaboration des États Membres et des organismes des Nations Unies. La coopération et le soutien sans faille du pays d'accueil ont également contribué à son succès. La Conférence a examiné les systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et adopté à l'unanimité le 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 transit¹, dans lequel il a été convenu d'adopter des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires : problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit; développement et entretien des infrastructures; facilitation du commerce, notamment du commerce international; mesures d'appui internationales; et application et évaluation.
6. Les résultats de la Conférence ministérielle internationale devait galvaniser la solidarité et le soutien de la communauté internationale aux efforts faits pour parvenir à une solution satisfaisante pour tous, les pays en développement aussi bien sans littoral que de transit, avec l'appui de leurs partenaires de développement.

7. La Déclaration et le Programme d'action d'Almaty² traduisent le souci constant et la ferme volonté de la communauté internationale de répondre aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral comme le préconise la Déclaration du Millénaire³. Le principal objectif du Programme d'action d'Almaty est d'instaurer des partenariats conçus pour répondre aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral découlant de l'absence d'accès à la mer, de l'isolement et de l'éloignement des marchés mondiaux, qui ont contribué à leur pauvreté relative, à une augmentation sensible des coûts de transport et à une baisse de leur participation effective aux échanges internationaux.

8. Le Programme d'action d'Almaty vise à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter les pays en développement sans littoral et de transit, de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays. Il a donc pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) de mettre en place un réseau national adéquat; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations; et h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

9. Le principal élément nouveau du Programme d'action d'Almaty est l'accent qu'il met sur des mesures spécifiques concrètes dont l'application, par les pays en développement sans littoral et de transit avec l'aide de leurs partenaires de développement, reposerait sur des objectifs mesurables et réalisables. L'application pleine et effective des mesures spécifiques convenues dans les cinq domaines prioritaires retenus lors de la Conférence faciliterait la mise en place des systèmes de transport de transit efficaces dont les pays en développement sans littoral ont absolument besoin pour prendre effectivement part au système de commerce international.

10. Trois manifestations ont été organisées parallèlement à la Conférence pour compléter les objectifs : une table ronde sur les mesures de facilitation du commerce, un forum de haut niveau sur les investissements et une table ronde sur les initiatives régionales en matière de facilitation du commerce et des transports. Parrainées par la CNUCED, la Banque mondiale et la Commission économique pour l'Europe respectivement, elles définissaient les initiatives et mesures spécifiques susceptibles d'aboutir à de nouveaux partenariats, plus dynamiques entre les partenaires de développement officiels et le secteur privé ainsi qu'à de nouveaux partenariats internationaux destinés à aider les pays en développement sans littoral et de transit à se doter de systèmes de transport de transit efficaces.

A. Déclaration d'Almaty

11. Le 29 août 2003, la Conférence ministérielle internationale a exprimé son engagement politique par l'adoption de la Déclaration d'Almaty qui faisait écho à celle du Millénaire dans laquelle les chefs d'État et de gouvernement avaient reconnu les besoins et les problèmes des pays en développement sans littoral et exhorté les donateurs bilatéraux et multilatéraux à leur fournir une assistance

financière et technique plus importante afin de répondre à leurs besoins spéciaux de développement et de les aider à surmonter les obstacles imposés par leur situation géographique en améliorant leurs systèmes de transport en transit⁴. La Déclaration d'Almaty a reconnu que si les pays en développement sans littoral n'occupaient qu'une place marginale dans le système commercial mondial, c'était notamment en raison du niveau élevé des coûts de transaction. Le commerce et le transport étaient indissociables. Les coûts de transport étaient un facteur clef de la compétitivité commerciale internationale. Les ministres se sont engagés à agir pour limiter la marginalisation des pays en développement sans littoral et les intégrer davantage dans l'économie mondiale. À cette fin, ils s'efforceraient d'établir des systèmes de transport en transit efficaces aussi bien dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit.

12. Les ministres ont réaffirmé le droit des pays sans littoral à avoir accès à la mer et à la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit, par tous moyens de transport, conformément aux règles de droit international applicables. Ils ont réaffirmé également que les pays de transit, exerçant pleinement leur souveraineté sur leur territoire, avaient le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes.

