



Assemblée générale

Distr. générale
8 septembre 2006
Français
Original : anglais

Soixante et unième session

Point 55 b) de l'ordre du jour provisoire*

Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit

Application du Programme d'action d'Almaty : répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 60/208 du 22 décembre 2005, dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty : 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. D'après le paragraphe 50 du Programme d'action, le Secrétaire général devrait faire rapport à l'Assemblée générale, en se fondant sur les renseignements communiqués par les États Membres et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernés, sur l'application du Programme d'action d'Almaty. Le présent rapport rend compte, au moyen des données ainsi reçues, des activités entreprises par les différentes parties. Il décrit brièvement la situation économique générale dans les pays en développement sans littoral et donne des indications sur les activités lancées par les différentes parties pour répondre aux besoins particuliers de ces pays et les aider à réaliser les priorités fixées dans le Programme d'action d'Almaty.

* A/61/150.



I. Introduction

1. L'objectif fondamental du Programme d'action d'Almaty : 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 est de forger des partenariats en vue de répondre aux problèmes particuliers que connaissent ces pays du fait de l'absence d'accès à la mer, de leur isolement et de leur éloignement des marchés mondiaux. Le Programme d'action, qui définit des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires, à savoir les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, la facilitation du commerce, notamment du commerce international, les mesures d'appui internationales et l'application et l'évaluation par les organismes des Nations Unies, vise à mettre en place des systèmes de transport efficaces, en reconnaissant l'existence de liens entre les transports et le commerce international, et à mesurer la croissance économique. Le Programme a pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; 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.

2. Au paragraphe 18 de sa résolution 60/208 du 22 décembre 2005, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty. Lors de l'établissement du présent rapport, les États Membres de l'ONU, les organismes du système des Nations Unies et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernées ont été invités à faire des recommandations, et leurs communications ont servi de source d'information.

II. Situation socioéconomique générale dans les pays en développement sans littoral

3. On compte 31 pays en développement sans littoral, qui abritent une population totale de 370 millions d'habitants et s'étendent sur une superficie de 16,3 millions de kilomètres carrés. Ces pays continuent de se heurter à de graves difficultés dans les efforts qu'ils déploient pour atteindre les objectifs consistant à réduire de moitié l'extrême pauvreté et à améliorer le niveau de vie de leur population. Le *Rapport sur le développement humain de 2005* a montré que 10 des 20 pays en queue de liste étaient des pays en développement sans littoral.

4. En 2004, les pays en développement sans littoral ont atteint un taux de croissance de leur produit intérieur brut (PIB) de 6,1 %, soit une forte augmentation par rapport au taux atteint en 2003, qui était de 4,3 %. Cette croissance est essentiellement due au renchérissement des prix des produits de base qui est allé de pair avec de meilleurs résultats économiques. Cela est particulièrement vrai dans les pays exportateurs de pétrole tels que le Kazakhstan, le Turkménistan et

l'Ouzbékistan, qui comptaient pour plus de 36 % du PIB total et 50 % de l'ensemble des exportations réalisées par les pays en développement sans littoral. Malgré les énormes disparités qui existent entre eux, les pays en développement sans littoral, pris en tant que groupe, ont vu la croissance annuelle de leur PIB par habitant s'accroître, passant de 416 dollars des États-Unis en 2003 à 487 dollars en 2004. À l'exception du Zimbabwe, tous les pays en développement sans littoral ont connu une croissance positive de leur PIB par habitant.

5. En 2004, les investissements étrangers directs reçus par les pays en développement sans littoral ont atteint 12,7 milliards de dollars des États-Unis, contre 8,5 milliards en 2003. L'essor des investissements est essentiellement lié aux énormes flux de capitaux destinés aux gisements pétrolières dans la mer Caspienne, à la construction de l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan en direction de la Turquie et de l'oléoduc Atassou-Alashankou en direction de la Chine et à l'exploitation du champ pétrolier de Doba au Tchad. Les parts conjuguées du Kazakhstan, de l'Azerbaïdjan, du Tchad et de la Bolivie ont compté pour plus de 70 % du total de l'investissement étranger direct à destination des pays en développement sans littoral.

6. Les pays en développement sans littoral continuent d'accumuler une dette extérieure insoutenable, même si le ratio dette/exportations s'est réduit, qui est passée de 222 % en 2003 à 191 % en 2004. Le ratio dette/PIB était de 59 % en 2004. En juillet 2006, huit pays en développement sans littoral (Bolivie, Burkina Faso, Éthiopie, Mali, Niger, Rwanda, Ouganda et Zambie) étaient parvenus au point d'achèvement du processus engagé au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international, trois autres (Burundi, Tchad, Malawi) se trouvaient au stade de la prise de décisions et deux (République centrafricaine et République démocratique populaire lao) attendaient qu'une décision soit prise. Cinq pays en développement sans littoral (Burkina Faso, Éthiopie, Mali, Rwanda et Ouganda) avaient bénéficié d'une réduction de leur dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale en juillet 2006. Il reste que ces pays continuent d'être exposés à des chocs au niveau des exportations et sont tributaires d'un financement à des conditions particulièrement avantageuses et d'une gestion prudente de la dette. L'aide internationale destinée à favoriser la diversification des exportations, le renforcement des capacités institutionnelles et l'accès aux marchés sont essentiels pour éviter que ces pays ne retombent dans le piège de la dette extérieure.

7. Les résultats économiques médiocres des pays en développement sans littoral témoignent des effets directs et indirects des facteurs géographiques sur les variables macroéconomiques. Leur commerce maritime dépend inévitablement du transit par d'autres pays. Les passages frontaliers supplémentaires et les distances excessives vers les principaux marchés, se conjuguant à des procédures pesantes et une infrastructure inadéquate, augmentent sensiblement les dépenses totales occasionnées par les services de transport, compte tenu en particulier du fait que les coûts liés aux transports routiers sont environ 5 à 7 fois plus élevés que ceux des transports maritimes en raison de l'éloignement des ports.

8. Les coûts de transport élevés nuisent à la compétitivité des pays en développement sans littoral sur le marché international et les empêchent de produire à moindre coût. Ils ont pour effet de réduire considérablement le volume des échanges, ce qui a une incidence négative directe sur le PIB. Ils réduisent en outre le

pouvoir d'achat et les niveaux de consommation de la population, limitent les activités des producteurs qui sont tributaires des importations et risquent d'alimenter l'inflation. Les coûts élevés dus à une situation géographique désavantageuse diminuent le taux de rendement du capital exigé par les investisseurs pour financer un projet dans un pays.

III. Mesures spécifiques prises dans le cadre de la mise en application du Programme d'action d'Almaty

Priorité 1 : Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

9. Dans le Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral et de transit ont été invités à réexaminer et réviser leurs cadres réglementaires afin de renforcer la participation du secteur privé; à améliorer la transparence des règlements régissant le transit et le passage des frontières; à rationaliser les procédures administratives; à simplifier les procédures frontalières; à adhérer aux conventions internationales et à étendre la coopération régionale et sous-régionale. Plusieurs faits nouveaux ont été relevés à cet égard.

10. Le Gouvernement afghan a défini son plan de réforme de la politique en matière de transport en transit dans le cadre de sa Stratégie de développement national et décidé de créer, en collaboration avec les organes gouvernementaux et les parties concernés, le Comité afghan de facilitation des échanges et des transports en vue de simplifier et d'harmoniser les procédures frontalières et améliorer l'efficacité des opérations de transit. L'Afghanistan a récemment adhéré au Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) et à l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR). Il est un membre actif de l'Organisation de coopération économique et a signé un protocole en vue d'établir un groupe de contact avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération.

11. Le Gouvernement chilien a indiqué que le régime de transit pour la Bolivie et le Paraguay était réglementé par le Traité de paix, d'amitié et d'échange (1904), la Convention sur les échanges commerciaux (1912), la Convention sur le transit (1937) et d'autres instruments opérationnels bilatéraux. En outre, les autorités portuaires et douanières chiliennes ont adopté des mesures visant à faciliter le trafic de transit, notamment en offrant des tarifs préférentiels pour les marchandises en transit et en mettant en place des entrepôts. En 2005, l'entrepôt d'Antofagasta, qui est gratuit, a été ouvert, ce qui permet au Paraguay de stocker des marchandises en transit sans avoir à acquitter des droits, taxes ou autres redevances sur les importations.

12. Le Gouvernement d'Azerbaïdjan a défini plus avant sa stratégie en matière de transit dans le cadre de sa stratégie de développement du secteur des transports. L'Azerbaïdjan a adhéré aux 12 conventions de la Commission économique pour l'Europe dans le domaine des transports. De plus, le Gouvernement a signé des accords bilatéraux en matière de transport avec les Gouvernements bulgare, géorgien, croate, néerlandais, ukrainien et grec.

