



Assemblée générale

Distr. générale
23 juillet 2008
Français
Original : anglais

Soixante-troisième session

Point 55 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

Mise en œuvre 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 62/204 de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci priait le Secrétaire général de lui soumettre, à sa soixante-troisième session, un rapport sur les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment ses recommandations, dans la perspective d'examen à mi-parcours du Programme d'action, qui aura lieu les 2 et 3 octobre 2008, au cours de deux journées de réunions plénières de haut niveau pendant la soixante-troisième session. On verra dans le présent rapport que, au cours des cinq dernières années, les pays en développement sans littoral et de transit, avec l'aide des partenaires de développement, ont progressé dans l'application des mesures prévues dans le Programme d'action d'Almaty. Les partenariats destinés à répondre aux besoins particulier des pays en développement sans littoral se sont renforcés.

* A/63/150.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–4	3
II. Situation socioéconomique d'ensemble des pays en développement sans littoral.	5–12	4
III. Priorité 1. Questions fondamentales de politique de transit.	13–26	6
IV. Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures	27–38	10
V. Priorité 3. Commerce international et facilitation du commerce.	39–51	13
VI. Priorité 4. Mesures d'appui international	52–67	19
VII. Préparation de l'examen à mi-parcours et suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty	68–76	22
VIII. Conclusions et recommandations.	77–83	25
Annexe		
Indicateurs de développement et indicateurs relatifs au transport dans les pays en développement sans littoral		27

I. Introduction

1. Après l'adoption de la Déclaration du Millénaire, qui appelait à un partenariat mondial pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral, et en application de la résolution 57/242, 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 a eu lieu à Almaty (Kazakhstan) en août 2003. Deux documents ont été adoptés : la Déclaration 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 transit¹.

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.

3. Au cours des cinq dernières années, avec l'aide de leurs partenaires de développement, les pays en développement sans littoral et de transit ont progressé de façon appréciable dans la mise en œuvre des mesures précises convenues dans le Programme d'action d'Almaty. Les pays en développement sans littoral et de transit en Afrique, en Asie et en Amérique latine ont réussi à donner une place prioritaire, dans leur programme de développement, à la question du transport en transit. Le processus d'Almaty offre un cadre solide pour des solutions aux problèmes de transport en transit profitables à la fois aux pays en développement sans littoral et de transit. Ces pays ont accéléré la refonte de leur politique, tandis que leurs partenaires de développement augmentaient leur aide au développement. La communauté internationale a constaté que les coûts élevés du transport en transit représentaient un obstacle plus redoutable que les droits de douane de la nation la plus favorisée pour les pays en développement sans littoral. Depuis 2003, l'aspect le plus frappant de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty est le fait que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral sont désormais largement reconnus et que leurs partenaires de développement sont beaucoup plus engagés dans le développement des moyens de transport et de la facilitation du commerce de ces pays, comme ils le sont s'agissant de l'aide, de l'allègement de la dette et de l'accès aux marchés. Les institutions multilatérales et les organismes de développement et organisations régionales prêtent une attention plus grande et accordent des ressources plus importantes à la mise en place de systèmes efficaces de transit.

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 I.*

4. Au paragraphe 9 de sa résolution 62/204, l'Assemblée générale décidait de tenir, au cours de sa soixante-troisième session, à New York, dans les limites des ressources disponibles, des séances plénières de haut niveau d'une durée de deux jours consacrées à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Au paragraphe 10 de la même résolution, l'Assemblée générale soulignait que l'examen à mi-parcours devait donner à la communauté internationale l'occasion d'évaluer les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de convenir de l'action qu'il faudrait mener pour accroître, grâce à des partenariats mondiaux, l'aide à fournir aux pays en développement sans littoral afin de faciliter leur participation effective au commerce international et à l'économie mondiale.

II. Situation socioéconomique d'ensemble des pays en développement sans littoral

5. On compte 31 pays en développement sans littoral; leur population atteint 370 millions et leur superficie est de 16,3 millions de kilomètres carrés. Malgré certains progrès, les pays en développement sans littoral continuent à se heurter à de graves difficultés dans l'action qu'ils mènent pour réduire de moitié l'extrême pauvreté et élever les niveaux de vie de leur population et ils restent marginalisés, dans l'économie mondiale et dans le système commercial international. Les difficultés des pays sans littoral se font sentir dans tous les aspects de leur développement et de leur lutte contre la pauvreté, mais c'est leur impact sur l'évolution du commerce extérieur de ces pays qui est le plus grave. Les coûts de transport supplémentaires occasionnés par le transit, qui sont à la charge des pays sans littoral, entravent leurs exportations, car ce fardeau limite les exportations potentielles et les marchés où ces pays seraient assez compétitifs. Les coûts de transport élevés demeurent le principal obstacle à leur accès équitable aux marchés mondiaux et à la concurrence avec les autres pays.

6. Les coûts de transport élevés que subissent les pays en développement sans littoral dans leurs importations augmentent de leur côté les prix non seulement des articles de consommation mais également du carburant, des biens d'équipement et des intrants, ce qui alourdit le coût de la production agricole et industrielle. Les recherches faites au cours des cinq dernières années ont bien souligné la relation de cause à effet entre l'existence de services de transport adéquats et les possibilités d'un développement s'appuyant sur le commerce international, et ont mis en évidence la corrélation entre la possession d'un réseau de moyens de transport fonctionnels et la participation au système commercial mondial. Les frais de transport paralysent considérablement le commerce. La réduction des échanges commerciaux a un effet direct négatif sur le produit intérieur brut. En outre, les coûts élevés tenant à une géographie défavorable diminuent le rendement des capitaux, qui doit être assez élevé pour que les investisseurs financent un projet dans un pays donné. La structure des exportations est également un facteur important, car les coûts de transport représentent une proportion plus faible des exportations à forte valeur ajoutée que des exportations à faible valeur ajoutée. En outre, une classe plus large faite au commerce régional entraînerait, pour un pays donné, une diminution des coûts de transport moyens qu'il subit, en réduisant les distances, comme c'est le cas habituellement dans des échanges à caractère régional.