13. La Déclaration d'Almaty a reconnu que des coûts de transport excessifs créaient un obstacle important et effectif à l'accès aux marchés étrangers. À cet égard, elle a pris note de la demande des pays en développement sans littoral tendant à ce que, lors des négociations en cours sur l'accès au marché des produits agricoles et non agricoles, on envisage d'accorder la plus grande attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement sans littoral.

B. Programme d'action d'Almaty

14. Le 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, porte sur les cinq domaines prioritaires récapitulés ci-dessous.

1. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

15. Le Programme d'action d'Almaty dit qu'il importe que les pays en développement sans littoral et de transit réexaminent et révisent leurs cadres réglementaires de transport en transit afin de renforcer la participation du secteur privé. Ils devraient faire en sorte que leurs systèmes de transport en transit répondent mieux aux besoins des utilisateurs et améliorer la transparence des règlements de transit et frontaliers. Ils devraient encourager l'utilisation de l'informatique et renforcer les programmes de formation. Leurs stratégies et programmes en matière de transports doivent tenir pleinement compte des questions relatives à l'environnement et assurer un développement durable. Toutes ces priorités devraient s'intégrer à un programme de réformes structurelles et à une stratégie de réduction de la pauvreté.

16. Les conventions internationales relatives au transport et au transit, ainsi que les accords régionaux et bilatéraux sont les principaux instruments permettant

d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et les documents. À cet effet, le Programme d'action d'Almaty invite les partenaires de développement à accorder un rang de priorité élevé au financement viable des projets de transport, notamment par des partenariats public-privé ayant recours à l'aide publique au développement et aux investissements du secteur privé, y compris l'investissement étranger direct.

17. Le Programme d'Almaty précise les mesures spécifiques qui s'imposent pour adopter une approche intégrée du développement du commerce et du secteur des transports, notamment celles consistant à moderniser les installations existantes en éliminant les obstacles autres que physiques au transport en transit. Le rôle des organisations régionales et sous-régionales devrait être renforcé avec l'aide de la communauté internationale. En outre, les mécanismes institutionnels créés pour assurer le suivi et l'application des accords signés entre pays en développement sans littoral et de transit devraient être renforcés.

2. Développement et entretien des infrastructures

18. Le Programme d'action d'Almaty reconnaissait que l'insuffisance des infrastructures constituait un obstacle majeur à l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit. On devait disposer de systèmes de communication pour savoir à l'avance quels étaient les services de transport disponibles et assurer un transit rapide et sans heurt. Pour satisfaire ces besoins, il faudrait procéder à d'importants investissements, renforcer les capacités, adopter de nouvelles politiques et réformer les institutions. La part des ressources nationales et de l'aide publique au développement consacrée à la création d'infrastructures dans de nombreux pays en développement sans littoral était très limitée. Pour attirer des investissements privés dans des projets d'infrastructure, il fallait tout d'abord disposer d'un cadre réglementaire et institutionnel bien conçu. L'intégration ou la coopération économique régionale et sous-régionale pouvait aider à surmonter les problèmes liés à la taille du marché, notamment dans les pays en développement sans littoral et inciter le secteur privé à investir dans le développement des infrastructures.

19. Les mesures spécifiques qui s'imposaient dans le domaine du développement des infrastructures de la maintenance étaient les suivantes : une part plus importante des investissements publics devait être consacrée au développement des infrastructures, avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement. Les pays en développement sans littoral et de transit devaient tout mettre en oeuvre pour créer un cadre propice à l'utilisation de tous les modes de transport et dans les services de transport de transit afin d'encourager la concurrence. Il serait par ailleurs bon de développer les capacités et les régimes juridiques en matière de transport multimodal, et notamment de mettre l'accent sur les tronçons manquants des réseaux de transport. Les partenaires de développement devaient encourager le secteur privé à contribuer au développement des infrastructures de transport en transit en participant aux coûts, en recourant à des dispositifs de type construction-exploitation-transfert et à jouer un rôle de catalyseur en attirant des investissements étrangers directs ainsi qu'en facilitant l'élargissement de l'accès au marché des obligations. Il conviendrait, en outre, de promouvoir les partenariats entre les secteurs public et privé en ce qui concerne les couloirs commerciaux et de transport en créant des systèmes communs de gestion et de suivi fondés sur les techniques de l'information et de la communication et en y ayant largement recours.

