



Assemblée générale

Distr. générale
13 août 2007
Français
Original : anglais

Soixante-deuxième session

Point 59 b) de l'ordre du jour provisoire*

Groupe de pays en situation particulière : 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

Préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 61/212 de l'Assemblée générale, dans laquelle l'Assemblée a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur les progrès accomplis dans les préparatifs de la réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Il décrit les activités entreprises par l'Organisation des Nations Unies pour assurer le bon déroulement de cette réunion.

* A/62/150.



I. Introduction

1. À l'issue 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, tenue à Almaty (Kazakhstan) les 28 et 29 août 2003, deux documents ont été adoptés : la Déclaration¹ et 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 transit².

2. L'objectif fondamental du Programme d'action d'Almaty 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 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. Il 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; et g) de favoriser l'essor des exportations.

3. Dans sa résolution 61/212 du 20 décembre 2006, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Elle a précisé que l'examen devrait, au besoin, être précédé par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand nombre, et être organisé dans les limites des ressources disponibles. Les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devraient être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen. L'Assemblée a demandé au Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement de coordonner le processus préparatoire, et aux organismes du système des Nations Unies, dont la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), les commissions régionales et les autres organisations internationales et régionales compétentes, dans les limites de leurs mandats respectifs, de fournir l'appui nécessaire à cet examen.

¹ Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et institutions internationales de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe II.

² Ibid., annexe I.

4. Dans la même résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-deuxième session, un rapport sur les progrès accomplis dans les préparatifs de la réunion d'examen à mi-parcours. Le présent rapport fait donc suite à cette demande.

II. Progrès accomplis dans les préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Cadre conceptuel et modalités de l'examen à mi-parcours

5. L'examen à mi-parcours est un processus important car il permettra à la communauté internationale d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces et convenir de l'action à mener pour mobiliser davantage de partenariats mondiaux en vue d'aider les pays en développement sans littoral et de transit à appliquer dûment le Programme d'action d'Almaty. Son importance est d'autant plus grande que dans le Document final du Sommet mondial de 2005 (résolution 60/1 de l'Assemblée générale), les dirigeants politiques ont réaffirmé leur engagement à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral en veillant à l'application intégrale et effective du Programme d'action d'Almaty.

6. Avec le concours des principales parties prenantes, 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 défini, conformément aux dispositions de la résolution 61/212 de l'Assemblée générale, le cadre conceptuel et organisationnel de l'examen à mi-parcours pour aider les organes techniques et les organismes intergouvernementaux à le préparer. Les pays donateurs et les pays en développement sans littoral et de transit ont été largement consultés. Le cadre conceptuel et organisationnel a pour objet de guider les organismes des Nations Unies dans la préparation de l'examen à mi-parcours de façon que la réunion se déroule de façon structurée, efficace, avec la participation du plus grand nombre, et donne des résultats concrets. En décembre 2006, le Bureau du Haut Représentant a organisé une réunion interorganisations au cours de laquelle plus de 15 organismes des Nations Unies et autres organisations internationales et régionales intéressées, dont la CNUCED, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Europe, la Commission économique pour l'Afrique (CEA), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, l'Union internationale des transports routiers, ainsi que des organisations sous-régionales intéressées se sont consultés sur les arrangements à prévoir sur le plan matériel et en matière d'organisation aux niveaux sous-régional, régional et mondial en vue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

7. La participation active de toutes les parties prenantes est indispensable à la réussite des préparatifs. L'examen à mi-parcours doit être considéré comme une entreprise collective, ralliant les gouvernements des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit et des pays donateurs, ainsi que les organismes compétents des Nations Unies, les commissions régionales, la Banque mondiale, les banques régionales de développement, le Programme des Nations Unies pour le développement, la CNUCED, l'OMD, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et les organisations régionales et sous-régionales autour d'un seul

objectif : accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. C'est pourquoi on s'efforce de créer chez toutes les parties prenantes un sentiment d'appropriation en les associant étroitement aux préparatifs dès le début. Le Bureau du Haut Représentant assure la coordination d'ensemble, la sensibilisation de l'opinion publique et la mobilisation de l'appui politique et financier en faveur de l'examen à mi-parcours.

8. En application du cadre organisationnel, il est proposé de tenir deux réunions thématiques qui doivent apporter des contributions de fond à l'examen à mi-parcours. Il s'agit lors de ces réunions thématiques : a) d'examiner les aspects matériel et non matériel du commerce de transit des pays en développement sans littoral et de transit; b) d'évaluer la situation des pays en développement sans littoral et de transit sur ces deux importants plans du Programme d'action d'Almaty; et c) de recommander des mesures à prendre. Il est également proposé d'organiser trois examens régionaux. Comme l'Assemblée générale l'a demandé, la CESAP et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) joueront un rôle de premier plan dans l'organisation des examens régionaux, qui devraient avoir lieu au cours de leur session ordinaire de 2008. Les réunions thématiques et les examens régionaux sont deux choses différentes, les participants n'étant pas les mêmes, ni les sujets traités ni le but visé. Si les réunions thématiques doivent permettre d'évaluer les progrès accomplis dans le développement des infrastructures de transport de transit et de la facilitation du commerce, notamment du commerce mondial, les examens régionaux seront axés, quant à eux, sur les systèmes de transport de transit régionaux. Les examens régionaux doivent déboucher sur des mesures concrètes, comme une liste des dispositions à prendre pour établir des systèmes de transport de transit efficaces dans les régions enclavées. Les résultats des réunions thématiques et des examens régionaux constitueront un apport technique à l'examen à mi-parcours.

9. Comme l'Assemblée générale l'a demandé, l'examen à mi-parcours aura lieu durant sa soixante-troisième session. L'Assemblée doit en fixer les dates et les modalités au cours de sa soixante-deuxième session. Les organismes des Nations Unies et les organisations internationales compétentes prévoient d'organiser de nombreuses manifestations parallèles, comme des tables rondes, l'annonce d'importantes initiatives et de grands projets de partenariat, la conclusion d'instruments internationaux et des démonstrations de l'utilisation de l'informatique et des méthodes optimales dans la facilitation du commerce. Le Bureau du Haut Représentant a commencé à consulter les organismes compétents des Nations Unies, les commissions régionales et les organisations régionales sur les préparatifs et l'organisation de ces manifestations parallèles.