7. Malgré la persistance de ces difficultés, des progrès manifestes ont été accomplis dans le développement économique d'ensemble et la croissance des pays en développement sans littoral en tant que groupe. Ces pays ont profité d'une conjoncture économique généralement favorable depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en 2003. La croissance économique mondiale est entraînée par les pays en développement; le commerce entre pays en développement augmente plus vite que le commerce avec les pays développés. En particulier, la croissance économique des principaux pays de transit, la Chine, le Brésil, l'Inde, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud et la Turquie est très rapide et les pays en développement sans littoral qui sont leurs voisins profitent des retombées de cette croissance. La croissance de la demande de matières premières a été particulièrement bénéfique à plusieurs pays en développement sans littoral.

8. Le produit intérieur brut des pays en développement sans littoral, pris ensemble, a augmenté de près de 8 % par an entre 2003 et 2006. Une croissance aussi rapide a été entraînée surtout par les cours élevés des produits de base, mais aussi par une meilleure performance de leur économie. Malgré les disparités entre pays en développement sans littoral, la croissance annuelle de leur PIB par habitant augmente, celui-ci atteignant 688 dollars en 2006 pour l'ensemble du groupe. À l'exception du Zimbabwe, tous les pays en développement sans littoral ont vu entre 2003 et 2006 leur PIB par habitant augmenter.

9. En 2006, les pays en développement sans littoral ont reçu 11,8 milliards de dollars d'investissements directs étrangers contre 8,5 milliards de dollars en 2003 et 3,9 milliards de dollars en 2000. Cette forte augmentation des investissements s'explique surtout par l'énorme apport de capitaux destinés à mettre en valeur les gisements pétroliers de la mer Caspienne, à la construction de l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan entre l'Azerbaïdjan et la Turquie, à celle de l'oléoduc Atas-Alanshankou, en Chine, et à l'exploitation, au Tchad, du gisement pétrolifère de Doba. Pris ensemble, le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, le Tchad et la Bolivie ont absorbé plus de 70 % des investissements directs étrangers allant à des pays en développement sans littoral. La production pétrolière était inexistante au Tchad, pays sans littoral, avant 2003, mais avec l'achèvement de l'oléoduc de 1 000 kilomètres de long reliant le Tchad au Cameroun en juillet 2003, le Tchad a commencé à produire du pétrole. Depuis, le niveau de la production de pétrole du Tchad a régulièrement augmenté pour atteindre 160 000 barils par jour en 2006. D'importants travaux de prospection se poursuivent et la production devrait nettement augmenter encore.

10. En raison de la faiblesse de leur productivité, du faible rendement des investissements et de la faible croissance de leurs exportations, les pays en développement sans littoral restent excessivement endettés. Le rapport de leur endettement extérieur à leur revenu national brut était globalement de 51,1 %, près de deux fois ce qu'était ce rapport pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Mais des progrès sont manifestes. Le rapport de l'encours de la dette aux exportations a été ramené de 2,25 en 2003 à 1,37 en 2006. La part de la dette dans le revenu national brut a été ramenée de 64,9 % en 2003 à 51,1 % en 2006. En janvier 2007, neuf pays en développement sans littoral (la Bolivie, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Malawi, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Rwanda et la Zambie) avaient atteint le point d'achèvement, quatre (l'Afghanistan, le Burundi, la République centrafricaine et le Tchad) avaient atteint le point de décision et deux (le Kirghizistan et le Népal) étaient au point de prédécision de l'Initiative pour les pays

pauvres très endettés (PPTE) de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international. Cinq pays en développement sans littoral (le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Mali, l'Ouganda et le Rwanda) bénéficiaient d'un allègement de leur dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale en juillet 2006. Cependant, ces pays demeuraient vulnérables aux chocs portant atteinte à leurs exportations et demeurent dépendants d'un financement assorti de conditions très libérales et d'une gestion prudente de leur dette. L'aide internationale à la diversification des exportations, à la création de capacités institutionnelles et à l'accès aux marchés sont des conditions essentielles pour empêcher que ces pays retombent dans le piège d'un endettement extérieur excessif.

11. Pour ce qui est des tendances sociales, les pays en développement sans littoral demeurent non seulement les plus pauvres, à l'aune de leur revenu par habitant, mais la plupart se trouvent également très mal placés au regard des indicateurs de développement humain et de pauvreté. Le *Rapport 2007-2008 du PNUD sur le développement humain* montre en effet que 10 des 20 derniers pays au classement de l'indicateur du développement humain étaient des pays en développement sans littoral.

12. La croissance économique et le bien-être social dans les pays en développement sans littoral demeurent fortement dépendants de la conjoncture économique internationale et notamment du récent ralentissement de l'économie mondiale, de la crise alimentaire, de la fluctuation des prix des matières premières et de la récente crise du marché du crédit.

III. Priorité 1

Questions fondamentales de politique de transit

13. Le Programme d'action d'Almaty engageait les pays en développement sans littoral et de transit à revoir et réviser leur réglementation pour permettre une plus grande participation du secteur privé aux opérations de transport en transit, à améliorer la transparence des formalités de transit et de passage aux frontières, à rationaliser les formalités administratives, à simplifier le contrôle aux frontières, à adhérer aux conventions internationales et à développer la coopération régionale et sous-régionale.

14. Les efforts que font les pays en développement sans littoral et de transit pour adopter une politique économique cohérente et stable ont un impact positif sur leurs opérations de transport en transit. L'évolution des attitudes et des mentalités a aidé à faire que des services publics tels que les douanes, les administrations portuaires et les chemins de fer sont désormais plus orientés vers la satisfaction du client, ce qui a nettement amélioré les conditions des transports en transit.

15. L'évolution des politiques, au cours des cinq dernières années, a eu un impact direct sur les transports en transit : c'est le cas de la réforme des chemins de fer (par la commercialisation ou la privatisation), de la libéralisation des services de transit, d'une volonté de faire plus largement participer le secteur privé à la gestion des itinéraires de transit et à l'équipement du pays, de l'utilisation des données électroniques, d'un soutien institutionnel au transport en transit, de l'entrée en vigueur d'accords intergouvernementaux détaillés, du fait que de plus nombreux États ont accédé aux conventions multilatérales en matière de transit, de la plus

grande collaboration des secteurs privé et public, et d'une plus large coopération aux niveaux bilatéral, régional et international.