20. Le Programme d'action d'Almaty énumérait en outre les mesures spécifiques nécessaires au développement des infrastructures de tous les moyens de transport, y compris ferroviaire, routier, aérien, portuaire et fluvial, ainsi que des pipelines et des communications.

3. Facilitation du commerce, notamment international

21. Le Programme d'action d'Almaty a conclu que l'une des principales raisons de la marginalisation des pays en développement sans littoral dans le système commercial international était le coût élevé des transactions commerciales. Le commerce et les transports étaient intimement liés. Le secteur des transports revêtait une importance capitale pour le commerce international, l'intégration régionale et un développement national harmonieux. Des coûts excessifs dans ce domaine limitaient considérablement l'accès aux marchés étrangers. La lenteur du passage des frontières et la lourdeur des procédures douanières, le nombre de documents douaniers exigés et des infrastructures inadéquates, ainsi que le coût élevé des transactions bancaires étaient autant de sources majeures d'inefficacité et de dépenses supplémentaires pouvant être évitées. Les pays en développement sans littoral dépendaient de l'état de leurs propres procédures frontalières ainsi que de celles de leurs voisins et du niveau de coopération bilatérale, ainsi que de coopération et d'intégration régionales. Dans ce contexte, il a été dûment pris note de la demande des pays en développement sans littoral selon laquelle les négociations actuelles sur l'accès aux marchés des produits agricoles et autres devraient accorder une attention particulière aux produits qui présentaient un intérêt spécial pour les pays en développement sans littoral.

22. Le programme d'action d'Almaty a identifié les mesures spécifiques qui s'imposaient pour faciliter le commerce, notamment international. Il fallait en particulier accélérer l'accession des pays en développement sans littoral et de transit à l'Organisation mondiale du commerce, compte tenu de leurs besoins et problèmes particuliers. Les partenaires de développement devraient fournir une assistance dans ce domaine. Conformément au Consensus de Monterrey⁵ et à la Déclaration ministérielle de Doha⁶, les négociations actuelles devraient accorder une pleine attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit.

4. Mesures d'appui internationales

23. Le Programme d'action d'Almaty reconnaissait que les coûts afférents à la mise en place et à l'entretien d'un système de transport de transit efficace étaient tellement élevés que les pays en développement sans littoral et de transit n'étaient pas capables de les assumer seuls. Beaucoup d'entre eux comptaient parmi les pays les plus pauvres et la plupart des pays de transit étaient eux-mêmes des pays en développement disposant de ressources limitées. Les partenaires de développement devraient jouer un rôle de premier plan dans l'appui aux programmes de développement des transports en transit. Ils devraient tenir pleinement compte des difficultés et des besoins en matière de développement propres aux pays en développement sans littoral et de transit lorsqu'ils leur fournissaient une telle assistance.

24. Le Programme d'action d'Almaty a appelé l'attention sur les mesures d'appui internationales spécifiques que la communauté internationale, et notamment les

organismes financiers et de développement et les pays donateurs, devaient prendre. Ils devaient aider ces pays à faire face aux problèmes liés au transport de transit et pour ce faire, faciliter la création d'un environnement extérieur favorable et l'accès à des technologies relatives aux systèmes de transport en transit et encourager le transfert de ces technologies. Ils devaient accroître substantiellement l'aide publique au développement, concevoir de nouvelles modalités de financement et encourager l'augmentation de l'investissement étranger direct en vue de l'infrastructure du transport en transit. Les pays donateurs et les institutions financières et organismes de financement multilatéraux devaient être encouragés à poursuivre leurs efforts afin d'assurer l'application effective des engagements convenus dans le Consensus de Monterrey.