10. L'Assemblée générale a décidé d'organiser l'examen à mi-parcours dans les limites des ressources disponibles. Cela étant, dans sa résolution 61/212, l'Assemblée a encouragé les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement, ainsi que les entités privées, à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale créé par le Secrétaire général pour faciliter le suivi de l'application du Programme d'action d'Almaty. Le Bureau du Haut Représentant s'est efforcé de mobiliser des ressources extrabudgétaires pour financer les préparatifs de l'examen à mi-parcours. Les Gouvernements sud-africain, suisse et turc, le Groupe spécial pour la coopération Sud-Sud et les bureaux régionaux du PNUD pour l'Afrique, l'Asie et le Pacifique, l'Asie centrale et l'Amérique latine ont versé des contributions financières pour

permettre aux représentants des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit les moins avancés de participer à la réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, tenue au Burkina Faso du 18 au 20 juin 2007, et à celle portant sur le commerce et la facilitation du commerce, qui doit se tenir en Mongolie les 30 et 31 août 2007.

Réunions thématiques et régionales préparatoires

11. Les coûts élevés des transports en transit et les retards injustifiés résultent de facteurs préjudiciables qui peuvent être classés en deux grandes catégories, à savoir les insuffisances infrastructurelles et les obstacles non matériels. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est dit que l'insuffisance des infrastructures constitue un obstacle majeur à l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces qui auraient amélioré l'intégration des pays en développement sans littoral et de transit dans le système commercial international. On y définit des mesures précises à prendre dans les domaines du transport ferroviaire et routier, des ports, des voies navigables intérieures, des pipelines, du transport aérien et des communications. Une infrastructure et des services de transport et de communications efficaces constituent une condition préalable au développement des pays en développement sans littoral et à leur intégration véritable dans le système commercial international et l'économie mondiale. Les transports et les communications interrégionaux et internationaux facilitent l'expansion du commerce puisque le commerce n'est possible que si les personnes et les biens peuvent être transportés à coût compétitif vers la zone de production ou de consommation. La détérioration de l'infrastructure de transport est l'un des principaux problèmes touchant les pays en développement sans littoral comme les pays en développement de transit. Les moyens de communication sont nécessaires pour faire connaître l'offre en matière de services de transport et pour assurer la rapidité et l'efficacité des transports.

12. 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 *Doing Business* de 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 étaient obligées de garder des stocks plus importants en magasin, imposant à leurs coûts de production une augmentation supplémentaire de 4 à 6 %. Le rapport révèle 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. La facilitation du commerce permet de réduire les coûts de transactions liés aux échanges assez rapidement et à peu de frais grâce à une simplification des conditions à remplir, à une harmonisation des procédures et des documents, à une normalisation des pratiques commerciales et à la réglementation de la présentation des éléments d'information.

13. La facilitation du commerce peut avoir des effets particulièrement bénéfiques pour les pays sans littoral dont les produits doivent traverser plusieurs frontières. Au niveau mondial, les nombreuses formalités d'exportation et d'importation prendraient 31,9 et 39,9 jours, respectivement. 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 facteurs non matériels (les formalités d'arrivée étaient à l'origine de 59 % des retards et les formalités de douane et les inspections, de 16 % des retards).

14. C'est pour évaluer les progrès accomplis, s'agissant de surmonter ces obstacles matériels et non matériels au commerce de transit des pays en développement sans littoral de transit, que les deux réunions thématiques organisées dans le cadre des préparatifs de l'examen à mi-parcours portent sur l'infrastructure de transport de transit et le commerce et la facilitation du commerce. La première, qui est consacrée au développement de l'infrastructure de transport en transit, a été organisée par le Bureau du Haut Représentant à Ouagadougou du 18 au 20 juin 2007. Plus de 130 hauts fonctionnaires et de représentants de haut niveau de pays donateurs, de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit y ont participé, ainsi que des organismes du système des Nations Unies, d'organismes internationaux de financement et de développement et d'organisations régionales et sous-régionales. Les participants ont examiné les progrès accomplis et les difficultés rencontrées en matière de développement et d'entretien des infrastructures de transport, deuxième priorité du Programme d'action d'Almaty. Ils ont également examiné les moyens de renforcer les partenariats mondiaux en vue de la mise en place d'une infrastructure intégrée de transport en transit aux niveaux national, sous-régional et régional. Un certain nombre de manifestations spéciales et de tables rondes ont été organisées pour apporter une contribution de fond aux débats intergouvernementaux. Elles ont porté sur a) l'action menée par l'Organisation des Nations Unies et les organisations internationales en vue de mettre en place des systèmes de transport de transit efficaces; b) la dimension sous-régionale du développement coordonné de l'infrastructure de transport en transit; c) les partenariats entre les secteurs public et privé en vue du développement de l'infrastructure; et d) le développement d'une infrastructure de transport en transit durable.

15. Les participants à la réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit ont adopté le résumé du Président, qui comporte six parties : évaluation du développement de l'infrastructure de transport en transit; mobilisation des ressources financières; coopération sous-régionale et régionale; instauration d'un environnement porteur; rôle des organismes internationaux de financement et de développement; et conclusions. Selon la conclusion de l'évaluation du Président, l'application du Programme d'action d'Almaty a certes progressé mais les pays en développement sans littoral continuent à connaître des problèmes particuliers dus à leur handicap géographique, aggravé par l'absence d'infrastructures de transport en transit adéquates et des procédures et règlements contraignants. Ces problèmes sont l'insuffisance de l'infrastructure de transport ferroviaire et routier, des ports, des voies navigables intérieures, des gazoducs, des transports aériens et des technologies de l'information et des communications; des liaisons manquantes; des règlements et procédures insuffisamment harmonisés; et le manque d'investissements étrangers ou une piètre participation du secteur privé.