16. Des progrès ont été faits aussi dans la libéralisation des services de transport en transit aux niveaux national et régional. Au niveau national, on peut citer les initiatives consistant à fragmenter les monopoles ferroviaires nationaux et à ouvrir la porte à la concurrence du transport routier. Dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit, les compagnies ferroviaires nationales sont désormais en concurrence avec les opérateurs routiers. Dans beaucoup de pays, l'État fait désormais obligation à la compagnie de chemins de fer d'observer les principes du droit commercial. La privatisation des chemins de fer implique ordinairement des conditions de gestion et d'investissement en capital qui sont offertes par des consortiums entraînés par le secteur privé, qui reçoivent normalement des concessions d'exploitation de 10 ou de 20 ans.

17. En Afrique de l'Ouest, la libéralisation des services de transit s'est accélérée depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty. Le chemin de fer reliant Dakar à Bamako est exploité depuis 2003 par des intérêts privés, le consortium franco-canadien Transrail, pour une période de 25 ans, avec une option de renouvellement de 10 ans du contrat de gestion. L'Afrique du Sud a entrepris des réformes pour assurer une plus grande participation du secteur privé au développement et à l'entretien des infrastructures. En particulier, TransAfrica Concessionnaires et Bakwena Platinum Concessionnaires sont responsables de l'autoroute N4, qui relie l'Afrique du Sud au Mozambique à l'est, et l'autoroute N4, qui la relie au Botswana et à la Namibie à l'ouest. Les pays en développement asiatiques sans littoral et de transit ont également pris des mesures pour libéraliser le transit. Par exemple, la libéralisation des transports routiers entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande a entraîné une réduction des frais de transport pour le premier de ces pays, qui est sans littoral, de l'ordre de 30 à 40 %.

18. L'étude faite récemment par la Banque mondiale montre que la vétusté des camions et la faible utilisation des véhicules utilitaires sont des raisons bien plus critiques du niveau élevé des coûts de transport que le mauvais état des routes dans certaines régions, en particulier l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale. Diverses mesures ont été prises pour améliorer la situation, notamment par des incitations fiscales. Par exemple, le Gouvernement malien a exempté les véhicules neufs pour accélérer le renouvellement du parc de camions utilisés pour le transport de marchandises entre le Mali et les pays voisins. Au Nigéria, où 80 % des camions sont dans un état de dégradation avancé, on utilise aussi des incitations fiscales pour encourager les transporteurs à renouveler leur flotte de camions. Au Sénégal, il est interdit d'importer des véhicules vieux de plus de cinq ans.

19. La libéralisation des services de transport au niveau national a eu un effet de contagion au niveau régional, dans certaines régions du monde. En Afrique orientale et australe, la fragmentation des monopoles de transport, au niveau national, a amené une libéralisation générale de la réglementation, qui autorise des opérateurs étrangers à pénétrer sur de nouveaux marchés. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a joué à cet égard un rôle moteur. La libéralisation en Afrique orientale et australe a ravivé la concurrence et amélioré l'efficacité du transport routier, forçant les chemins de fer à s'adapter et à s'améliorer. Cependant, les nouvelles concessions ferroviaires et portuaires ont souvent donné des résultats médiocres, faute de ressources et aussi faute de mécanismes de contrôle de

l'application des accords. Il faut donc aider les pays en développement sans littoral de l'Afrique à participer au mieux à la négociation des concessions.

20. Le secteur public et le secteur privé entreprennent des réformes institutionnelles. On s'efforce de renforcer la concertation entre le secteur privé et le secteur public pour éliminer les goulets d'étranglement qui existent en différents points du réseau de services de transit. Beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit ont créé des commissions de facilitation des transports et des échanges, où siègent des représentants du secteur privé et du secteur public, ainsi que des administrations s'occupant du commerce extérieur, des transports, des passages aux frontières et des douanes, des représentants du secteur privé, notamment des chambres de commerce nationales, des transitaires et autres fournisseurs de services de transport. Les organismes des Nations Unies, notamment la CNUCED et les commissions régionales, ont apporté l'assistance technique nécessaire pour créer ces commissions nationales de facilitation du transport et des échanges.

21. Le secteur privé, dans les pays en développement sans littoral, a également de plus en plus créé des organismes professionnels tels que les associations de transporteurs routiers ou les associations de transitaires, pour créer des instances de représentation et de dialogue avec les autorités afin d'encourager la défense de leurs intérêts communs et d'améliorer la législation du transport en transit. Ces organismes professionnels sont affiliés à des fédérations régionales et sous-régionales qui représentent et encouragent les intérêts de leurs membres. Ces réformes ont aidé le secteur public et le secteur privé à assumer dans la société les rôles nouveaux qui leur sont donnés. Ces réformes ont également encouragé un climat de coopération et de collaboration entre le secteur public et le secteur privé.

22. Une réglementation efficace et la mise en place de conditions favorables sont des conditions préalables de l'efficacité du système de transport en transit. Les conventions internationales et les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les gouvernements sont les principaux instruments de l'harmonisation, la simplification, la normalisation des règles et de la documentation. Depuis l'adoption du Programme d'action, 23 pays en développement sans littoral et de transit ont accédé à 14 conventions multilatérales dans le domaine du transport en transit ou les ont ratifiées. Le Bureau du Haut-Représentant du Secrétaire général pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral, et les petits États insulaires en développement, en étroite coopération avec le Bureau des affaires juridiques et les commissions régionales, a continué à faire connaître l'importance des conventions multilatérales et a facilité le processus d'accession des pays en développement sans littoral et de transit à ces conventions. À cette fin, plusieurs conventions relatives au transit ont figuré en bonne place lors des cérémonies des traités organisées à l'ONU en 2004 et 2008.