13. Le Gouvernement chinois a adhéré à l'Accord sur les transports transfrontières du Bassin du Mékong le 4 juillet 2005. La Chine avait déjà conclu des accords bilatéraux de transport en transit avec le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie,

le Népal, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. Elle s'apprête en outre à adhérer à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR et a activement participé aux consultations sur des accords intergouvernementaux visant à faciliter les transports routiers internationaux dans le cadre de l'Organisation de coopération de Shanghai.

14. Le Gouvernement kényan a fait observer que le couloir septentrional était la principale artère de transport reliant les pays enclavés de la région des Grands Lacs de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale (Burundi, Ouganda et Rwanda) au port maritime de Mombassa. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional a facilité la mise en place de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports. Elle révisé actuellement l'accord de transit en vue de faire de ce couloir un axe de développement économique. À la faveur d'efforts bilatéraux, des problèmes fondamentaux que posait la politique en matière de transit ont pu être résolus. Le Kenya et l'Ouganda ont mis en place un service ferroviaire intégré, qui permet de réduire la durée des voyages de 20 à 5 ou 7 jours.

15. Le Gouvernement kirghize a récemment signé ou ratifié la Convention sur la circulation routière (1968), la Convention sur la signalisation routière (1968), la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975), la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956), la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956).

16. En 2005, le Gouvernement de la République démocratique populaire lao a mené des consultations bilatérales avec la Chine, le Viet Nam et la Thaïlande en vue de mettre en application les accords de transit bilatéraux signés entre ces pays. La libéralisation des opérations de transport en transit au Laos et en Thaïlande a eu pour effet de réduire les coûts des transports de 30 à 40 %.

17. La Mongolie a récemment signé ou ratifié plus de huit conventions internationales dans le domaine des transports. Le Comité national mongol des transports a été créé en 2005. La Mongolie a continué de s'employer à intensifier sa coopération avec ses voisins s'agissant du transport en transit. Lors de la septième réunion de négociation, tenue du 13 au 18 novembre 2005 en Mongolie, la Fédération de Russie et la Chine ont adopté le texte de l'Accord-cadre tripartite sur le trafic de transit, qui jette les bases d'un cadre réglementaire solide pour la sous-région. Les gouvernements devraient prochainement entamer les négociations sur les annexes à l'Accord.

18. L'Afrique du Sud a engagé des réformes en vue d'accroître la participation du secteur privé à la mise en place et à l'entretien des infrastructures. Les sociétés concessionnaires TransAfrica et Bakwena Platinum se sont vu confier la charge de l'autoroute N4 menant à Maputo, à l'est, et au Botswana et en Namibie, à l'ouest. L'Afrique du Sud a participé activement aux efforts déployés par les groupes d'intégration régionale pour faciliter l'application des accords existants en matière de transport en transit, notamment le Protocole sur les transports, la météorologie et les communications de la Communauté de développement de l'Afrique australe et le Mémoire d'accord sur les transports routiers de l'Union douanière d'Afrique du Sud. Elle a coopéré avec des cadres et des experts techniques de ces deux organisations en vue d'harmoniser les normes techniques et les règles régissant les

transports, notamment les normes techniques applicables aux véhicules dans la Communauté de développement de l'Afrique australe, les normes concernant la construction de ponts et les permis de conduire.

19. La Commission économique pour l'Europe a élaboré une série de conventions et d'accords internationaux visant à faciliter et à développer les transports internationaux grâce à la simplification et l'harmonisation des procédures frontalières. Cinquante-six conventions et accords internationaux ont été élaborés sous les auspices de la Commission.

20. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre a activement contribué à la formulation de politiques de transit revêtant une importance fondamentale au niveau sous-régional. Elle a facilité l'application des conventions internationales sur le transport en transit en encourageant l'utilisation du système de grille plombée, qui consiste à déployer et sceller une grille autour d'un camion de sorte qu'il réponde aux normes techniques de scellement douanier définies dans la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR. En vertu de cette convention, les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs satisfaisant aux normes du scellement sous douane.

21. La Commission économique pour l'Afrique a participé à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty par le biais de son programme de travail et du Programme relatif aux transports en Afrique subsaharienne de la Banque mondiale, lequel a permis de promouvoir la mise en place d'observatoires sur les transports en Afrique en vue de recueillir des informations concernant les retards et les coûts occasionnés par les couloirs de transport en transit.

Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure

22. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est stipulé qu'une infrastructure de transport et des moyens de communication insuffisants constituent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes rationnels de transport en transit.

23. Comme il est indiqué au tableau 5 de l'annexe au présent document, les réseaux routiers des pays en développement sans littoral représentaient au total 1 170 000 kilomètres en 2003. Ces réseaux sont, en général, de mauvaise qualité. À titre d'exemple, 0,8 % seulement des routes du Tchad sont bitumées; cette proportion est de 2,7 % en République centrafricaine, de 3,5 % en Mongolie, de 7,1 % en Bolivie et de 7,9 % au Niger. L'ensemble des réseaux ferroviaires des pays en développement sans littoral représente environ 40 446 kilomètres. S'agissant de transport aérien, 12,3 millions de passagers ont été transportés dans les 31 pays en développement sans littoral, soit 0,65 % seulement du total des passagers transportés dans le monde. Le total du fret aérien transporté dans les pays en développement sans littoral a atteint 368,7 millions de tonnes par kilomètre, ce qui représentait 0,26 % du total mondial.

24. Pour ce qui est de l'infrastructure de télécommunications, on comptait en moyenne 2,9 lignes téléphoniques principales pour 100 habitants dans les pays en développement sans littoral, contre une moyenne mondiale de 18,3 lignes. En Afghanistan, au Tchad, en République centrafricaine, au Niger et en Ouganda, cette moyenne n'était que de 0,2 ligne principale pour 100 habitants. Les pays en

développement sans littoral accusent également un retard dans le domaine de la téléphonie mobile, puisqu'on y recensait en moyenne, en 2003, 4,3 abonnés des services mobiles pour 100 habitants. La fracture numérique de plus en plus grande constitue aussi une vive préoccupation pour les pays en développement sans littoral qui ne comptaient que 8,1 ordinateurs personnels pour 1 000 habitants en 2003, contre une moyenne mondiale de 100,8.

25. En 2005, le Gouvernement afghan a exécuté 114 projets d'infrastructure routière. Dans l'effort de reconstruction global, il est prévu de remettre en état 3 277 kilomètres de routes régionales, 4 906 kilomètres d'autoroutes et 4 500 kilomètres de routes provinciales. La construction du périphérique a débuté en 2003 et les travaux se poursuivent sur la plupart de ses tronçons, notamment les routes conduisant aux pays voisins : Tadjikistan, Pakistan et République islamique d'Iran.

26. L'Azerbaïdjan a indiqué avoir pris des mesures pour améliorer les transports routiers et ferroviaires, les oléoducs, l'infrastructure portuaire, les transports aériens et les communications. Dans le domaine de l'infrastructure routière, d'importantes mesures sont actuellement prises pour harmoniser les caractéristiques techniques de la route Bakou-Alat-Kurdamir-Yevlakh-Ganja-Kazakh-frontière géorgienne (la partie azerbaïdjanaise du couloir Europe-Caucase-Asie) et de la route frontalière frontière russe-Kouba-Bakou-Alat-Salyan-Lankaran-Astara-frontière iranienne (couloir de transport international Nord-Sud) avec les normes internationales. Le tronçon Alat-Gazi Mammed de la route frontalière Bakou-Alat-Kurdamir-Yevlakh-Ganja-Kazakh-frontière géorgienne est entré en service depuis 2004. Le tronçon Ganja-Kazakh est actuellement en réfection pour un coût de 48 millions de dollars des États-Unis.

27. Le Gouvernement chilien a indiqué qu'il a poursuivi son action visant à améliorer l'infrastructure de transport en transit desservant la Bolivie et le Paraguay. Les principales routes chiliennes reliant le Chili à la Bolivie, notamment le passage frontalier Arica-Tambo Quemado, sont actuellement en chantier. En 2005, le Chili et la Bolivie sont convenus d'accorder un rang de priorité plus élevé aux routes transfrontalières en effectuant les investissements adéquats et en assurant une coordination et une planification plus efficaces.