16. Dans son résumé, le Président souligne que les budgets nationaux doivent donner la priorité au développement de l'infrastructure de transport en transit et

allouer des ressources nécessaires aux travaux d'entretien et de réparations. Étant donné le faible rendement des investissements dans l'infrastructure, l'aide financière internationale demeure la principale source de financement du développement de l'infrastructure dans les pays en développement sans littoral. Les participants à la réunion se sont félicités de l'augmentation de l'aide publique au développement accordée aux pays en développement sans littoral, mais se sont préoccupés de la part modeste allouée au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communications, qui est passée de 6,3 % en 2003 à 3,7 % en 2004. Ils ont exhorté les organismes internationaux de financement et de développement et les pays donateurs à augmenter l'aide destinée au développement de l'infrastructure de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. Ils ont souligné l'importance de la coopération sous-régionale et régionale dans le développement de l'infrastructure de transport en transit, ainsi que le rôle des organisations régionales. Il faut, à cet égard, apporter une aide financière et technique aux organisations régionales et aux comités chargés de la gestion des couloirs de transit.

17. La deuxième réunion thématique qui doit se tenir dans le cadre des préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty et qui porte sur le commerce et la facilitation du commerce sera organisée par le Bureau du Haut Représentant et le PNUD à Oulan-Bator les 30 et 31 août 2007. Elle sera précédée de deux journées de consultations des pays en développement sans littoral sur les questions touchant leur participation effective et coordonnée aux négociations commerciales de l'OMC, en particulier sur la facilitation du commerce. Les résultats de la réunion feront l'objet d'un compte rendu oral à l'Assemblée générale.

18. Comme l'Assemblée générale l'a demandé dans sa résolution 61/212, la documentation de fond et les données statistiques pertinentes sont bien utilisées dans le processus d'examen. Les conclusions des examens annuels effectués par l'Assemblée sur l'application du Programme d'action d'Almaty, ainsi que des dernières initiatives régionales et sous-régionales, constitueront des éléments précieux pour préparer l'examen. Le Bureau du Haut Représentant a effectué une première étude des documents et données statistiques communiqués par les organismes des Nations Unies, la Banque mondiale, l'OMD, l'Union internationale des transports routiers, l'OMC, les banques régionales de développement et les organisations régionales et sous-régionales. Il a fait distribuer les documents de fond pertinents aux réunions thématiques, à titre de référence. Par ailleurs, la CESAP, la Banque mondiale, la CNUCED, le PNUD et le Bureau du Haut Représentant ont établi des documents de référence et des rapports complémentaires pour faciliter les délibérations des pays pendant la réunion thématique. La Banque mondiale en particulier a lancé un grand programme visant à acquérir de nouvelles connaissances et à étudier de nouvelles méthodes d'action pour régler les problèmes de transit des pays en développement sans littoral. Elle prévoit ainsi de produire une publication phare axée sur les activités de formation et de diffusion, des outils de diagnostic et des projets pilotes. Le programme doit être exécuté au cours des deux prochaines années.

19. Comme indiqué plus haut, trois examens régionaux seront organisés en 2008 avant l'examen à mi-parcours. La CEA, la CESAP et la CEPALC seront les premières impliquées. Les examens régionaux devraient être intégrés au programme des sessions ordinaires des commissions régionales. Les participants aux examens régionaux auront à évaluer les systèmes de transport en transit en place dans les

régions respectives et à établir une liste des dispositions à prendre pour établir des systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral. Le Bureau du Haut Représentant consulte actuellement les commissions régionales compétentes au sujet des examens régionaux.

Suivi de l'application du Programme d'action d'Almaty

20. L'Assemblée générale a demandé au Bureau du Haut Représentant de poursuivre son action en vue de l'établissement d'un ensemble d'indicateurs acceptables sur le plan international qui permettent de mesurer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Le Programme d'action d'Almaty est un document précis mais complet qui traite du cadre politique, de l'infrastructure de transport en transit, du commerce et de la facilitation du commerce et des mesures d'appui international. Il y est dit que les résultats économiques médiocres des pays en développement sans littoral témoignent des effets directs et indirects des facteurs géographiques, du nombre de frontières supplémentaires à franchir et de l'éloignement excessif des principaux marchés, auxquels s'ajoutent des procédures contraignantes et une infrastructure inadéquate. 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 produit intérieur brut. 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 et n'incitent pas les investisseurs à financer des projets dans ces pays.

21. Compte tenu de ce qui précède, le Bureau du Représentant spécial et d'autres organismes internationaux compétents, dont la Banque mondiale et la CESAP, ont continué de rassembler des indicateurs de base qui permettraient de suivre la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces et de mesurer leur incidence sur les principales variables économiques des pays en développement sans littoral. Les participants à la réunion interorganisations évoquée au paragraphe 6 ont également examiné les progrès accomplis dans l'établissement d'un ensemble d'indicateurs acceptables sur le plan international, qui permettraient de mesurer l'application du Programme d'action d'Almaty. À cette réunion, le Bureau du Représentant spécial a présenté un projet de série d'indicateurs. La CESAP a présenté sa méthode de calcul temps/coût pour mesurer l'efficacité des couloirs de transit. Les représentants de ces organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales et sous-régionales compétentes ont approuvé les indicateurs établis par le Bureau du Haut Représentant et ont demandé à ce dernier de les parfaire compte tenu des observations formulées au cours de la réunion. Ils ont demandé à la CESAP d'utiliser sa méthode de calcul temps/coût pour mesurer l'efficacité de certains couloirs de transit. Le Bureau du Haut Représentant s'est fondé sur les travaux de la réunion interorganisations et des consultations de suivi pour établir une série d'indicateurs, qui figure dans l'annexe au présent rapport. Il a pour ce faire exploité les bases de données statistiques du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et professionnelles.

Mobilisation de l'attention internationale sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

22. Le Bureau du Haut Représentant, en collaboration avec le Département de l'information et d'autres services compétents des organismes des Nations Unies, a poursuivi son activité de sensibilisation afin de mobiliser l'attention internationale sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et la nécessité d'appliquer intégralement et effectivement le Programme d'action d'Almaty pour atténuer les conséquences préjudiciables du non-accès à la mer. Le Haut Représentant a tenu de nombreuses réunions bilatérales avec les directeurs des établissements internationaux de financement et de développement concernés. Les sites Web des organismes des Nations Unies ont été largement utilisés à des fins de sensibilisation. Le Bureau du Haut Représentant a créé un site Web consacré à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Un grand nombre de communiqués de presse ont été publiés sur les différentes réunions préparatoires pour inciter les médias internationaux à en donner l'écho.