25. Par ailleurs, le Programme d'action a recensé des domaines prioritaires en matière d'assistance financière et technique, notamment les maillons manquants de la chaîne du transport en transit, la mise en place d'itinéraires plus économiques, le développement de projets de ports secs, la création de postes frontières adjacents, la remise en état de l'infrastructure des transports et la mise en oeuvre des accords convenus. En matière de coopération technique, les domaines prioritaires concernaient notamment la promotion de la mise en oeuvre des accords bilatéraux, sous-régionaux, régionaux et internationaux en matière de transit; la promotion de politiques de transport en transit libérales et adaptées au marché; et la mise en oeuvre de programmes de privatisation. L'élaboration de programmes de formation consacrés à des questions telles que les formalités douanières était également souhaitable ainsi que l'enrichissement des bases de données régionales relatives aux transports routiers.

5. Application et évaluation

26. Le Programme d'action d'Almaty a souligné que la réalisation de ses objectifs reposerait essentiellement sur la mise en oeuvre efficace des arrangements nécessaires à son application et à son évaluation aux niveaux sous-régional, régional et international. La coopération bilatérale, sous-régionale et régionale était d'une importance fondamentale pour la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces et devait être encouragée sur la base des intérêts communs des pays sans littoral et des pays de transit. Des arrangements devaient être pris pour assurer un suivi et une évaluation continus de l'application des accords de transit à travers un dialogue et des consultations avec les secteurs public et privé. Le secteur privé devait activement participer à la mise en oeuvre du Programme d'action. Le Programme d'action reconnaissait qu'il était indispensable que les pays en développement sans littoral et de transit, leurs partenaires de développement, les organismes et organisations des Nations Unies, les organisations internationales concernées telles que la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale des douanes agissent de concert.

27. Des réunions sous-régionales spéciales devaient être organisées, selon que de besoin, pour examiner les moyens de mettre en oeuvre efficacement le Programme d'action d'Almaty. Conformément aux décisions de l'Assemblée générale, selon qu'il conviendrait, le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Banque mondiale, la CNUCED, les commissions régionales et les autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes

étaient invités à aider, selon qu'il serait utile, les pays en développement sans littoral et de transit à organiser ces réunions sous-régionales.

28. L'Assemblée générale des Nations Unies était invitée à envisager d'examiner dans les détails l'application du Programme d'action d'Almaty à une date fixée ultérieurement, conformément à sa résolution 57/270 B. Le Bureau du Haut Représentant devait coordonner les travaux préparatoires de cet examen. La CNUCED, la Banque mondiale et les commissions régionales étaient invitées à fournir l'appui opérationnel et technique nécessaire dans le cadre de ce processus. Il était demandé au Bureau du Haut Représentant d'agir en coopération et en coordination plus étroites avec les organismes des Nations Unies, en particulier ceux qui participaient à des activités opérationnelles sur le terrain dans les pays en développement sans littoral et de transit, en vue de la mise en oeuvre effective du Programme d'action d'Almaty et de continuer de sensibiliser les pays à l'importance de l'application du Programme d'action.

III. Le processus préparatoire de la Conférence

29. L'organisation de la Conférence a été un événement sans précédent. Outre le processus intergouvernemental axé sur la formulation du Programme d'action d'Almaty, une place importante a été accordée au processus régional mis en oeuvre pour évaluer les systèmes de transport en transit en Afrique, en Asie et en Amérique latine et adopter un programme d'action régional sur les mesures visant à mettre en place des systèmes efficaces de transport en transit aux niveaux régional et sous-régional.

30. La réunion préparatoire régionale pour l'Amérique latine, accueillie par le Gouvernement paraguayen à Asunción les 12 et 13 mars 2003, a adopté le Programme d'action d'Asunción sur la coopération en matière de transport en transit en Amérique latine. Au lieu d'une réunion préparatoire intergouvernementale régionale, la CESAP, durant la première partie de sa cinquante-neuvième session, tenue le 25 avril 2003 à Bangkok, a adopté le Plan d'action de l'Asie relatif à la coopération en matière de transport en transit. La réunion régionale pour l'Afrique s'est également tenue au siège de la Commission économique pour l'Afrique du 5 au 7 mai 2003, à Addis-Abeba, et a adopté le Plan d'action pour l'Afrique. Le programme d'action d'Almaty a pris acte de ces plans d'action régionaux.