28. Le Kazakhstan compte cinq couloirs internationaux de transport ferroviaire, dont le projet de route trans-Kazakhstan, qui reliera la Chine à l'Europe en passant par le Kazakhstan, le Turkménistan, la République islamique d'Iran et la Turquie, est le plus crucial. La réalisation de ce projet d'une valeur de 4 milliards de dollars des États-Unis permettra la livraison de fret des ports de Chine à Rotterdam en moins de 18 jours. Depuis 2002, plus de 14 000 kilomètres de routes ont été remis en état à un coût de 1 milliard de dollars des États-Unis. Récemment, deux nouvelles aéroports internationales sont entrées en service à Astana et à Almaty. En conséquence, le nombre de compagnies aériennes opérant au Kazakhstan est passé à 47.

29. Au Kenya, l'état du réseau routier du couloir septentrional se détériore en raison d'une circulation très dense et du laxisme dans l'application des limites de charge à l'essieu. Avec le concours de l'Union européenne, 137 kilomètres de cette route ont été remis en état et 357 kilomètres vont être remis en état d'ici à 2009. Pour permettre d'accroître la capacité de ce couloir, on a signé un mémorandum d'accord prévoyant l'extension de l'oléoduc reliant le port de Mombassa aux

stations de chargement de Kisumu et d'Eldoret, au Kenya. Actuellement, le pétrole est transporté vers le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda par camion.

30. Le Ministère des transports du Kirghizistan a commencé à exécuter la troisième phase de l'autoroute Bishkek-Osh. La construction du tronçon de 258 kilomètres Osh-Sary-Tash-Irkhestam permettra d'accéder à la Chine depuis le Kirghizistan. Le Gouvernement a adopté une loi spéciale relative au projet d'autoroute Osh-Sary-Tash-Irkhestam pour souligner l'importance stratégique de ce projet pour la République.

31. En République démocratique populaire lao, un tronçon de voie ferrée d'une longueur de 3,5 kilomètres partant du milieu du pont de l'Amitié sera bientôt construit et permettra d'opérer la jonction entre Thanaleng, en République démocratique populaire lao, et les réseaux ferroviaires de la Thaïlande. La construction du deuxième pont international entre Savannakhet (République démocratique populaire lao) et Mukdahan (Thaïlande), qui est financée par la Banque japonaise pour la coopération internationale, sera achevée en 2006. Pour ce qui est des routes, la construction d'un tronçon de 193 kilomètres de la route 3, le long du couloir économique nord-sud, a démarré. Le couloir économique sud, à savoir la route 18A qui relie la province d'Attapeu à la frontière lao-vietnamienne et dont la longueur totale sera de 118,2 kilomètres, est actuellement en construction grâce à un financement du Viet Nam. La construction du couloir central, long de 149 kilomètres, qui longe la route 12 et relie le nord-est de la Thaïlande au port de mer central du Viet Nam, a été achevée au début de 2006.

32. La Mongolie a ratifié l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. La Mongolie était reliée à l'autoroute asiatique AH3. La construction de 725 kilomètres de routes le long de l'autoroute AH4 nécessite des investissements de 91,9 millions de dollars des États-Unis, la route de 873 kilomètres qui longe l'autoroute AH32 nécessitant, elle, des investissements additionnels de 120,9 millions de dollars des États-Unis.

33. Le Gouvernement sud-africain a accordé la priorité à six couloirs de routes de transit qui constitueront un réseau régional principal destiné à améliorer l'efficacité du transport en transit. Le cadre stratégique de développement de l'infrastructure pour l'Afrique du Sud a encouragé le secteur privé à jouer un plus grand rôle dans le développement et l'entretien de l'infrastructure. Dans le cadre de la stratégie nationale pour la logistique en matière de fret, le plan directeur des ports de la société Transnet a été mis en place en vue de poursuivre le développement des installations d'infrastructure portuaire et d'en accroître l'efficacité. Dans le domaine des transports aériens, le plan de développement des aéroports nationaux a été mis au point. Le Gouvernement sud-africain a poursuivi l'action menée pour une meilleure application des accords bilatéraux sur le transport aérien ainsi que de la Décision de Yamoussoukro sur la déréglementation du transport aérien en Afrique.

34. Le Gouvernement tadjik a ratifié l'Accord intergouvernemental relatif au réseau de la Route d'Asie. Trois grands couloirs de transit traversent le Tadjikistan (Hudjand-Douchanbé-Bas-Pianj; Karamyk-Jirgatal-Douchanbé-Tursunzade-Uzun-Termez; et Kalaikum-Horog-Murgab-Kulma) et font partie de la Route. Au cours de la période 2000-2005, le Gouvernement tadjik a exécuté quatre projets d'infrastructure routière d'une valeur totale de 84 millions de dollars des États-Unis. En tout, 13 projets d'infrastructure de transport d'une valeur de 468 millions de dollars des États-Unis sont en cours d'exécution.

35. Dans la région du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), l'autoroute Katima Mulilo et le pont Shesheke ont été achevés en mars 2004 et ont permis d'améliorer les liaisons entre la Namibie et la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi et la République démocratique du Congo. Les travaux de remise en état de tronçons de l'autoroute Mombassa-Kampala ont été achevés. La réfection de la route Gondar-Metema, qui relie l'Éthiopie au Soudan, a également été achevée. La route d'Atbara à Port-Soudan a fait l'objet d'améliorations, ce qui a permis de réduire de près de 400 kilomètres la distance entre Khartoum et Port-Soudan.

36. Lors de sa soixante-deuxième session, le 12 avril 2006, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a adopté la résolution 62/4 en date du 12 avril 2006 relative à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. La cérémonie de signature officielle de l'Accord aura lieu dans le cadre de la Conférence ministérielle sur les transports, prévue en novembre 2006 à Pusan, République de Corée.

37. La Commission économique pour l'Europe a continué de promouvoir la coopération régionale en vue du développement coordonné de réseaux internationaux de transport routier, ferroviaire, maritime et mixte (réseaux E), au moyen d'accords contraignants sur les réseaux d'infrastructure dans le cadre de ses projets relatifs à l'autoroute transeuropéenne et au chemin de fer transeuropéen. Le plan-cadre relatif à ces deux projets a recensé les réseaux routiers et ferroviaires principaux de 21 pays d'Europe centrale, de l'Est et du Sud-Est; 491 projets, dont la valeur totale est estimée à 102 milliards d'euros, ont été évalués et classés par ordre de priorité.

Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

38. En mars 2006, 9 des 31 pays en développement sans littoral et 5 des 34 pays en développement de transit n'étaient pas encore membres de l'Organisation mondiale du commerce. En 2004, la valeur des exportations des pays en développement sans littoral a été de 55,7 milliards de dollars des États-Unis, contre 42,3 milliards en 2003. Ce chiffre reflétait l'augmentation du volume des exportations, qu'expliquait essentiellement la hausse générale des prix du pétrole et de l'essence de l'Azerbaïdjan, de la Bolivie, du Kazakhstan, de l'Ouzbékistan, du Tchad et du Turkménistan, qui, pris ensemble, ont accusé 62 % des exportations totales des pays en développement sans littoral. La part des pays en développement sans littoral dans les exportations et les importations mondiales de marchandises demeure cependant faible; 0,63 % et 0,66 % respectivement. Pour la période 2003-2004, 28 pays en développement sans littoral présentaient un déficit du compte courant de la balance des paiements. Les produits de base représentent la plus grosse part des recettes d'exportations des pays en développement sans littoral. Les échanges intrarégionaux sont limités.

39. Outre le transport des marchandises, les nombreuses obligations de procédures, de documents et de contrats influent grandement sur les résultats du commerce extérieur des pays en développement sans littoral et de transit. Dans son rapport intitulé « Doing Business in 2006 », la Banque mondiale a indiqué que pour les pays en développement sans littoral, les procédures de douane et de transport représentaient la plus grosse dépense du commerce extérieur et dépassaient les taxes

à l'importation. Les formalités coûteraient près de 10 % de la valeur des exportations des pays en développement et, en raison de services de douane et de transport peu efficaces, les entreprises ont été obligées de garder des stocks plus importants en magasin, imposant à leurs coûts de production une augmentation supplémentaire de 4 à 6 %. Les études révèlent en outre que chaque jour de retard supplémentaire coûterait 0,5 % de la valeur de la cargaison de marchandises transportées par bateau ou par train.

40. Au niveau mondial, les nombreuses formalités d'exportation et d'importation prendraient 31,9 et 39,9 jours, respectivement. Pour les pays en développement sans littoral, les chiffres passent à 57,3 et 72,3 jours. À la différence des pays en développement de transit, les importations prennent 22,9 jours de plus dans les pays en développement sans littoral et les exportations 28,6 jours de plus. L'infrastructure matérielle, ou le transport par les ports et par voies d'eau intérieures, n'était responsable que d'un quart des retards, les trois autres tenant aux formalités d'arrivée, aux formalités de douane et aux inspections (les formalités d'arrivée étaient à l'origine de 59 % des retards et les formalités de douane et les inspections, de 16 % des retards). En Afrique et en Asie du Sud, lors du passage de la douane, près de 70 % des conteneurs de marchandises importées étaient ouvertes et inspectées, ce qui retardait encore leur acheminement. Au Burkina Faso, au Malawi, au Mali et au Népal, tous les conteneurs étaient ouverts.