III. Recommandations et conclusions

23. **L'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action d'Almaty est un important processus visant à déterminer ce qui a été accompli jusqu'à présent, ce qui aurait pu être mieux fait et comment mettre à profit la deuxième moitié de la période de mise en œuvre pour aider au mieux les pays en développement sans littoral. La communauté internationale devrait accorder une importance particulière au processus et y participer activement.**

24. **La mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty devrait s'inscrire dans le cadre de l'action internationale visant la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et l'application du Document final du Sommet mondial de 2005, dans lequel les dirigeants politiques ont réaffirmé leur engagement à aider les pays en développement sans littoral en veillant à l'application intégrale et effective du Programme d'action d'Almaty.**

25. **L'Assemblée générale pourrait envisager de consacrer deux jours de réunion plénière de sa soixante-troisième session à l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action d'Almaty. Il convient d'organiser, juste avant, une réunion préparatoire de deux jours pour permettre aux États Membres d'examiner le document final.**

26. **Le Bureau du Haut Représentant établirait, en étroite concertation avec les organismes des Nations Unies compétents, les grandes lignes du document final de l'examen à mi-parcours pour faciliter les consultations intergouvernementales, en se fondant sur : a) les conclusions de la réunion thématique portant sur le développement de l'infrastructure de transport en transit; b) les conclusions de la réunion thématique portant sur le commerce et la facilitation du commerce; c) les conclusions des réunions régionales; et d) les rapports du Secrétaire général sur l'application du Programme d'action d'Almaty.**

27. **L'examen à mi-parcours ne devrait pas être considéré comme une renégociation du Programme d'action d'Almaty. Le document final devrait au**

contraire être un document pointu propre à renforcer la coopération entre les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit et leurs partenaires de développement, ainsi que les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, sur les plans national, bilatéral, régional et mondial en vue de l'application intégrale du Programme d'action d'Almaty dans les délais prévus.

Annexe

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

Tableau 1
Produit intérieur brut (PIB) et croissance du produit intérieur brut, 2003-2005

	PIB ^a (millions de dollars É.-U.)			Taux de croissance du PIB ^b (pourcentage annuel)			PIB par habitant ^a (dollars É.-U.)			Taux de croissance du PIB par habitant ^b (pourcentage)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Afghanistan	4 585	5 952	7 308	15,7	8,0	14,0	168	186	218	..	..	..
Arménie	2 807	3 577	4 903	14,0	10,5	14,0	924	1 175	1 614	14,4	10,4	14,3
Azerbaïdjan	7 276	8 680	12 561	11,2	10,2	26,2	876	1 039	1 493	10	10	26
Bhoutan	609	729	844	7,1	7,6	6,1	296	334	424	..	..	..
Bolivie	8 092	8 713	9 334	2,9	3,9	4,1	916	974	1 059	0,4	1,6	2,1
Botswana	8 209	9 731	10 317	6,3	5,9	6,2	4 144	4 804	5 014	3,3	8,5	5,7
Burkina Faso	4 182	4 824	5 171	6,5	3,9	4,8	324	386	408	3,1	1,3	3,8
Burundi	595	664	800	(1,2)	4,8	0,9	85	94	112	(4,1)	1,3	(2,8)
Éthiopie	7 942	9 733	11 174	(3,1)	12,3	8,7	90	106	120	(6,2)	9,8	6,3
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 630	5 368	5 766	2,8	4,1	4,0	2 285	2 644	2 778	3,2	2,3	3,8
Kazakhstan	30 834	43 152	57 124	9,3	9,6	9,7	2 076	2 908	3 783	9,6	9,7	9,6
Kirghizistan	1 919	2 212	2 441	7,0	7,0	(0,6)	374	425	464	5,7	5,8	(1,7)
Lesotho	1 065	1 367	1 450	3,1	3,2	1,2	598	737	744	3,2	2,8	1,5
Malawi	1 764	1 903	2 072	6,1	7,1	2,6	143	151	166	3,8	4,4	(0,1)
Mali	4 362	4 874	5 305	7,4	2,2	6,1	337	368	383	0,4	0,2	(0,6)
Moldova	1 981	2 595	2 917	6,6	7,4	7,1	493	617	706	7,0	7,7	7,4
Mongolie	1 274	1 612	1 880	5,6	10,7	6,2	230	253	273	1,4	1,2	0,3
Népal	5 870	6 732	7 391	3,4	3,7	2,7	193	207	232	1,0	(4,0)	3,3
Niger	2 731	3 053	3 405	5,3	0,0	4,5	945	1 155	1 248	1,0	(4,0)	3,3
Ouganda	6 250	6 817	8 724	4,7	5,5	6,6	240	281	316	0,8	2,1	2,9
Ouzbékistan	10 128	12 030	13 951	4,2	7,7	7,0	393	458	466	2,9	6,1	5,5
Paraguay	4 608	5 109	7 328	3,8	4,1	2,9	468	616	694	1,4	1,7	0,5
République centrafricaine	1 195	1 307	1 369	(7,6)	1,3	2,2	286	313	328	(5,8)	0,5	1,3

	PIB ^a (millions de dollars É.-U.)			Taux de croissance du PIB ^b (pourcentage annuel)			PIB par habitant ^a (dollars É.-U.)			Taux de croissance du PIB par habitant ^b (pourcentage)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
République démocratique populaire lao	2 138	2 501	2 875	6,1	6,4	7,0	376	434	485	..	..	..
Rwanda	1 684	1 835	2 153	1,0	4,0	6,0	192	205	234	(0,7)	2,5	4,2
Swaziland	1 906	2 517	2 731	2,4	2,1	1,8	1 840	2 317	2 507	..	..	..
Tadjikistan	1 554	2 076	2 312	10,2	10,6	7,5	244	322	360	9,8	9,1	5,4
Tchad	2 671	4 306	5 469	14,9	29,5	5,6	299	466	507	11,5	28,8	5,2
Turkménistan	5 978	6 741	8 067	..	..	..	1 016	1 079	1 205	1,8	3,0	8,1
Zambie	4 327	5 423	7 270	5,1	5,4	5,2	381	474	627	3,3	3,7	3,5
Zimbabwe	7 913	4 712	3 372	(10,4)	(3,8)	(6,5)	389	237	169	(8,0)	(4,2)	(4,6)
Pays en développement sans littoral	151 077	180 845	217 786	5,0	6,5	5,8	697	831	940	2,7	4,4	4,1
Pays en développement de transit	4 119 481	4 889 979	5 776 860	5,3	5,9	6,0	1 276	1 519	1 760	3,3	4,2	4,3
Pays en développement	7 156 359	8 444 971	9 969 591	5,5	7,3	6,7	3 298	3 715	4 131	2,2	4,5	3,8

Source : Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial en ligne*; Organisation des Nations Unies, Bases électroniques de la Division de statistique.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

^a Sur la base des prix courants et des taux de change actuels.