23. Une stratégie d'amélioration des systèmes de transport en transit suppose d'abord des mesures régionales, car la coopération entre les pays sans littoral et leurs voisins de transit est essentielle pour pouvoir résoudre plusieurs aux problèmes du transit. Mais pour que cette coopération soit viable, elle doit se fonder sur les intérêts mutuels des pays sans littoral et des pays de transit. La coopération et l'intégration régionale entre les pays en développement sans littoral et de transit sont un moyen utile de mettre en commun des ressources limitées et de tirer parti des économies d'échelle possibles. Plusieurs initiatives régionales visaient à

améliorer les équipements de transport en transit, et à mieux les utiliser, au niveau régional, pour le profit des pays en développement sans littoral. À cet égard, le plan d'action à court terme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) sur les infrastructures et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne jouent un rôle important. L'Initiative de développement spatial et des couloirs de développement s'implante en Afrique australe. Cette initiative replace le transport en transit dans le contexte plus large du développement socioéconomique, étant donné l'interdépendance du secteur des transports et d'autres secteurs économiques tels que le tourisme, l'agriculture, l'exploitation minière ou l'information. Cette initiative donne également la priorité à la recherche d'investissements directs étrangers dans la région.

24. Les communautés économiques régionales sont d'importantes institutions qui coopèrent avec les donateurs multilatéraux et bilatéraux et les institutions financières régionales à la conception et l'application de politiques d'amélioration des transports en transit. La CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine coopèrent à la mise en œuvre d'un programme de facilitation du transit routier, pour fluidifier les systèmes de transport et éliminer divers obstacles non tarifaires. Les composantes du programme seront exécutées, testées et évaluées expérimentalement en 2004-2009. La mise en œuvre complète suivra en 2009. Le programme vise notamment l'harmonisation de l'application de la Convention sur le transit routier inter-États des marchandises (TRIE), afin de faciliter l'adoption d'un document douanier unique; la création d'observatoires dont le but est de repérer et de décourager les pratiques répréhensibles le long des principaux itinéraires de transit et l'ouverture de postes frontière communs pour accélérer les formalités douanières aux frontières.

25. En Amérique latine, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud cherche à consolider l'intégration physique des moyens de transport de 12 pays d'Amérique du Sud : les ponts, les routes, les voies ferrées, les voies d'eau et les gazoducs. Au cours des six années écoulées depuis le lancement du plan, une stratégie d'équipement à l'échelle du continent a été définie; elle repose sur 10 pôles géoéconomiques, autour desquels s'organiseront l'aménagement du territoire et le développement durable. Trente et un projets d'intégration ont été approuvés au titre de cette initiative et revêtiront un caractère prioritaire en 2004. Un investissement total de 1,7 milliard de dollars est prévu pour ces ouvrages d'équipement, notamment la remise en état et le revêtement des routes, le passage aux frontières et l'amélioration des ponts, ces ouvrages ayant un impact direct sur le développement des transports dans les deux pays sans littoral de la région que sont le Paraguay et la Bolivie.

26. La Communauté est-africaine, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, la Communauté de développement de l'Afrique australe et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional (TTCA) jouent un rôle de plus en plus important. Les instruments de facilitation du commerce et des transports en transit tels que le formulaire unique de déclaration des marchandises, qui est remplacé le document de transit douanier routier, le régime de garantie du cautionnement douanier, la police d'assurance automobile aux tiers et l'harmonisation des poids et des dimensions des véhicules et des redevances de transport routier en transit trouvent une large application en Afrique de l'Est. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional suit

l'application des instruments de commerce international et de transport de la COMESA le long du couloir septentrional. L'Autorité continue également à rechercher la simplification des procédures douanières et administratives et l'harmonisation des horaires d'ouverture des postes frontière et un consensus sur les projets prioritaires de développement et d'entretien des infrastructures de transport. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe encourage également la mise en place de postes frontière uniques en Afrique orientale et australe. La création de ces postes uniques progresse également entre la Zambie et le Zimbabwe à Chirundu. L'Autorité de coordination signale également une étude d'évaluation des besoins et un projet de plan pour le poste frontière de Malaba entre le Kenya et l'Ouganda, qui serait financé par l'USAID.

IV. Priorité 2

Développement et entretien des infrastructures

27. Les pays en développement sans littoral ne peuvent se développer et intégrer avec succès leur économie dans le système commercial international et l'économie mondiale que si leurs moyens de transport sont efficaces. La propagation de l'informatique dans les opérations de transport en transit améliorerait beaucoup l'efficacité des installations existantes. Mais pour atteindre cet objectif, il faut prendre les mesures voulues pour interrompre et inverser la détérioration des réseaux dans les pays en développement sans littoral et de transit. Les transports et les communications interrégionaux et les liaisons avec l'étranger facilitent l'expansion du commerce car le commerce n'est possible que si les individus et les marchandises peuvent physiquement parvenir aux zones de production et de consommation à un prix compétitif. Le développement de moyens de transport en transit fiables suppose un investissement considérable, la création de partenariats public-privé, la création de capacités, des réformes de la législation et de la réglementation et une supervision institutionnelle et administrative. La coordination des infrastructures de transport dans un pays donné est déjà une tâche difficile, et elle est plus redoutable encore quand il s'agit de franchir les frontières.

28. On dispose encore de très peu de données fiables et à jour permettant de suivre le développement des infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral. Les indicateurs du développement dans le monde établis par la Banque mondiale donnent des statistiques utiles mais parfois un peu anciennes sur les infrastructures des pays en développement sans littoral et de transit. Dans les travaux qu'il fait pour analyser les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, 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 réuni un ensemble d'indicateurs macroéconomiques et notamment des statistiques des transports et communications afin d'illustrer les progrès accomplis dans la réalisation des priorités définies à Almaty par les pays en développement sans littoral.

29. Comme le montre l'annexe statistique du présent rapport, les améliorations apportées aux infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral sont encore très minces. En 2006, leurs réseaux routiers représentaient au total 1,1 million de kilomètres, en progression par rapport à 2003 (974 000 km). Mais la qualité du réseau routier des pays en développement sans littoral est

médiocre : 33 % seulement des routes sont revêtues. L'ensemble du réseau ferré des pays en développement sans littoral représente environ 35 000 kilomètres.

30. Le fret aérien n'assure qu'une assez faible proportion du commerce extérieur des pays en développement sans littoral. Cependant, le transport aérien est important pour le transport des passagers et des touristes dans beaucoup de pays en développement sans littoral. La flotte aérienne de chacun des transporteurs, dans les pays sans littoral, est très restreinte; les lignes desservies sont dispersées et le taux d'utilisation des appareils est faible, ce qui fait que les coûts sont élevés. Les relations entre sous-régions demeurent médiocres faute d'une politique de réglementation du secteur du transport aérien. Le nombre des décollages dans les pays en développement sans littoral pris ensemble a diminué, passant de 146 139 en 2000 à 135 061 en 2006.