41. Le Niger, le Rwanda, l'Afghanistan, le Tchad, la République centrafricaine, le Burundi, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan sont 8 des 10 pays du monde où les formalités d'importation prennent le plus de temps. En moyenne, les pays en développement sans littoral exigent 13,4 documents et 31,3 signatures pour les importations, alors que pour les pays en développement de transit, il faut 12,2 documents et 21,3 signatures. Ces chiffres contrastent avec la moyenne mondiale qui est de 10,8 documents et 16,5 signatures.

42. Le Burundi, le Mali, l'Azerbaïdjan, le Burkina Faso, le Tchad, le Kazakhstan et la République centrafricaine sont 7 des 10 pays qui, dans le monde, exigent le plus grand nombre de documents pour le traitement des exportations. En moyenne, dans les pays en développement sans littoral, les formalités d'exportation nécessitent 9,7 documents et 20,2 signatures. Par contre, pour les pays en développement de transit, le nombre de documents est de 7,8 et celui des signatures de 13,3. Ces chiffres contrastent avec la moyenne mondiale de 7,4 documents et 11 signatures. En Afrique subsaharienne, il fallait en moyenne 18 signatures, à la grande différence de l'Asie de l'Est et du Pacifique où il n'en fallait que sept. Le nombre moyen de signatures exigées à l'exportation dans les pays en développement sans littoral était presque deux fois plus élevé que la moyenne mondiale.

43. Ces observations soulignent la nécessité de faciliter encore davantage le commerce et de procéder à des réformes si l'on veut améliorer le transport de transit. Il ressort des études que les formalités sont responsables des mauvais résultats commerciaux. Le grand nombre de documents à remplir à l'exportation se traduit par de faibles ratios commerce/produit intérieur brut, et plus grand est le nombre de signatures, plus les risques de corruption sont grands. Plusieurs pays en développement sans littoral et de transit ont entrepris de rationaliser le transport de transit : le Cameroun et le Pérou ont raccourci les délais de douane, le Pakistan et l'Ouganda ont supprimé les licences commerciales, le Rwanda a mis fin aux

inspections avant expédition, l'Afghanistan a amélioré l'infrastructure routière et portuaire, la République islamique d'Iran a introduit le paiement automatique de la taxe commerciale et en Mauritanie, le port de Nouakchott fonctionne 24 heures sur 24 au lieu de 60 heures par semaine. Par ailleurs, la Banque mondiale a souligné dans son rapport trois réformes effectives en 2004 : le classement électronique des documents, l'évaluation des risques lors des inspections, et la régionalisation des réformes de douane et de transport.

Tableau
Obstacles non matériels au commerce transnational

	<i>Pays en développement sans littoral</i>						<i>Pays en développement de transit</i>						
	<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'impor- tation (jours)</i>		<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'impor- tation (jours)</i>
Afghanistan	..	..	..	10	57	97	Afrique du Sud	5	7	31	9	9	34
Arménie	7	12	34	6	15	37	Algérie	8	8	29	8	12	51
Azerbaïdjan	7	40	69	18	55	79	Angola	..	..	..	10	28	64
Bhoutan	10	12	39	14	12	42	Argentine	6	6	23	7	9	30
Bolivie	9	15	43	9	16	49	Bangladesh	7	15	35	16	38	57
Botswana	6	7	37	9	10	42	Bénin	8	10	36	11	14	49
Burkina Faso	9	19	71	13	37	66	Brésil	7	8	39	14	16	43
Burundi	11	29	67	19	55	124	Cambodge	8	10	43	12	18	55
Éthiopie	8	33	46	13	45	57	Cameroun	10	11	39	14	20	53
Ex-République yougoslave de Macédoine	10	8	32	10	11	35	Chili	6	7	23	8	8	24
Kazakhstan	14	15	93	18	17	87	Chine	6	7	20	11	8	24
Kirghizistan	..	..	..	18	27	127	Côte d'Ivoire	7	11	21	16	21	48
Lesotho	..	..	..	10	15	50	Djibouti	..	..	..	..	..	..
Malawi	9	12	41	6	20	61	Érythrée	11	20	69	17	33	69
Mali	10	33	67	16	60	61	Ghana	6	11	47	13	13	55
Mongolie	11	21	66	10	27	74	Guinée	7	11	43	12	23	56
Népal	7	12	44	10	24	38	Inde	10	22	36	15	27	43
Niger	..	..	..	19	52	89	Iran (République islamique d')	11	30	45	11	45	51
Ouganda	13	18	58	17	27	73	Kenya	8	15	45	13	20	62
Ouzbékistan	..	..	..	18	32	139	Mozambique	6	12	41	16	12	41
Paraguay	9	7	34	13	11	31	Myanmar	..	..	..	..	..	..
République centrafricaine	9	38	116	10	75	122	Namibie	9	7	32	14	7	25
République de Moldova	7	12	33	7	13	35	Nigéria	11	39	41	13	71	53
République démocratique populaire lao	12	17	66	16	28	78	Pakistan	8	10	33	12	15	39
Rwanda	14	27	63	19	46	92	Pérou	8	10	24	13	13	31
Swaziland	..	..	..	..	..	..	République démocratique du Congo	8	45	50	15	80	67
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	République-Unie de Tanzanie	7	10	30	13	16	51

	<i>Pays en développement sans littoral</i>						<i>Pays en développement de transit</i>						
	<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'impor- tation (jours)</i>		<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'impor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'impor- tation (jours)</i>
Tchad	7	32	87	14	42	111	Sénégal	6	8	23	10	12	26
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	Somalie	..	..	..	..	..	..
Zambie	16	25	60	19	28	62	Thaïlande	7	10	30	13	16	51
Zimbabwe	9	18	52	15	19	66	Togo	8	8	34	11	14	43
							Turquie	9	10	20	13	20	25
							Uruguay	9	10	22	9	12	25
							Viet Nam	6	12	35	9	15	36
Moyenne	9,7	20,1	57,3	13,4	31,3	72,3	Moyenne	7,8	13,3	34,4	12,2	21,3	43,7
Moyenne mondiale	7,4	11,0	31,9	10,8	16,5	39,9	Moyenne mondiale	7,4	11,0	31,9	10,8	16,5	39,9

Source : Banque mondiale, base de données Doing Business. Les moyennes ont été calculées par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaire en développement.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

44. L'Azerbaïdjan a adhéré à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) et modifiera sa réglementation douanière en conséquence. L'Azerbaïdjan a mis en place un système automatisé de recherche d'information, qui connecte entre elles les institutions publiques s'occupant des questions relatives aux mouvements transfrontières.

45. Le Gouvernement brésilien a indiqué qu'une commission pour le contrôle des échanges entre le Brésil et le Paraguay avait été créée en 2005 avec pour mission de promouvoir et de diversifier les exportations du Paraguay et de chercher des solutions aux problèmes techniques et administratifs qui entravaient les exportations paraguayennes vers le Brésil. Le Brésil a également équipé ses ports maritimes d'entrepôts sous douane pour les marchandises boliviennes et paraguayennes en transit.

46. Le Gouvernement chilien a déclaré avoir signé en 1993, dans le cadre de l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI), l'Accord économique complémentaire n° 22 qui instaurait des préférences tarifaires pour 585 produits. L'Accord n° 22 a été renforcé en 2005 avec la signature du quinzième protocole additionnel, qui ménageait aux exportations boliviennes un accès préférentiel aux marchés chiliens. Les échanges commerciaux entre le Chili et la Bolivie se sont chiffrés à 248,4 millions de dollars des États-Unis en 2005, soit 29 % de plus par rapport à 2004. En 2005, 79,4 % des importations chiliennes en provenance de la Bolivie et 33,9 % des exportations chiliennes vers la Bolivie ont bénéficié des pleines préférences tarifaires. Les échanges commerciaux entre le Chili et le Paraguay se sont montés à 58 millions de dollars des États-Unis en 2005 avec une balance commerciale favorable pour le Paraguay. Environ 80 % des produits échangés entre le Chili et le Paraguay sont exonérés de droits de douane.

47. La Mongolie a participé au projet commun lancé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer pour aider 12 pays sans littoral en Asie et dans le Caucase. Dans le cadre de ce projet, un parcours de démonstration de trains-blocs porte-conteneurs a été établi entre Brest (Biélorus), Oulan-Bator (Mongolie) et la Pologne. L'essai montre qu'une distance de 7 562 kilomètres peut être couverte en 13 jours par un train faisant 582 kilomètres par jour, ce qui prouve qu'il est possible de réduire par trois la durée d'un parcours et de réaliser ainsi d'importantes économies en ressources et en matériel.