^b En dollars des États-Unis constants de 2000.

Tableau 2
**Versements d'aide publique au développement et aide totale des donateurs
pour le transport, le stockage et les communications**

	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)</i>			<i>Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Afghanistan	1 590,7	2 188,3	2 775,3	..	34,7	38,5	59,9	326,1	48,0
Arménie	248,8	253,8	193,3	8,5	8,5	3,9	4,4	0,3	0,1
Azerbaïdjan	300,6	176,0	223,4	4,4	4,5	2,0	0,2	0,3	0,5
Bhoutan	76,6	77,9	90,0	13,2	12,8	11,0	8,5	8,3	13,3
Bolivie	929,3	769,7	582,9	12,0	11,9	6,5	2,4	7,9	6,0
Botswana	27,8	46,9	70,9	0,4	0,4	0,8	0,5	0,3	0,4
Burkina Faso	507,5	614,3	659,6	10,8	12,1	12,8	39,0	18,2	23,3
Burundi	227,4	361,5	365,0	33,8	39,1	46,8	0,1	0,2	3,0
Éthiopie	1 594,0	1 819,1	1 937,3	22,9	23,5	17,4	60,4	46,1	71,2
Ex-République yougoslave de Macédoine	266,1	250,4	230,3	..	5,8	4,0	0,2	1,3	2,8
Kazakhstan	270,0	267,7	229,2	1,0	0,9	0,5	131,1	117,4	63,6
Kirghizistan	199,8	261,1	268,5	11,8	10,8	11,4	5,1	8,6	6,6
Lesotho	79,3	106,0	68,8	5,9	5,1	3,8	13,3	5,2	2,2
Malawi	517,4	501,4	575,3	29,5	31,2	28,4	27,9	17,9	13,0
Mali	543,0	567,6	691,5	12,7	13,0	14,1	40,5	48,7	49,3
Mongolie	249,1	262,5	211,9	8,0	8,0	11,6	23,3	11,9	2,7
Népal	463,0	427,5	427,9	16,7	16,8	5,8	35,9	28,3	18,5
Niger	456,7	541,2	515,4	0,9	0,8	15,2	16,1	18,3	12,2
Ouganda	976,1	1 197,6	1 198,0	15,8	15,8	1,3	6,4	43,4	12,8
Ouzbékistan	194,6	245,6	172,3	2,0	1,9	14,0	40,8	32,9	31,9
Paraguay	50,7	21,7	51,1	0,9	0,8	0,6	11,2	17,6	19,3
République centrafricaine	51,2	109,9	95,3	4,2	4,2	7,0	2,9	5,2	4,4
République démocratique populaire lao	300,9	271,5	295,7	16,1	14,9	11,2	36,0	20,9	15,3
République de Moldova	117,9	119,5	191,8	20,8	19,7	5,9	0,2	0,1	0,0
Rwanda	334,9	488,2	576,0	20,0	20,2	27,4	7,6	18,2	25,5
Swaziland	34,2	21,9	46,0	1,4	1,5	1,7	6,2	0,5	21,6
Tadjikistan	147,8	243,2	241,4	11,9	10,1	10,8	0,1	0,6	0,3
Tchad	246,6	321,3	379,8	10,2	10,6	8,6	28,1	33,9	25,1
Turkménistan	27,2	37,2	28,3	0,5	0,5	..	6,3	2,1	0,0
Zambie	589,4	1 125,2	945,0	13,6	..	14,2	47,1	33,2	49,4

	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)</i>			<i>Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>
	Zimbabwe	186,3	186,6	367,7	11,6	0,6	0,7	0,5
Pays en développement sans littoral	11 805	13 882	14 705	10,7	11,7	11,6	662	874	543
Pays en développement de transit	21 532	21 908	27 398	..	..	5,5	2 054	2 632	2 096,0

Sources : Organisation de coopération et de développement économiques, Annexe statistique de coopération pour le développement, Rapport 2006 et Statistiques en ligne sur le développement international.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

Tableau 3
Niveau d'endettement et allègement de la dette au titre
de l'initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE)

	<i>Ratio dette/exportations (pourcentage)</i>		<i>Ratio dette/PIB (pourcentage)</i>		<i>Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulatif en millions de dollars É.-U. en 2005</i>
	2003	2004	2003	2004	
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
Moldova	236	189	96	72	
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 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	

	<i>Ratio dette/exportations (pourcentage)</i>		<i>Ratio dette/PIB (pourcentage)</i>		<i>Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulatif en millions de dollars É-U. en 2005</i>
	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	
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; Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial* en ligne, Organisation des Nations Unies, Objectifs du Millénaire pour le développement (site Web des indicateurs).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