31. Les oléoducs sont le moyen de transport du pétrole brut et des produits pétroliers le plus économique, cet avantage étant important non seulement pour les pays exportateurs de pétrole mais aussi pour les pays importateurs. Le réseau d'oléoducs des pays en développement sans littoral pris ensemble était de 64 405 kilomètres en 2006.

32. En Afrique, les réseaux physiques laissent à désirer : le réseau africain d'équipements et de services est mal intégré et présente des lacunes. Les frais de transport sont parmi les plus élevés au monde, ce qui enchérit toutes les transactions commerciales et réduit la compétitivité sur les marchés internationaux. La route reste le moyen de transport dominant en Afrique : 90 % des transports interurbains se font par la route. Or moins d'un tiers des 2 millions de kilomètres de routes, en Afrique, sont asphaltés. La densité routière, à 6,84 kilomètres pour 100 kilomètres carrés, est bien inférieure à ce qu'elle est en Amérique latine (12 km) et à l'Asie (18 km). En Afrique, pour 10 000 habitants, il n'y a que 2,71 kilomètres de routes. La communauté de l'Afrique de l'Est est la sous-région où le réseau routier est le mieux intégré et où les tronçons manquants sont, en proportion, les moins nombreux : 523 kilomètres sur un total de 3 841 kilomètres, soit 14 %. La zone du Marché commun de l'Afrique orientale et australe est celle où les routes sont les mieux reliées entre elles, avec 2 695 kilomètres de tronçons manquants sur 15 723 kilomètres (17 %). La sous-région de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale est celle où le réseau routier est le moins intégré : 4 953 kilomètres de tronçons manquants sur 10 650 kilomètres (47 %). En outre, dans cette sous-région, le réseau routier est souvent inutilisable pendant une partie de la saison des pluies.

33. On estime qu'il existe 89 390 kilomètres de chemin de fer en Afrique; cela représente une densité de 2,96 kilomètres de voie ferrée pour 1 000 kilomètres carrés. Mais les différents éléments de ce réseau sont très mal reliés entre eux, en particulier en Afrique centrale et occidentale, et le matériel roulant est très limité, en comparaison d'autres régions du monde. Même quand ils sont liés entre eux, les réseaux ferrés des différents pays africains fonctionnent selon des règles et des normes techniques qui ne sont toujours pas harmonisées. Depuis 2003 heureusement, la communauté internationale des donateurs admet de plus en plus l'importance d'une amélioration des infrastructures si l'on veut réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement en Afrique et que ce continent participe au système commercial international. L'aide publique au développement affectée à l'équipement, en Afrique, a ainsi substantiellement augmenté.

34. La coordination du développement des moyens de transport en Asie a notablement progressé. En particulier, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, qui intègre 141 000 kilomètres de routes dans 32 pays, est entré en vigueur en juillet 2005; il offre une bonne base pour l'intégration, la coordination et la normalisation du réseau routier en Asie. L'Accord facilite les dons et prêts visant une amélioration des réseaux routiers asiatiques. L'amélioration et le développement de la Route d'Asie sont reconnus comme prioritaires dans l'aménagement des réseaux routiers nationaux et figurent ainsi dans les plans de développement de beaucoup de pays membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, et en particulier plusieurs pays en développement sans littoral : le Bhoutan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao. On estime que 25 milliards de dollars environ ont été investis en vue du développement et de l'amélioration des réseaux routiers asiatiques. En 2005 et 2006, 10 000 kilomètres de routes, en Asie, ont été améliorées en fonction de normes minimales de qualité.

35. L'Accord intergouvernemental sur le Réseau du chemin de fer transasiatique, qui couvre 81 000 kilomètres de voies ferrées dans 28 pays, a été adopté à la soixante-deuxième session de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et ouvert à la signature durant la Conférence ministérielle des transports tenue à Busan (République de Corée). L'Accord devrait rentrer en vigueur en 2008. L'application de cet accord conduira certainement à une intégration opérationnelle des différents réseaux ferrés nationaux et à une amélioration des services de transport de marchandises et de voyageurs en Asie. Les investissements dans l'équipement du Réseau du chemin de fer transasiatique sont désormais une question importante. Selon une estimation de la CESAP, 6 500 kilomètres environ, soit 8 % du Réseau ferroviaire du chemin de fer transasiatique (81 000 km) manqueraient, en particulier dans la sous-région de l'Asie du Sud-Est. La CESAP met actuellement en œuvre un projet de recensement des besoins d'investissement et des priorités de développement du Réseau du chemin de fer transasiatique.

36. En Amérique latine, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, qui distingue deux réseaux, le long de couloirs est-ouest et nord-sud, place la Bolivie et le Paraguay au carrefour des relations entre les côtes Atlantique et Pacifique, d'une part, et l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, d'autre part. Ces deux pays sont bien desservis par des voies fluviales intérieures et par des voies ferrées. Cependant, une très nette dégradation des équipements et divers problèmes opérationnels, dans ces deux moyens de transport, qui seraient pourtant susceptibles de dégager des réductions du coût du transport, ont fait que c'est la route qui est désormais le principal moyen de transport. Cela a alourdi les coûts de transport, réduit les marges de profit et les recettes d'exportation, tout en augmentant le coût des importations. La Bolivie met en œuvre deux grands projets routiers qui devraient être achevés en 2010 : un itinéraire entre Santa Cruz et la frontière brésilienne à Puerto, et une route reliant, à travers les Andes, la capitale, La Paz, et la frontière brésilienne à Guayaramerin. Au Paraguay, un programme de réfection des routes, pour améliorer les itinéraires entre Asunción et Pillar, et entre Asunción et San Pedro, a été mené à bien entre 2003 et 2005 avec l'aide de la Banque interaméricaine de développement. Les liaisons routières avec l'Argentine ont été améliorées par la construction d'un pont sur le Paraná entre Encarnación et Posadas. Malgré des difficultés opérationnelles, le transport fluvial demeure particulièrement important pour les exportations céréalières du Paraguay.