48. En concluant le mémorandum d'accord pour la gestion du couloir trans-Kalahari, les parties contractantes (Afrique du Sud, Botswana et Namibie) ont convenu d'utiliser un document administratif unique afin d'améliorer les formalités aux frontières et réduire le nombre de documents de transit.

49. Pour faciliter le commerce, le Gouvernement du Niger a cherché à harmoniser les formalités de douane et les règles d'origine, à créer des postes de douane le long de ses frontières, à renforcer la coordination et la coopération interorganisations, à créer des comités de facilitation du commerce et à appliquer le document unifié de transit douanier international, le carnet TIR.

50. La Banque asiatique de développement fait état des importants progrès accomplis en matière de facilitation du commerce au titre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, à savoir : a) l'harmonisation et l'actualisation des formalités de douane; b) la signature en 2005 des accords

bilatéraux de coopération et de transit entre le Kirghizistan et le Tadjikistan et entre l'Azerbaïdjan et la Chine; c) l'application à titre expérimental par le Kazakhstan et le Kirghizistan de contrôles communs au poste frontière Kordai-Akzhol; d) le lancement du site Web consacré au programme de facilitation du commerce en Asie centrale; et e) la mise en place, à l'intention des banques de la région, de services de conseils sur le financement du commerce, assortis de garanties visant à faciliter le commerce extérieur.

51. L'Organisation maritime internationale s'est donné pour objectif de faciliter le trafic maritime commercial et le commerce en simplifiant et en réduisant les formalités d'arrivée, de relâche et de départ des navires effectuant des voyages internationaux. Elle a fourni une assistance technique aux pays en développement dans le cadre de son programme intégré de coopération technique.

52. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a adopté le système des couloirs. Des organismes et comités chargés de la gestion du réseau ont été établis autour des couloirs, en concertation avec le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, la Communauté d'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe. Pour ce qui est par exemple du couloir Dar-es-Salaam, le Malawi, la République démocratique du Congo, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie, pays participants, ont signé l'Acte constitutif du comité chargé de sa gestion. Le COMESA a également aidé à la création de postes frontière intégrés en Afrique orientale et en Afrique australe. La mise en place de ces postes a progressé le long de la frontière de Chirundu, entre la Zambie et le Zimbabwe. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional a indiqué qu'une évaluation des besoins avait été effectuée et qu'un projet de plan de travail avait été élaboré pour le poste frontière de Malaba entre le Kenya et l'Ouganda avec des fonds fournis par l'Agency for International Development des États-Unis (USAID).

53. Les pays en développement sans littoral et de transit ont continué de bénéficier du Système douanier automatisé (SYDONIA) mis en place par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) pour accélérer les formalités de douane au moyen de l'informatique. En 2005, plus de 60 stages ont été organisés aux niveaux national et régional partout dans le monde. Le nouveau système en ligne ASYCUDAWorld a été lancé en République de Moldova. La CNUCED a continué à exécuter en Afghanistan le projet d'urgence de modernisation des douanes et de facilitation du commerce financé par la Banque mondiale.

54. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a rédigé un projet de texte visant à moderniser et à généraliser à l'échelle mondiale les lois relatives au transport de marchandises. Ce projet de texte portait notamment sur les responsabilités et les obligations des transporteurs, le commerce électronique, la livraison, les obligations de l'expéditeur et les documents de transport. Par ailleurs, la CNUDCI a élaboré le Guide législatif sur les projets d'infrastructure à financement privé et les dispositions types y afférentes afin d'aider les pays à se doter d'un cadre juridique propre à favoriser les investissements privés dans l'infrastructure publique, en particulier pour la construction et le développement des infrastructures nécessaires à l'application du Programme d'action d'Almaty, c'est-à-dire les ports, les routes à péage et les terminaux de transport. L'harmonisation et la modernisation des lois permettront de

réduire les coûts de transaction, d'anticiper les problèmes et de renforcer la confiance des milieux d'affaires.

55. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a poursuivi les projets visant à faciliter le commerce dans ses États membres sans littoral. Elle a favorisé l'établissement de partenariats utiles entre les secteurs public et privé en organisant des séminaires en Azerbaïdjan, au Kazakhstan, en République de Moldova, en Ukraine et en Ouzbékistan. Elle a aussi organisé des séminaires sur l'adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et sur la facilitation du commerce. En collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, elle a continué à financer les activités du Groupe de travail chargé des questions relatives au transport et à la facilitation du passage des frontières du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSEPA).

56. L'Organisation mondiale du commerce a indiqué que ses négociations sur la facilitation du commerce étaient une occasion unique pour les pays en développement sans littoral et de transit. Ses membres clarifieront et amélioreront les articles V (Liberté de transit), VIII (Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation) et X (Publication et application des règlements relatifs au commerce) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Les pays en développement sans littoral ont activement pris part aux négociations et fait plusieurs propositions. Les pays ci-après ont fait parvenir des propositions écrites sur les questions relatives au transit : Bolivie, Japon, Kirghizistan, Mongolie, Paraguay et République de Moldova (TN/TF/W/28); Pérou (TN/TF/W/30); République de Corée (TN/TF/W/34); Communauté européenne (TN/TF/W/35); Paraguay, Rwanda et Suisse (TN/TF/W/39); Singapour (TN/TF/W/47); Cuba (TN/TF/W/64) et Arménie, Canada, Communauté européenne, Kirghizistan, Mongolie, Nouvelle-Zélande, Paraguay et République de Moldova (TN/TF/W/79). Il a été concrètement proposé d'examiner et de publier les redevances et les droits, d'interdire l'application de droits non publiés, de prévoir un régime de sanctions concernant le paiement des droits de passage, de réduire et de simplifier les formalités et les documents de transit, d'appliquer les normes internationales et de promouvoir les accords régionaux de transit.

Priorité 4 : Mesures d'appui international

57. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est admis que les incidences financières de la mise en place et de l'entretien d'une infrastructure de transport en transit fiable sont telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent à eux seuls s'acquitter d'une tâche aussi gigantesque. Les partenaires de développement devraient par conséquent contribuer largement à appuyer les programmes pour le développement du transport en transit.

58. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Le montant total de l'aide reçue par ces derniers de la part des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est passé de 10,1 milliards de dollars des États-Unis en 2003 à 13,8 milliards en 2004. Le montant alloué au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication est toutefois passé de 6,5 % en 2003 à 7 % environ en 2004. L'aide publique allouée aux infrastructures de transport, de stockage et de communication en Afghanistan a,

elle, beaucoup augmenté, passant de 59,9 millions de dollars des États-Unis en 2003 à 326,1 millions en 2004.

59. La Chine contribue à développer l'infrastructure de transport des pays en développement sans littoral. Ainsi, elle achève actuellement une mission d'assistance en matière d'ingénierie et de construction, évaluée à 250 millions de yuan renminbi, pour un tronçon de la route qui relie Kunming à Bangkok et qui est situé à l'intérieur des frontières de la République démocratique populaire lao. La Chine aide en outre le Népal à construire la route devant relier Syafrubensi à Rasuwagadhi en passant par le port chinois de Zhangmu, ainsi que la route Baglung-Jomson passant par le port chinois de Jilong. La Chine a également accordé au Botswana des prêts à des conditions libérales pour la construction d'une voie ferrée (180 millions de yuan renminbi) et pour l'exécution des première et deuxième phases du projet de route Letlhakane-Kang (350 millions de yuan renminbi).

60. Le Gouvernement belge a indiqué avoir alloué la majeure partie de son aide publique au développement à 18 pays, dont 6 sont des pays en développement sans littoral (Rwanda, Burundi, Ouganda, Niger, Bolivie et Mali). La République démocratique populaire lao, le Burkina Faso et l'Éthiopie bénéficient en outre d'une aide bilatérale directe par l'intermédiaire de programmes lancés en 2003. La Belgique a attribué aux pays en développement sans littoral 6,6 % de son aide publique en 2003 et 9,8 % en 2004. Elle a fourni son concours à plusieurs projets relatifs aux infrastructures dans ces pays. À titre d'exemple, elle a été l'un des principaux partenaires de développement pour la construction du port de Guayamerin en Bolivie et elle a contribué à l'exécution de projets portuaires et maritimes en République démocratique populaire lao. La Belgique a également participé à la remise en état de l'aéroport de Lusaka (Zambie) et à des initiatives d'expansion du secteur des médias en Bolivie, au Burkina Faso et au Rwanda. Enfin, elle a aidé ces trois derniers pays dans les domaines de la politique commerciale et de la gestion.