31. La stratégie de base du processus préparatoire de la Conférence ministérielle internationale était fondée sur une large approche participative. Le Bureau du Haut Représentant, chargé de coordonner les mesures d'appui internationales et de mener les activités de sensibilisation et de mobilisation à l'échelle du système des Nations Unies, a pris les mesures nécessaires pour assurer la participation active des entités compétentes des Nations Unies et des organisations internationales au processus préparatoire. Ces organisations ont nommé des interlocuteurs désignés pour faciliter le processus préparatoire de la Conférence ministérielle internationale.

32. La Banque mondiale a participé activement aux préparatifs de fond de la Conférence, qu'elle a inscrit à l'ordre du jour de son Forum des transports de 2003. Le rapport annuel de 2002 de la Banque mondiale, intitulé *Global Economic Prospects: making Trade work for the World's Poor*, contient également une analyse approfondie du rôle des transports dans le développement, y compris des difficultés propres aux pays en développement sans littoral. Parallèlement à la Conférence, la

Banque a organisé un forum de haut niveau sur les investissements (voir plus haut par. 10).

33. Le secrétariat de la CNUCED a lui aussi pris une part active aux préparatifs de fond de la Conférence ministérielle internationale. La CNUCED a notamment fait établir un certain nombre de monographies sur les systèmes de transport de transit en Asie du Sud-Est et du Centre, en Amérique latine, et en Afrique de l'Ouest et de l'Est. Parallèlement à la Conférence, le secrétariat de la CNUCED a organisé une manifestation sur les mesures de facilitation du commerce.

34. Les commissions régionales ont joué un rôle de premier plan en apportant des contributions de fond au processus préparatoire régional et sous-régional. La CEA, la CESAP et la CEPALC ont présenté des évaluations des systèmes régionaux de transport de transit, ainsi que des analyses des mesures envisagées pour les améliorer. Parallèlement à la Conférence, le secrétariat de la CEE a organisé une manifestation sur les initiatives régionales de facilitation du commerce et des transports.

35. Conformément à la demande de l'Assemblée générale qui l'a prié de solliciter des contributions volontaires pour faciliter les préparatifs de la Conférence ministérielle internationale, le Secrétaire général a créé un fonds d'affectation spéciale pour la préparation de la Conférence et ses activités de suivi afin de réunir des contributions volontaires. Les Gouvernements grec, italien, japonais et suisse, de même que la Commission européenne et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) ont versé des contributions au Fonds d'affectation spéciale pour la Conférence ministérielle internationale, de même que le Groupe spécial de la coopération technique entre pays en développement du PNUD. Le Gouvernement italien a apporté une aide financière à la CNUCED pour établir des documents techniques sur les systèmes de transport de transit dans diverses sous-régions sans littoral.

36. L'Assemblée générale ayant prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de lancer une campagne d'information, le Secrétaire général de la Conférence a entrepris toute une série d'activités d'information, avec le soutien du Département de l'information. Ces mesures ont été utiles pour attirer l'attention de la communauté internationale sur les objectifs de la Conférence.

IV. Conclusion

37. La Conférence ministérielle internationale a offert à la communauté internationale une occasion unique de galvaniser la solidarité et les partenariats internationaux pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral, comme le demandait la Déclaration du Millénaire. L'application intégrale et efficace des mesures spécifiques relevant des cinq domaines prioritaires convenus dans le Programme d'action d'Almaty faciliterait la mise en place, dans les pays en développement sans littoral et de transit, des systèmes efficaces de transport de transit dont ces pays ont besoin pour prendre effectivement part au système commercial international.

Notes

- ¹ A/CONF.202/3, annexe I.
 - ² A/CONF.202/3, annexe II.
 - ³ Résolution 55/2 de l'Assemblée générale.
 - ⁴ Résolution 55/2 de l'Assemblée générale, par. 18.
 - ⁵ *Rapport de la Conférence internationale sur le financement du développement, Monterrey (Mexique), 18-22 mars 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.02.II.A.7), chap. I, résolution 1, annexe.
 - ⁶ A/C.2/56/7, annexe.
-