Tableau 4
Exportations et importations de marchandises

	<i>Exportations de marchandises</i>								<i>Importations de marchandises</i>							
	<i>Millions de dollars É.-U.</i>				<i>Pourcentage du total mondial</i>				<i>Millions de dollars É.-U.</i>				<i>Pourcentage du total mondial</i>			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
Afghanistan	144	314	340	..	0,00	0,00	0,00	..	2 101	2 177	2 520	..	0,03	0,02	0,02	..
Arménie	686	715	950	1 004	0,01	0,01	0,01	0,01	1 280	1 351	1 768	2 194	0,02	0,01	0,02	0,02
Azerbaïdjan	2 590	3 615	4 347	6 372	0,03	0,04	0,04	0,05	2 626	3 516	4 200	5 268	0,03	0,04	0,04	0,04
Bhoutan	154	183	304	..	0,00	0,00	0,00	..	249	411	500	..	0,00	0,00	0,01	..
Bolivie	1 598	2 146	2 671	4 223	0,02	0,02	0,03	0,04	1 616	1 844	2 341	2 821	0,02	0,02	0,02	0,02
Botswana	3 024	3 467	4 395	3 919	0,04	0,04	0,04	0,03	2 500	3 340	3 248	2 945	0,03	0,04	0,03	0,02
Burkina Faso	321	479	347	434	0,00	0,01	0,00	0,00	925	1 272	1 279	1 356	0,01	0,01	0,01	0,01
Burundi	38	48	57	54	0,00	0,00	0,00	0,00	157	176	267	366	0,00	0,00	0,00	0,00
Éthiopie	496	678	883	1 043	0,01	0,01	0,01	0,01	2 119	3 087	4 127	4 710	0,03	0,03	0,04	0,04
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	1 676	2 041	2 401	0,02	0,02	0,02	0,02	2 306	2 932	3 228	3 763	0,03	0,03	0,03	0,03
Kazakhstan	12 927	20 093	27 849	38 250	0,17	0,22	0,27	0,32	8 409	12 781	17 353	23 677	0,11	0,14	0,16	0,19
Kirghizistan	582	719	672	794	0,01	0,01	0,01	0,01	717	941	1 108	1 718	0,01	0,01	0,01	0,01
Lesotho	470	697	650	727	0,01	0,01	0,01	0,01	1 081	1 399	1 317	1 460	0,01	0,02	0,01	0,01
Malawi	525	483	497	494	0,01	0,01	0,01	0,00	786	933	1 157	995	0,01	0,01	0,01	0,01
Mali	928	977	1 135	1 354	0,01	0,01	0,01	0,01	1 252	1 291	1 612	1 344	0,02	0,01	0,02	0,01
Moldova	789	980	1 091	1 052	0,01	0,01	0,01	0,01	1 403	1 773	2 293	2 693	0,02	0,02	0,02	0,02
Mongolie	616	870	1 065	1 529	0,01	0,01	0,01	0,01	801	1 021	1 184	1 489	0,01	0,01	0,01	0,01
Népal	662	756	830	817	0,01	0,01	0,01	0,01	1 754	1 870	1 860	2 604	0,02	0,02	0,02	0,02
Niger	352	437	577	610	0,01	0,01	0,01	0,01	622	750	800	760	0,01	0,01	0,01	0,01
Ouganda	562	709	863	970	0,01	0,01	0,01	0,01	1 250	2 023	1 895	2 504	0,02	0,02	0,02	0,02
Ouzbékistan	3 189	4 280	4 837	..	0,04	0,05	0,05	..	2 662	3 392	3 710	..	0,03	0,04	0,04	..
Paraguay	1 242	1 627	1 697	1 906	0,02	0,02	0,02	0,02	2 446	3 097	3 791	5 879	0,03	0,03	0,04	0,05
République centrafricaine	121	125	128	..	0,00	0,00	0,00	..	118	148	171	182	0,00	0,00	0,00	0,00
République démocratique populaire lao	378	361	506	655	0,01	0,01	0,00	0,01	524	506	809	980	0,01	0,01	0,01	0,01
Rwanda	58	98	125	115	0,00	0,00	0,00	0,00	259	284	433	515	0,00	0,00	0,00	0,00
Swaziland	1 574	1 949	1 744	1 818	0,02	0,02	0,02	0,02	1 623	1 877	2 049	2 138	0,02	0,02	0,02	0,02
Tadjikistan	797	915	909	1 399	0,01	0,01	0,01	0,01	881	1 191	1 330	1 723	0,01	0,01	0,01	0,01

	Exportations de marchandises								Importations de marchandises							
	Millions de dollars É.-U.				Pourcentage du total mondial				Millions de dollars É.-U.				Pourcentage du total mondial			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
Tchad	601	2 191	3 032	..	0,01	0,02	0,03	..	777	859	1 117	1 212	0,01	0,01	0,01	0,01
Turkménistan	3 632	3 870	4 939	5 324	0,05	0,04	0,05	0,04	2 512	3 320	3 443	3 595	0,03	0,04	0,03	0,03
Zambie	981	1 461	1 852	2 981	0,01	0,02	0,02	0,03	1 574	2 017	2 575	2 378	0,02	0,02	0,02	0,02
Zimbabwe	1 670	1 926	1 877	1 992	0,02	0,02	0,02	0,02	1 778	2 203	2 750	2 763	0,02	0,02	0,03	0,02
Pays en développement sans littoral	43 072	58 847	73 210	90 877	0,57	0,64	0,70	0,76	49 106	63 782	76 236	90 761	0,63	0,68	0,71	0,74
Pays en développement de transit	952 853	1 251 677	1 578 733	1 866 048	12,66	13,65	15,12	15,51	902 798	1 203 740	1 435 697	1 698 007	11,67	12,74	13,41	13,91
Pays en développement	2 410 557	3 090 696	3 750 526	4 408 951	32,03	33,72	35,92	36,79	2 232 262	2 877 627	3 359 059	3 915 401	28,86	30,46	31,36	32,09

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques 2007*.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