61. En 2005, le Mexique a reconduit son programme de coopération technique avec la Bolivie pour la période biennale 2005-2007. Il comprend 13 initiatives portant sur l'urbanisme, le tourisme, la productivité et la compétitivité, l'énergie et la réforme agraire. La coopération technique entre le Mexique et le Paraguay est quant à elle fondée sur une convention-cadre de coopération technique et scientifique. Le programme de la période 2005-2007 concerne 10 projets dans les domaines des ressources naturelles, du développement social, du tourisme, de l'administration publique, de l'intervention à la suite de catastrophes et de la santé.

62. La Banque asiatique de développement (BAsD) a poursuivi son aide à l'Afghanistan, à l'Azerbaïdjan, au Kazakhstan, au Kirghizistan, à la Mongolie, à l'Ouzbékistan et au Tadjikistan dans le cadre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). Les institutions qui participent à ce programme sont la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque islamique de développement (BID), la Banque mondiale, le Fonds monétaire international (FMI) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Les initiatives prises l'année dernière dans le secteur des transports au titre de ce programme ont été a) l'adoption d'un plan de développement du secteur pour la période 2005-2010; b) l'élaboration d'un programme d'action pour la mise en œuvre de ce plan; c) l'adoption d'indicateurs des résultats; d) l'élaboration d'un rapport sur les

perspectives de libéralisation du secteur des transports aériens en Asie centrale; et e) la mise en œuvre de grands projets d'investissement dans les infrastructures. Dans ce seul secteur des transports, le programme d'investissement global des six institutions multilatérales devrait dépasser 1 milliard de dollars pour la période biennale 2005-2006.

63. L'Union internationale des télécommunications (UIT) a mis en œuvre divers projets de commerce électronique et d'administration en ligne dans des pays en développement sans littoral pour leur permettre d'accéder aisément aux marchés et d'accroître leurs échanges commerciaux en tirant parti des technologies de l'information et des communications. Ces projets ont conduit à mettre en place les infrastructures publiques indispensables pour assurer l'intégrité et la sécurité des réseaux et à fournir une aide à la mise en place de cadres juridiques et réglementaires appropriés. Les pays concernés étaient le Népal, le Bhoutan, le Mali, le Rwanda, l'Ouganda, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan.

64. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a indiqué qu'elle avait augmenté l'aide apportée aux négociants dans les pays en développement afin de leur permettre de se conformer aux normes techniques internationales relatives aux produits alimentaires et agricoles. Un grand nombre de programmes d'assistance technique sont en cours d'exécution dans plusieurs pays en développement sans littoral. En 2003, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Banque mondiale et la FAO ont conjointement établi un Fonds pour l'application des normes et le développement du commerce destiné à coordonner les efforts faits pour le renforcement des capacités dans les domaines de l'hygiène des produits alimentaires et de la santé végétale et animale, et à fournir aux pays et aux parties prenantes un mécanisme de financement leur permettant de satisfaire aux normes sanitaires et phytosanitaires de l'OMC.

65. Le couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), qui est une initiative de l'Union européenne (UE), est un catalyseur pour le développement des infrastructures de transport et des activités économiques dans les pays participants, à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, la République de Moldova, la Roumanie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie, l'Ouzbékistan et l'Ukraine. Dans le cadre de cette initiative, on a continué de promouvoir la coopération régionale de façon à susciter et à faciliter des investissements de la part des institutions financières internationales et des investisseurs privés. Les éléments de base d'un réseau ont été mis en place pour la région concernée, notamment des routes, indépendamment des normes relatives à la section transversale ou de l'importance de la circulation. C'est sur ces routes que passent le trafic international et la majeure partie du trafic national entre les villes.

66. L'Union internationale des transports routiers représente, à travers son réseau d'associations nationales, les entreprises de transport routier du monde entier. Elle est également garante, au plan international, de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). L'Union a apporté son concours pour la formation des parties concernées dans les secteurs public et privé des pays suivants : ex-République yougoslave de Macédoine, Azerbaïdjan, Kirghizistan, Kazakhstan, Ukraine, Serbie-et-Monténégro, Roumanie, Chine, Thaïlande, Pakistan, Danemark, Finlande et République arabe

syrienne. Tandis que les autorités chinoises étudient les avantages liés à la Convention, l'Union a mis en œuvre dans ce pays des programmes de formation à l'intention de représentants du secteur privé, de l'administration douanière et d'autres organismes intéressés.

67. La Banque interaméricaine de développement (BID) a alloué, durant la période 2005-2006, 20 millions de dollars pour l'amélioration de l'administration publique et 80 millions pour l'amélioration de l'infrastructure routière en Bolivie. En ce qui concerne le Paraguay, elle lui a alloué 93 millions de dollars pour l'appui au développement durable et au renforcement de l'intégration régionale, et 60 millions pour la remise en état et l'entretien des routes faisant partie des couloirs intégrés de transit ainsi que pour la mise en œuvre d'un programme de transport et de distribution d'électricité.

Priorité 5 : Application et évaluation par le système

68. En étroite coopération avec la CNUCED, le Groupe spécial pour la coopération Sud-Sud du PNUD et les commissions régionales de l'ONU, le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a aidé les pays en développement sans littoral à organiser, en août 2005 à Asunción (Paraguay), la Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral. À l'issue de cette dernière, les ministres ont adopté la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha pour le développement¹.

69. Le Bureau du Haut Représentant a continué de mobiliser les organisations du système des Nations Unies et les autres organisations internationales concernées, notamment les commissions régionales, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), et de coordonner leurs activités, afin qu'elles aident les pays en développement sans littoral à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty. S'exprimant au nom de la présidence de l'OSCE lors d'une séance du Conseil de sécurité tenue en janvier 2006, le Ministre belge des affaires étrangères a indiqué que l'Organisation était disposée à collaborer étroitement avec le Bureau en vue de faciliter l'application du Programme. Par la suite, le Bureau et le secrétariat de l'OSCE ont tenu des consultations qui ont débouché sur un accord portant sur les domaines prioritaires de leur collaboration. Le Bureau a en outre participé au quatorzième Forum économique de l'OSCE, qui s'est tenu en janvier et en mai 2006.

IV. Conclusions et recommandations

70. Le coût élevé du commerce international représente une entrave importante aux échanges et au développement économique des pays en développement sans littoral. Les mesures destinées à remédier aux problèmes de transit de ces pays doivent porter sur des facteurs multiples tels que la faiblesse des infrastructures, le déséquilibre des échanges, le manque

¹ A/60/308, annexe.

d'efficacité dans l'organisation des transports et les déficiences des systèmes de gestion, des procédures, de la réglementation et du cadre institutionnel.

71. Compte tenu du fait que les pays en développement sans littoral sont tributaires des pays de transit voisins pour leurs accès maritimes, la mise en place de systèmes de transit performants passe par une coopération et une collaboration plus étroites et efficaces entre ces pays et les pays de transit voisins. Elle nécessite en outre des efforts d'intégration économique au plan régional et des accords de coopération bilatéraux sous-régionaux dans le domaine du transit. Il faudrait continuer à renforcer et à suivre l'application de ces accords.

72. Il faudrait renforcer le rôle des organisations régionales et sous-régionales dans le suivi et l'évaluation de l'application du Programme d'action d'Almaty à leurs niveaux respectifs. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement devrait coopérer davantage avec ces organisations.

73. Toute réforme de la politique de transit visant à réduire les coûts des transports devrait être encouragée. Les mesures à prendre dans le cadre d'une telle réforme devraient être la commercialisation et la libéralisation des services de transport, l'amélioration des systèmes de gestion, des procédures, de la réglementation et du cadre institutionnel, et la réduction des formalités et de la paperasserie administratives. L'emploi d'un document douanier unique aurait pour effet de réduire considérablement les coûts des opérations de transit et les retards qu'elles occasionnent.

74. La communauté internationale devrait élargir l'accès aux marchés pour les biens en provenance des pays en développement sans littoral afin d'atténuer l'incidence du coût élevé des transactions commerciales découlant des contraintes géographiques. Il faudrait apporter une assistance technique accrue et immédiate aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de participer efficacement aux négociations commerciales de l'Organisation mondiale du commerce, notamment celles portant sur la facilitation du commerce.

75. L'aide publique au développement demeure la principale source d'investissement en faveur du développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral. Les pays donateurs et les institutions de financement et de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, sont invités à fournir davantage de ressources financières pour les projets relatifs aux infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit.

76. Les pays donateurs et les institutions financières et de développement internationales sont invités à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale créé pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty.