37. Les transports et les communications connaissent une nouvelle phase de l'évolution de leurs relations. L'utilisation de systèmes complexes de télécommunications non seulement rend plus sûres les opérations de transport, mais permet également aux opérateurs de faire circuler plus de trains ou de permettre un plus grand nombre d'atterrissages et de décollages d'appareils, ce qui permet une utilisation plus efficace de l'infrastructure et dégage des recettes plus importantes. L'échange de données électroniques permet de transmettre les documents douaniers avant l'arrivée des marchandises (par bateau, train, avion, etc.) et facilite la planification à laquelle se livrent les opérateurs de transport, les autorités portuaires, les organismes douaniers et d'autres administrations, ce qui devrait accélérer le passage en douane des marchandises et améliorer les temps de transit des navires marchands et autres moyens de transport et donc réduire le coût total du commerce international.

38. Pour ce qui est de l'équipement des télécommunications, en moyenne, en 2006, on comptait 3,2 lignes de téléphone fixe et 10,5 lignes de téléphone mobile pour 100 habitants dans les pays en développement sans littoral. Au cours des 10 dernières années, l'informatisation, en Afrique, a énormément progressé; la plupart des pays africains ont développé à partir de rien d'importants réseaux de téléphonie mobile. La densité d'appareils mobiles est ainsi passée de 1,9 à 16,8 et le pourcentage d'Africains vivant à proximité d'une station de base du GSM (système mondial de communications mobiles) est passé de 5 % en 1999 à 50 % en 2006. Mais la fracture numérique demeure très préoccupante pour les pays en développement sans littoral: ils ne comptent, en tant que groupe, que 2,9 internautes pour 100 habitants en 2006.

V. **Priorité 3**

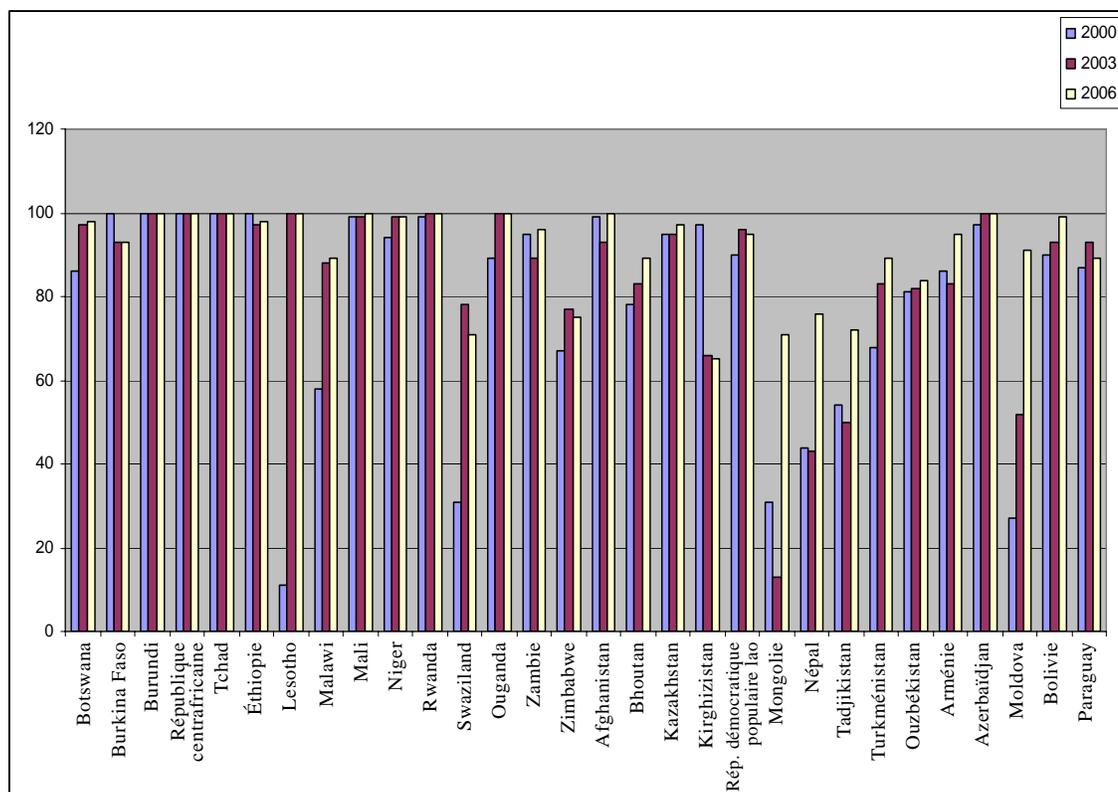
Commerce international et facilitation du commerce

39. La quantité de marchandises et de services que les pays en développement sans littoral peuvent vendre de façon compétitive sur les marchés internationaux dépend en fin de compte de ce qu'ils peuvent produire et de l'efficacité de leurs livraisons sur les marchés internationaux. Alors que l'ensemble des pays en développement sans littoral demeure marginalisé dans le commerce international des marchandises, ce qui empêche ces pays de tirer pleinement parti de la mondialisation et d'utiliser le commerce international pour réaliser leurs objectifs de développement, certains progrès, inégaux, ont été accomplis depuis 2003.

40. Comme le montre le tableau 1, plusieurs exportateurs de pays en développement sans littoral ont vu leurs termes de l'échange s'améliorer sensiblement au cours de la période considérée. Ces pays ont également profité des initiatives d'élargissement de l'accès à leurs marchés prises par l'Union européenne, le Japon, la Chine et les États-Unis d'Amérique. En particulier, les pays les moins avancés et les pays en développement africains sans littoral ont profité des dispositions préférentielles en matière d'accès aux marchés offertes par les pays développés. En 2006, plus de 91 % des exportations des pays en développement sans littoral vers les pays développés entraient en franchise de droits, contre 70 % en 2003. En 2006, la valeur des exportations des pays en développement sans littoral atteignait 68,4 milliards de dollars, contre 32,8 milliards en 2003. La forte hausse des cours mondiaux du pétrole et de l'essence fait que ce sont surtout les

exportations de pays comme l'Azerbaïdjan, la Bolivie, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Tchad et le Turkménistan dont la part globale représente 60 % des exportations totales des pays en développement sans littoral qui ont augmenté.