Tableau 5
Documents et temps nécessaires et coûts des importations/exportations

	<i>Documents nécessaires aux exportations (nombre)</i>		<i>Temps nécessaire aux exportations (jours)</i>		<i>Coût des exportations 2006 (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Documents nécessaires aux importations (nombre)</i>		<i>Temps nécessaire aux importations (jours)</i>		<i>Coût des importations 2006 (millions de dollars É.-U.)</i>
	2005	2006	2005	2006		2005	2006	2005	2006	
Afghanistan	7	7	66	66	2 500	10	11	97	88	2 100
Arménie	7	7	34	34	1 600	6	6	37	37	1 750
Azerbaïdjan	7	7	69	69	2 275	18	18	79	79	2 575
Bhoutan	10	10	39	39	1 230	14	14	42	42	1 950
Bolivie	12	12	26	26	1 110	12	12	36	36	1 230
Botswana	6	6	37	37	524	9	9	42	42	1 159
Burkina Faso	9	9	69	69	1 215	13	13	66	66	1 700
Burundi	12	12	80	80	3 625	14	14	124	124	3 705
Éthiopie	8	8	46	46	1 700	11	11	52	52	2 455
Ex-République yougoslave de Macédoine	10	10	32	32	1 070	10	10	35	35	1 070
Kazakhstan	14	14	93	93	2 780	18	18	87	87	2 880
Kirghizistan	–	–	–	–	–	18	18	127	127	3 032,0
Lesotho	6	6	46	46	1 270	9	9	51	51	1 270
Malawi	8	8	44	44	1 565	16	16	60	60	1 590
Mali	10	11	66	67	1 752	16	16	61	61	2 680
Moldova	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mongolie	11	11	66	66	3 007	10	10	74	74	3 030
Népal	7	7	44	44	1 599	10	10	37	37	1 800
Niger	9	9	34	34	–	19	19	89	89	3 266
Ouganda	12	12	42	42	1 050	19	19	67	67	2 945
Ouzbékistan	10	10	44	44	2 550	18	18	139	139	3 970
Paraguay	14	14	63	60	685	13	13	31	31	1 077
République centrafricaine	9	9	63	63	1 502	19	19	60	60	1 572
République démocratique populaire lao	12	12	66	66	1 420	16	16	78	78	1 690
Rwanda	–	–	–	–	3 840	19	20	93	95	4 080
Swaziland	–	9	–	9	1 857	–	14	–	35	1 950

	Documents nécessaires aux exportations (nombre)		Temps nécessaire aux exportations (jours)		Coût des exportations 2006 (millions de dollars É.-U.)	Documents nécessaires aux importations (nombre)		Temps nécessaire aux importations (jours)		Coût des importations 2006 (millions de dollars É.-U.)
	2005	2006	2005	2006		2005	2006	2005	2006	
Tadjikistan	–	14	–	72	4 300	–	10	–	44	3 550
Tchad	7	7	87	87	1 860	14	14	111	111	2 400
Turkménistan	–	–	–	–	–	–	–	–	–	..
Zambie	16	16	60	60	2 500	19	19	62	62	2 640
Zimbabwe	9	9	52	52	3 175	15	15	66	66	4 565
Pays en développement sans littoral	10	9,5	52,6	51,6		14	13,7	70,4	65,8	2 100

Sources : Banque mondiale, *Doing Business* (la Pratique des affaires) en ligne.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

Tableau 6
Indicateurs relatifs aux infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral

	Réseau routier (km)		Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)		Réseau ferroviaire (km)			Aéroports avec des pistes en dur en 2006	Voies navigables (km)		Oléoducs en 2006 (km)
	2003 ^a	2004	2003 ^a	2004	2003	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Afghanistan	34 789	34 782	23,7	23,7	..	..	..	11	..	1 200	466 (gaz)
Arménie	7 633	..	97	..	..	711	845	11	..	..	2 002 (gaz)
Azerbaïdjan	27 016	59 141	47	49,4	..	2 122	2 957	27	..	..	3 190 (gaz); 2 436 (pétrole)
Bhoutan	8 050	..	62	..	..	..	..	1	..	..	..
Bolivie	60 762	62 479	7,1	6	..	..	..	16	..	10 000	4 907 (gaz); 2 475 (pétrole); 1 589 (produits raffinés)
Botswana	25 233	24 455	35,1	36,5	888	..	..	10	..	..	..
Burkina Faso	12 506	15 272	16	31	622	..	..	2	..	..	..
Burundi	14 480	12 322	7,1	10,4	..	..	..	1	..	..	..
Éthiopie	33 856	36 469	12,9	19,1	..	..	681	14	..	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	8 684	..	63,8	..	..	..	699	10	..	..	268 (gaz); 120 (pétrole)
Kazakhstan	..	90 018	93,4	..	13 770	13 770	13 700	67	..	4 000	659 (condensat); 11 019 (gaz); 10 338 (pétrole); 1 095 (produits raffinés)
Kirghizistan	18 500	..	91	90	..	..	470	18	..	600	254 (gaz); 16 (pétrole)
Lesotho	5 940	..	18,3	..	..	..	..	3	..	..	..
Malawi	15 451	..	45	..	..	..	797	6	..	700	..
Mali	15 100	18 709	..	18	..	..	729	9	..	1 815	..
Moldova	12 730	12 733	86,2	86,2	..	..	1 138	6	..	424	606 (gaz)
Mongolie	49 250	..	3,5	..	1 810	1 810	1 810	12	580	..	..
Népal	15 905	17 380	..	56,9	59	59	59	10	..	..	..
Niger	10 100	14 565	..	25	..	..	..	9	..	300	..

	Réseau routier (km)		Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)		Réseau ferroviaire (km)			Aéroports avec des pistes en dur en 2006	Voies navigables (km)		Oléoducs en 2006 (km)
	2003 ^a	2004	2003 ^a	2004	2003	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Ouganda	70 746	..	23	..	259	259	1 244	5	..	200	9 594 (gaz); 868 (pétrole)
Ouzbékistan	81 600	..	87,3	..	4 126	4 126	3 950	34	..	1 100	..
Paraguay	29 500	..	50,8	..	..	..	36	12	..	3 100	..
République centrafricaine	23 810	..	..	..	..	..	..	3	..	2 800	..
République démocratique populaire lao	31 210	..	14,4	..	..	..	..	9	..	4 600	540 (produits raffinés)
Rwanda	12 000	14 008	8,3	19	..	..	..	4	..	..	..
Swaziland	3 594	..	30	..	..	..	301	1	..	..	..
Tadjikistan	27 767	..	..	..	..	..	482	17	..	200	549 (gaz); 38 (pétrole)
Tchad	33 400	..	0,8	..	..	..	..	7	..	..	205 (pétrole)
Turkménistan	24 000	..	81,2	..	..	..	2 440	22	..	1 300	6 441 (gaz); 1 361 (pétrole)
Zambie	91 440	..	22	..	1273	..	2 173	10	..	..	771 (pétrole)
Zimbabwe	97 267	..	19	..	..	..	3 077	17	..	..	261 (produits raffinés)
Pays en développement sans littoral	973 837	1 040 175		40,1			39 098	384			

Sources : Banque mondiale, Indicateurs de développement en ligne et Central Intelligence Agency des États-Unis, *World Factbook 2007* en ligne.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

^a Données de 2003 ou données les plus récentes disponibles pour le pays concerné.