Annexe

Indicateurs de développement et indicateurs relatifs au transport dans les pays en développement sans littoral

Tableau 1
Produit intérieur brut et croissance du produit intérieur brut

	<i>PIB</i> (millions de dollars É.-U.)		<i>Taux de croissance du PIB</i> (pourcentage annuel)		<i>PIB par habitant</i> (dollars É.U.)		<i>Taux de croissance du PIB par habitant</i> (pourcentage)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	4 399	5 252	15,7	7,5	162	184	10,1	2,4
Arménie	2 805	3 615	13,9	10,0	923	1 195	14,4	10,4
Azerbaïdjan	7 138	8 281	11,2	9,5	860	991	10,5	8,8
Bhoutan	684	778	6,6	7,3	331	368	4,3	5,0
Bolivie	7 867	8 421	2,5	3,8	890	935	0,4	1,8
Botswana	7 341	8 441	6,7	4,5	4 144	4 771	6,7	4,6
Burkina Faso	3 748	4 467	8,0	4,8	302	348	4,6	1,5
Burundi	597	677	(0,5)	5,4	85	93	(3,6)	1,8
Éthiopie	6 657	8 038	(3,9)	11,6	90	106	(6,2)	8,9
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 666	5 264	3,4	2,5	2 302	2 593	3,2	2,3
Kazakhstan	30 834	40 743	9,3	9,4	2 076	2 746	9,6	9,5
Kirghizistan	1 911	2 163	6,7	6,0	372	416	5,4	4,8
Lesotho	1 077	1 373	3,3	3,0	598	764	3,3	3,1
Malawi	1 906	2 078	4,4	4,9	155	165	2,1	2,7
Mali	4 233	4 945	6,0	4,5	332	377	2,8	1,4
Mongolie	1 188	1 271	5,5	5,8	460	486	4,3	4,5
Népal	5 860	6 506	2,3	3,3	225	245	0,2	1,2
Niger	2 380	2 685	5,3	0,9	182	199	1,8	(2,4)
Paraguay	6 040	7 029	2,6	2,2	1 028	1 168	0,2	(0,2)
République centrafricaine	1 140	1 313	(7,5)	2,3	290	330	(8,6)	1,0
République démocratique populaire lao	2 088	2 427	5,3	6,0	369	419	2,9	3,6
République de Moldova	1 981	2 595	6,6	7,3	468	615	7,0	7,6
Rwanda	1 684	1 823	0,7	3,8	192	205	(0,9)	2,4
Swaziland	1 833	2 307	2,2	1,5	1 771	2 231	2	1,5
Tadjikistan	1 554	1 911	11,0	10,6	244	297	9,8	9,4
Tchad	2 418	4 028	11,9	31,0	265	426	8,0	26,6
Turkménistan	10 713	12 374	3,3	5,0	2 281	2 596	1,8	3,5
Ouganda	6 435	7 791	6,3	5,9	240	280	2,7	2,2
Ouzbékistan	9 975	11 788	4,4	4,5	386	450	2,9	3,0
Zambie	4 305	5 315	4,3	3,5	381	463	2,6	1,8

	<i>PIB</i> (millions de dollars É.-U.)		<i>Taux de croissance du PIB</i> (pourcentage annuel)		<i>PIB par habitant</i> (dollars É.U.)		<i>Taux de croissance du PIB par habitant</i> (pourcentage)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Zimbabwe	4 985	4 546	(10,4)	(5,0)	388	351	(10,9)	(5,6)
Pays en développement sans littoral	150 444	180 247	4,3	6,1	416	487	1,9	3,7
Pays en développement	7 348 999	8 407 575	5,0	6,4	1 461	1 648	3,6	4,9

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* [PIB (en prix courants, taux de change actuels), taux de croissance du PIB (en dollars É.-U. constants de 1990), PIB par habitant (en prix courants, taux de change actuels), taux de croissance du PIB par habitant (en dollars É.-U. constants de 1990)].

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

**Versements d'aide publique au développement et aide totale des donateurs
pour le transport, le stockage et les communications**

	Versements nets d'APD (millions de dollars É. U.)		Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)		Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É. U.)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	1 595	2 190	34,74	..	59,90	326,10
Arménie	247	254	8,54	7,08	4,45	0,14
Azerbaïdjan	301	176	4,49	2,25	0,17	0,31
Bhoutan	77	78	12,75	11,87	8,50	8,28
Bolivie	930	767	11,94	9,12	2,38	7,87
Botswana	28	39	0,39	0,47	0,54	0,31
Burkina Faso	507	610	12,14	12,65	39,01	18,16
Burundi	225	351	39,10	54,58	0,08	0,19
Éthiopie	1 553	1 823	23,54	22,79	60,39	92,18
Ex-République yougoslave de Macédoine	266	248	5,75	4,80	0,18	0,92
Kazakhstan	269	265	0,93	0,70	131,14	117,33
Kirghizistan	200	258	10,76	12,27	5,10	8,55
Lesotho	78	102	5,89	6,00	13,29	5,21
Malawi	518	476	31,20	26,87	27,86	17,89
Mali	543	567	12,96	12,22	40,48	48,75
Mongolie	248	262	19,66	17,29	23,30	11,88
Népal	465	427	7,97	6,44	35,88	28,28
Niger	457	536	16,83	17,48	16,10	18,27
Paraguay	51	0	0,84	0,30	11,17	17,65
République centrafricaine	50	105	4,16	7,93	2,90	10,44
République de Moldova	117	118	5,07	4,09	0,18	0,13
République démocratique populaire lao	299	270	14,88	11,70	33,73	20,59
Rwanda	333	468	20,16	25,77	7,64	18,15
Swaziland	28	117	1,50	4,82	6,21	0,50
Tadjikistan	147	241	10,07	12,06	0,12	0,56
Tchad	247	319	10,58	12,05	28,13	67,85
Turkménistan	27	37	0,47	0,61	6,33	2,13
Ouganda	977	1 159	15,84	17,32	6,37	43,51
Ouzbékistan	195	246	1,94	2,06	40,76	32,84
Zambie	581	1 081	13,88	20,69	47,12	32,91
Zimbabwe	186	186	..	..	0,60	0,70
Pays en développement sans littoral	10 150	13 776	7,29	8,70	660,01	958,57
Pays en développement de transit	21 620	21 795	0,54	0,46	2 049,09	2 632,45

Sources : OCDE, annexe statistique de *Coopération pour le développement, Rapport 2005* (versements nets d'APD, ratio APD/RNB pour 2003); Organisation des Nations Unies, base de données en ligne sur les objectifs du Millénaire pour le développement (ratio APD/RNB pour 2002 et 2004); *Statistiques en ligne sur le développement international* (Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications).

Tableau 3
Niveau d'endettement et allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulatif en millions de dollars É.-U. en 2005
	2003	2004	2003	2004	2005
	Afghanistan				
Arménie	167	174	40	34	
Azerbaïdjan	67	64	24	24	
Bhoutan	316	339	71	76	
Bolivie	361	286	72	72	2 060
Botswana	21	19	7	6	
Burkina Faso	533	442	46	44	930
Burundi	3 495	2 948	222	205	1 472
Éthiopie	1 426	1 109	108	82	3 275
Ex-République yougoslave de Macédoine	137	123	40	39	
Kazakhstan	176	161	74	79	
Kirghizistan	348	292	106	97	
Lesotho	147	128	66	56	
Malawi	675	756	163	164	1 000
Mali	335	295	74	67	895
Mongolie	239	197	124	119	
Népal	483	444	55	52	
Niger	615	526	88	73	1 190
Ouganda	810	755	71	62	1 950
Ouzbékistan	171	138	50	42	
Paraguay	258	207	53	49	
République centrafricaine	741	714	91	82	
République de Moldova	236	189	96	72	
République démocratique populaire lao	514	452	93	85	
Rwanda	2 655	1 689	91	91	1 400
Swaziland	42	41	24	20	
Tadjikistan	143	98	73	47	
Tchad	411	110	66	42	260
Turkménistan					
Zambie	664	617	161	137	3 900
Zimbabwe	183	171	90	106	

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Engagement d'allégement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumuléatif en millions de dollars É.-U. en 2005
	2003	2004	2003	2004	2005
Pays en développement sans littoral	222	191	62	59	18 332
Pays en développement de transit	126	103	32	29	..
Pays en développement	107	92	35	33	..