Tableau 1
Exportations des pays en développement sans littoral vers les pays développés (en valeur) admises en franchise de droits pour tous les produits (sauf les armes) en 2000, 2003 et 2006



Source : CNUCED, Centre du commerce international et Organisation mondiale du commerce, objectifs du Millénaire pour le développement; objectif 8 : accès aux marchés. Indicateurs CCI-CNUCED-OMC; indicateur 38, à l'adresse suivante : www.mdg-trade.org.

41. Cependant, les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral restent insignifiants par rapport à ceux des autres pays en développement. Au cours des 10 dernières années, leur part dans les exportations et importations de marchandises dans le monde reste très faible, respectivement de 0,61 et 0,57 % en 2006. Leurs principales exportations sont des produits de base. Au début des années 80, trois quarts des exportations de l'ensemble des pays en développement étaient précisément des produits de base, mais actuellement ce sont, à 80 %, des produits manufacturés. En revanche, les pays en développement sans littoral se trouvent marginalisés par cette transformation. Ils n'ont pratiquement pas percé sur les marchés mondiaux des produits manufacturés et leur économie reste donc entraînée surtout par les exportations de produits de base et un très petit nombre de produits seulement. En même temps, le renchérissement du pétrole a compromis

l'effet de ces améliorations, les pays en développement sans littoral étant très vulnérables aux fluctuations des coûts de transport qui ont fortement augmenté récemment.

42. En juin 2008, 9 des 31 pays en développement sans littoral et 4 des 34 pays en développement de transit n'étaient toujours pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce qui les privait des avantages attachés à l'adhésion à cette organisation, et notamment le traitement spécial et différencié. La participation à l'OMC aide les pays en développement sans littoral à exercer une concurrence équitable sur les marchés internationaux et leur permet de contrecarrer les comportements discriminatoires et arbitraires, en se prévalant de règles du commerce international qui leur sont applicables quelle que soit la taille de leur économie. En devenant membre de l'OMC, ils participent aussi, dans les négociations multilatérales, à l'exercice d'interprétation, d'amélioration et de création des règles présentes et futures du commerce international. En outre, en entrant à l'OMC, ces pays s'engagent à remplir une condition essentielle, celle de la poursuite de leurs réformes, et en même temps démontrent l'acquisition de progrès tangibles et un engagement durable en faveur des principes de l'économie de marché. Alors que les avantages potentiels de la participation à l'OMC sont importants, les coûts immédiats de la satisfaction des exigences d'accession et les coûts d'ajustement faisant suite à cette accession et résultant de l'ouverture de leur propre économie, ne peuvent être méconnus.

43. L'Organisation mondiale du commerce a indiqué que ses négociations sur la facilitation du commerce étaient pour les pays en développement sans littoral une occasion importante, puisque ses membres clarifieraient et amélioreraient 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 règles relatives au commerce de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, 1994) et que cela accélérerait le transport, le dédouanement et le passage des marchandises en transit. L'article V sur la liberté de transit est d'un intérêt particulier pour les pays en développement sans littoral. Son objet premier est d'assurer la liberté de transit dans les territoires de chacun des membres de l'OMC, vers le territoire d'un autre membre, ou en provenance de celui-ci. Pour assurer cette liberté, l'article V prescrit deux obligations : a) ne pas entraver le trafic en transit en imposant des délais ou des restrictions inutiles, non plus que des frais déraisonnables; et b) en accordant la clause de la nation la plus favorisée aux marchandises en transit provenant de tous les États membres. Les négociations visent aussi à améliorer l'assistance technique et la création de capacités dans le domaine de la facilitation du commerce et à améliorer la coopération entre les autorités douanières et autres s'agissant de la facilitation du commerce et des questions douanières. Ces dernières années, des progrès ont bien été accomplis mais il n'existe pas encore d'instrument juridique. Les pays en développement sans littoral ont également fait des efforts pour renforcer leur capacité collective de négociation dans les pourparlers commerciaux de l'OMC. À ce sujet, les ministres responsables du commerce extérieur de ces pays se sont rencontrés en 2005 à Asunción (Paraguay) et ont adopté la Plate-forme commune d'Asunción pour le Cycle de Doha de négociations commerciales multilatérales, qui est la position commune du groupe dans les négociations commerciales internationales.

44. À côté de ces évolutions positives, il subsiste un certain nombre de goulets d'étranglement qui retardent la facilitation des échanges : le nombre excessif de

documents nécessaires pour chaque transaction d'exportation ou d'importation, la multiplication de postes de contrôle prévus et imprévus, le fait que les postes frontière ne sont pas adjacents, l'obligation parfois inutile de créer des convois de camions pour le passage en douane, des procédures complexes, non normalisées de dédouanement et d'inspection douanière, l'application insuffisante de l'informatique aux procédures douanières, la non-transparence des législations, réglementations et procédures sur le commerce et les douanes, le manque de capacités institutionnelles et de ressources humaines qualifiées, des services logistiques peu développés, la non-interopérabilité des systèmes de transport et l'absence de concurrence dans le secteur des services de transport en transit, la lenteur de la création ou du renforcement des comités de facilitation du commerce et des transports, ou encore le faible respect des conventions internationales sur le transport en transit. Les incertitudes qui pèsent sur la chaîne d'offre des marchandises, du fait de l'éloignement économique des marchés, compromettent l'intégration des pays en développement sans littoral dans les réseaux commerciaux internationaux, les investisseurs internationaux exigeant des livraisons « juste à temps ».

45. Bien souvent, les marchandises sont bloquées par des postes de contrôle trop nombreux; les postes de contrôle ont proliféré, au point que les arrêts involontaires rendus ainsi nécessaires s'accompagnent souvent de paiements supplémentaires officiels ou non. Il s'agit là d'une perte pour l'économie des transports. Ces postes de contrôle sont un problème particulièrement grave en Afrique. On en dénombre 69 sur les 992 kilomètres de route entre Lagos et Abidjan, 20 sur les 337 kilomètres de route entre Niamey et Ouagadougou, 34 sur l'itinéraire de 989 kilomètres allant de Lomé à Ouagadougou, 34 sur les 1 036 kilomètres de route entre Cotonou et Niamey et 37 sur les 1 122 kilomètres de route entre Abidjan et Ouagadougou.