Tableau 7
Indicateurs relatifs aux télécommunications dans les pays en développement sans littoral

	Lignes téléphoniques principales en 2003 ^a (pour 100 habitants)	Abonnés au service de téléphonie mobile en 2003 ^a (pour 100 habitants)	Ordinateurs personnels en 2003 ^a (pour 1 000 habitants)	Usagers d'Internet (pour 1 000 habitants)		Investissement dans les télécommunications en 2003 ^a (millions de dollars É.-U.)	Importations d'équipements de télécommunications en 2002 (millions de dollars É.-U.)
				2003 ^a	2004		
Afghanistan	0,2	1,0	15,8	0,7	0,9	29,6	..
Arménie	14,8	3,0	15,0	46,1	49,6	28,7	15,8
Azerbaïdjan	11,4	12,8	13,6	42,5	49,1	2,8	39,0
Bhoutan	3,4	1,1	..	17,2	22,3	162,0	..
Bolivie	7,3	13,1	39,8	35,1	38,9	19,0	54,0
Botswana	7,5	29,7	2,1	33,9	33,9	24,0	87,6
Burkina Faso	0,5	1,9	1,8	3,9	4,2	30,0	8,5
Burundi	0,3	0,9	2,4	2,0	3,4	0,1	1,9
Éthiopie	0,6	..	..	1,1	1,6	87,5	22,0
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,2	37,2	1,5	62,2	78,3	..	29,0
Kazakhstan	14,1	8,4	14,4	20,1	26,6	0,9	100,6
Kirghizistan	7,6	2,7	3,5	39,7	51,6	29,8	..
Lesotho	1,6	4,7	56,6	16,7	23,9	..	2,1
Malawi	0,8	1,3	2,3	2,9	3,7	..	14,3
Mali	0,6	2,3	21,3	2,8	3,8	44,3	..
Moldova	21,9	13,2	77,3	68,1	96,3	8,2	23,5
Mongolie	5,6	13,0	3,6	3,8	6,6	21,0	10,5
Népal	1,6	..	0,6	1,5	1,8	..	..
Niger	0,2	0,6	33,7	20,4	24,9	..	2,1
Ouganda	0,2	..	4,0	4,7	7,2	..	28,9
Ouzbékistan	6,7	3,0	..	19,1	33,6	41,0	..
Paraguay	4,7	29,9	..	3,5	4,3	..	32,8
République centrafricaine	0,2	1,0	1,6	1,5	2,3	..	..
République démocratique populaire lao	1,2	2,0	..	3,4	3,6	7,1	..
Rwanda	0,3	1,6	..	1,8	1,9	..	4,8

	<i>Lignes téléphoniques principales en 2003^a</i> <i>(pour 100 habitants)</i>	<i>Abonnés au service de téléphonie mobile en 2003^a</i> <i>(pour 100 habitants)</i>	<i>Ordinateurs personnels en 2003^a</i> <i>(pour 1 000 habitants)</i>	<i>Usagers d'Internet (pour 1 000 habitants)</i>		<i>Investissement dans les télécommunications en 2003^a</i> <i>(millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Importations d'équipements de télécommunications en 2002</i> <i>(millions de dollars É.-U.)</i>
				2003 ^a	2004		
Swaziland	4,4	1,4	28,7	24,4	32,2	27,6	8,3
Tadjikistan	3,7	8,1	..	0,7	0,8	6,5	..
Tchad	0,2	0,8	2,2	3,3	6,4	35,3	..
Turkménistan	7,7	0,7	..	4,3	7,6	7,3	..
Zambie	0,8	1,3	8,5	9,7	20,1	5,0	18,1
Zimbabwe	2,6	2,2	52,7	62,2	63,4	..	..
Pays en développement sans littoral	5,1	6,8	15,2	18,0	22,7	29,4	504

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques* en ligne.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculés exclusivement d'après les données disponibles.

^a Données de 2003, sinon les données disponibles les plus récentes dans un pays.

Tableau 8
**Flux d'investissements étrangers directs dans les pays
en développement sans littoral**

(En millions de dollars des États-Unis)

	2002	2003	2004	2005
Afghanistan	1	2	1	1
Arménie	144	157	217	220
Azerbaïdjan	1 393	3 285	3 556	1 680
Bhoutan	..	1	1	1
Bolivie	677	197	65	(277)
Botswana	403	418	391	346
Burkina Faso	15	29	14	19
Burundi	..	..	(2)	(1)
Éthiopie	255	465	545	205
Ex-République yougoslave de Macédoine	78	95	157	100
Kazakhstan	2 590	2 092	4 113	1 738
Kirghizistan	5	46	175	47
Lesotho	27	42	53	47
Malawi	6	4	(1)	3
Mali	244	132	101	159
Moldova	133	78	154	225
Mongolie	78	132	93	182
Népal	(6)	15	..	5
Niger	5	11	20	12
Ouganda	185	202	222	258
Ouzbékistan	65	70	1	45
Paraguay	6	21	41	219
République centrafricaine	6	3	(13)	6
République démocratique populaire lao	25	19	17	28
Rwanda	3	5	8	8
Swaziland	90	(61)	60	(14)
Tadjikistan	36	14	272	54
Tchad	924	713	478	705
Turkménistan	100	100	(15)	62
Zambie	82	172	239	259
Zimbabwe	26	4	9	103
Pays en développement sans littoral	7 593	8 463	10 972	6 447
Pays en développement de transit	94 437	91 687	112 580	14 336
Pays les moins avancés (moins les pays en développement sans littoral)	4 825	9 053	7 057	7 964

	2002	2003	2004	2005
Ensemble des pays en développement	162 055	172 846	260 236	320 670
Pays développés	442 766	360 831	410 941	555 927
Monde	617 732	557 869	710 755	916 277

Source : CNUCED, *Manuel de statistiques* en ligne.

Note : les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. Les totaux de groupe et les moyennes ont été calculées exclusivement d'après les données disponibles.