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques en ligne* (exportations et PIB); Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial en ligne* (dette), Organisation des Nations Unies, *Base de données en ligne sur les objectifs du Millénaire pour le développement*. (Engagement d'allégement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumuléatif).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 4
Exportations et importations

	Exportations				Importations			
	Millions de dollars É.-U.		Pourcentage du PIB		Millions de dollars É.-U.		Pourcentage du PIB	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	105	105	2,4	2,0	995	1 240	22,6	23,6
Arménie	678	705	24,2	19,5	1 269	1 318	45,2	36,5
Azerbaïdjan	2 592	3 120	36,3	37,7	2 626	3 516	36,8	42,5
Bhoutan	154	175	22,5	22,5	239	275	34,9	35,3
Bolivie	1 573	2 129	20,0	25,3	1 630	1 842	20,7	21,9
Botswana	2 480	2 778	33,8	32,9	2 085	2 300	28,4	27,2
Burkina Faso	326	445	8,7	10,0	940	1 070	25,1	24,0
Burundi	38	47	6,4	6,9	157	176	26,3	26,0
Éthiopie	504	593	7,6	7,4	2 686	3 750	40,3	46,7
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 363	1 661	29,2	31,6	2 300	2 875	49,3	54,6
Kazakhstan	12 927	20 093	41,9	49,3	8 409	12 781	27,3	31,4
Kirghizistan	582	719	30,5	33,2	717	941	37,5	43,5
Lesotho	480	595	44,6	43,3	1 113	1 280	103,3	93,2
Malawi	459	452	24,1	21,8	702	792	36,8	38,1
Mali	929	1 123	21,9	22,7	1 130	1 300	26,7	26,3
Mongolie	616	770	51,9	60,6	801	1 002	67,4	78,8
Népal	662	756	11,3	11,6	1 754	1 870	29,9	28,7
Niger	339	371	14,2	13,8	490	525	20,6	19,6
Ouganda	562	639	8,7	8,2	1 251	1 657	19,4	21,3
Ouzbékistan	2 936	3 620	29,4	30,7	2 576	3 440	25,8	29,2
Paraguay	1 242	1 657	20,6	23,6	2 079	2 600	34,4	37,0
République centrafricaine	140	151	12,3	11,5	105	120	9,2	9,1
République démocratique populaire lao	378	455	18,1	18,7	524	617	25,1	25,4
République de Moldova	806	986	40,7	38	1 429	1 774	72,1	68,4
Rwanda	58	98	3,4	5,4	245	284	14,5	15,6
Swaziland	1 030	1 140	56,2	49,4	1 030	1 100	56,2	47,7
Tadjikistan	797	915	51,3	47,9	1 014	1 375	65,3	72,0
Tchad	387	1 548	16	38,4	1 283	1 180	53,1	29,3
Turkménistan	3 632	3 870	33,9	31,3	2 516	3 320	23,5	26,8
Zambie	1 044	1 180	24,3	22,2	1 460	1 780	33,9	33,5
Zimbabwe	2 450	2 800	49,1	61,6	2 835	3 220	56,9	70,8
Pays en développement sans littoral	42 268	55 697	28,1	30,9	48 392	61 320	32,2	34,0
Pays en développement de transit	950 873	1 227 785	24,4	26,7	899 153	1 185 018	23,0	25,8
Pays en développement	2 403 429	3 003 599	32,7	35,7	2 228 228	2 812 718	30,3	33,5

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques en ligne* (exportations, importations et PIB).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 5
Indicateurs relatifs aux infrastructures de transport
dans les pays en développement sans littoral (mesurés l'an dernier)

	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Nombre de départs d'avions	Transport aérien, fret (millions de tonnes par kilomètre)	Transport aérien, nombre de passagers	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)
Afghanistan	34 789	23,7	..	..	..	..	1 200	387
Arménie	7 633	96,8	711	5 657	7,0	509 904	..	1 871
Azerbaïdjan	27 016	47	2 122	11 090	34,4	1 007 000	..	5 969
Bhoutan	8 050	62	..	2 306	0,3	45 820	..	..
Bolivie	60 762	7,1	3 698	28 522	24,5	1 853 193	10 000	9 200
Botswana	25 233	35,14	888	7 933	0,3	214 257	..	..
Burkina Faso	12 506	16	622	1 426	0,0	61 725	..	..
Burundi	14 480	7,1	..	..	..	..	..	..
Éthiopie	33 856	12,9	781	29 546	117,2	1 403 293	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	8 684	..	699	2 398	0,1	210 875	..	388
Kazakhstan	258 029	95,86	13 770	11 816	12,6	842 837	4 000	21 733
Kirghizistan	18 840	90	424	5 552	5,0	245 686	600	380
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..	..
Malawi	28 400	18,5	710	5 616	1,2	114 328	700	..
Mali	15 100	12,1	733	..	..	..	1 815	..
Mongolie	49 250	3,5	1 810	6 860	6,3	318 315	580	..
Népal	15 905	53,9	59	5 920	7,0	449 025	..	..
Niger	10 100	7,9	..	..	..	..	300	..
Ouganda	70 746	23	259	302	26,7	45 711	300	..
Ouzbékistan	81 600	87,3	4 126	22 698	83,5	1 588 049	1 100	10 051
Paraguay	29 500	50,8	441	9 104	0	373 456	3 100	..
République centrafricaine	23 810	2,7	..	..	..	..	2 800	..
République démocratique populaire lao	32 620	14,07	..	8 518	2,3	275 501	4 600	540
République de Moldova	12 730	86,2	1 120	4 657	0,6	200 615	424	606
Rwanda	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Swaziland	3 594	..	301	..	..	..	..	..
Tadjikistan	27 767	82,7	617	8 494	5,8	498 456	200	579
Tchad	33 400	0,8	..	..	..	..	..	205
Turkménistan	24 000	81,2	2 523	29 424	16,5	1 779 007	1 300	7 944
Zambie	91 440	22	1 273	4 877	0,0	49 368	2 250	771
Zimbabwe	97 267	19	2 759	4 439	17,4	237 842	..	261
Pays en développement sans littoral	1 175 047	46	40 446	217 155	368,7	12 324 263	35 269	60 885

(Voir note(s) page suivante)

(Note(s) du tableau 5)

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs de développement en ligne* (réseau routier; routes asphaltées, pourcentage du réseau routier; réseau ferroviaire; nombre de départs d'avions; transport aérien, nombre de passagers) et Central Intelligence Agency, *World Fact Book 2006* (oléoducs et voies navigables).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 6
Indicateurs relatifs aux télécommunications dans les pays en développement sans littoral
(2003, sauf indication contraire)

	<i>Lignes téléphoniques principales par 100 habitants</i>	<i>Abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants</i>	<i>Ordinateurs personnels par 1 000 habitants</i>	<i>Utilisateurs d'Internet par 1 000 habitants</i>	<i>Investissement dans les télécommunications (millions de dollars)</i>	<i>Importations d'équipements de télécommunications (millions de dollars) (2002)</i>
Afghanistan	0,2	1,0	..	1	..	..
Arménie	14,8	3,0	16	37	29,6	15,8
Azerbaïdjan	11,4	12,8	15	43	28,7	39,0
Bhoutan	3,4	1,1	14	20	2,8	..
Bolivie	7,3	13,1	..	37	162,0	54,0
Botswana	7,5	29,7	40	23	19,0	87,6
Burkina Faso	0,5	1,9	2	4	24,0	8,5
Burundi	0,3	0,9	2	2	30,0	1,9
Éthiopie	0,6	..	2	1	35,3	22,0
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,2	37,2	57	60	..	29,00
Kazakhstan	14,1	8,4	..	19	87,5	100,6
Kirghizistan	7,6	2,7	14	38	0,9	..
Lesotho	1,6	4,7	..	14	7,1	2,07
Malawi	0,8	1,3	2	3	..	14,27
Mali	0,6	2,3	2	3	18,0	..
Mongolie	5,6	13,0	77	58	8,2	10,5
Népal	1,6	..	4	3	21,0	..
Niger	0,2	0,6	1	1	..	2,1
Ouganda	0,2	3,0	4	5	..	28,9
Ouzbékistan	6,7	1,3	..	19	41	..
Paraguay	4,7	29,9	34	20	82,0	32,8
République centrafricaine	0,2	1,0	2	1	0,1	..
République démocratique populaire lao	1,2	2,0	4	3	29,8	..
République de Moldova	21,9	13,2	21	80	44,3	23,5
Rwanda	0,3	1,6	..	3	..	4,8
Swaziland	4,4	8,1	29	26	27,6	8,3
Tadjikistan	3,7	0,7	..	1	6,5	..
Tchad	0,2	0,8	2	2	..	..
Turkménistan	7,7	..	..	4	7,3	..
Zambie	0,8	2,2	8	6	5	18,1
Zimbabwe	2,6	3,1	53	68	..	..
Pays en développement sans littoral	2,9	4,3	8,1	11	718	504

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* (lignes téléphoniques principales par 100 habitants, abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants, ordinateurs personnels par 1000 habitants, utilisateurs d'Internet par 1 000 habitants, investissement dans les télécommunications, importations d'équipements de télécommunications).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.