46. Les pays en développement sans littoral demeurent très désavantagés s'agissant de l'efficacité du commerce. Les 10 pays les plus mal placés sur une liste de 178 pays classés en fonction de la difficulté des opérations commerciales sont tous des pays en développement sans littoral, aux côtés de l'Iraq et de la République du Congo. Selon le rapport de la Banque mondiale intitulé *Doing Business* et comme le montre le tableau 2, 9 des 10 pays qui se trouvent en fin de liste des pays classés en fonction du coût du transport par conteneur à l'importation et à l'exportation sont des pays sans littoral. Les pays en développement sans littoral sont également désavantagés pour ce qui est du temps nécessaire et du nombre de documents à présenter pour exporter et importer.

Tableau 2

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>		<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>	
<i>Nombre de documents à fournir</i>		<i>Nombre de documents à fournir</i>	
<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>	<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>
Canada	3 Burkina Faso	11 Danemark	3 Tadjikistan
Estonie	3 Congo	11 Suède	3 Congo
Micronésie	3 Mauritanie	11 Canada	4 Érythrée
Panama	3 Namibie	11 Estonie	4 Fidji
Danemark	4 Afghanistan	12 Hong Kong, Chine	4 Kirghizistan
Finlande	4 Angola	12 Irlande	4 Fédération de Russie

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Nombre de documents à fournir</i>				<i>Nombre de documents à fournir</i>			
<i>Le moins</i>		<i>Le plus</i>		<i>Le moins</i>		<i>Le plus</i>	
France	4	Kazakhstan	12	Israël	4	Zimbabwe	13
Hong Kong, Chine	4	Malawi	12	Norvège	4	Azerbaïdjan	14
Norvège	4	Fidji	13	Panama	4	Kazakhstan	14
Singapour	4	Kirghizistan	13	Singapour	4	République centrafricaine	18

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Délai (en jours)</i>				<i>Délai (en jours)</i>			
<i>Le plus court</i>		<i>Le plus long</i>		<i>Le plus court</i>		<i>Le plus long</i>	
Danemark	5	Érythrée	59	Singapour	3	Érythrée	69
Estonie	5	Niger	59	Danemark	5	Rwanda	69
Singapour	5	Angola	64	Estonie	5	Afghanistan	71
Hong Kong, Chine	6	Kirghizistan	64	Hong Kong, Chine	5	Burundi	71
Luxemburg	6	Afghanistan	67	États-Unis	5	Kirghizistan	75
Pays-Bas	6	Tchad	78	Luxemburg	6	Kazakhstan	76
États-Unis	6	Ouzbékistan	80	Pays-Bas	6	Tadjikistan	83
Canada	7	Tadjikistan	82	Suède	6	Iraq	101
Allemagne	7	Kazakhstan	89	Allemagne	7	Tchad	102
Irlande	7	Iraq	102	Norvège	7	Ouzbékistan	104

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Coût (par conteneur)</i>				<i>Coût (par conteneur)</i>			
<i>Le plus faible</i>		<i>Le plus élevé</i>		<i>Le plus faible</i>		<i>Le plus élevé</i>	
Chine	390	Ouzbékistan	2 550	Singapour	367	Ouganda	2 990
Singapour	416	Azerbaïdjan	2 715	Malaisie	385	Mongolie	3 197
Finlande	420	Kazakhstan	2 730	Finlande	420	Iraq	3 400
Malaisie	432	Ouganda	2 940	Chine	430	Burkina Faso	3 522
Émirats arabes unis	462	Niger	2 945	Islande	443	Burundi	3 705
Islande	469	Rwanda	2 975	Émirats arabes unis	462	Ouzbékistan	4 050
Brunéi Darussalam	515	Tadjikistan	3 000	Norvège	468	Tadjikistan	4 500
Pakistan	515	Iraq	3 400	Hong Kong, Chine	525	République centrafricaine	4 534
Norvège	518	République centrafricaine	4 581	Danemark	540	Rwanda	4 970
Hong Kong, Chine	525	Tchad	4 867	El Salvador	540	Tchad	5 520

Source : Base de données de la Banque mondiale 2008 : *Doing Business*, www.doingbusiness.org.

47. Selon le rapport de la Banque mondiale intitulé *Doing Business*, le coût des formalités douanières et du transport représente l'élément le plus lourd du coût du commerce extérieur; cet élément de coût est supérieur aux droits de douanes à l'importation des marchandises en provenance des pays en développement sans littoral. Les formalités administratives représenteraient près de 10 % de la valeur des exportations des pays en développement. Chaque journée supplémentaire de retard dans le transport représente 0,5 % de la valeur de la cargaison des marchandises transportées par bateau ou par voie ferrée. Un quart seulement des retards sont imputables à la médiocrité des équipements. En Afrique, le coût des retards représente quatre fois le montant des droits de douane auxquels se heurtent les exportateurs africains.

48. La Banque mondiale signale aussi qu'au cours des trois dernières années, 55 pays ont entrepris au total 68 réformes pour accélérer les échanges. Ces réformes visent à réduire le nombre d'inspections, à améliorer l'application de l'informatique, à réduire les délais dans les transports intérieurs et à simplifier les formalités douanières : c'est ainsi qu'on est parvenu à réduire sensiblement les délais et à améliorer les possibilités d'exportation.

49. En 2006/07, l'Inde a introduit la possibilité de faire une déclaration douanière en ligne pour l'importation et pour l'exportation. Les navires marchands qui arrivent soumettent désormais leur manifeste de façon électronique, ce qui permet de commencer les formalités de dédouanement avant même que le navire n'accoste. Ces réformes ont aidé à réduire de sept jours les retards subis par les exportateurs et les importateurs. Le Pakistan continue à développer son système de déclaration douanière en ligne et a fait de l'évaluation des risques une priorité de la réforme de son commerce. Ces inspections sont moins fréquentes; auparavant, 100 % de la cargaison était inspecté, maintenant moins de 5 %. Les recettes douanières ont augmenté de 20 %. L'Arménie a introduit la transmission électronique des documents commerciaux, réduisant de trois jours le temps nécessaire pour préparer et soumettre les documents douaniers. L'ex-République yougoslave de Macédoine a éliminé les procédures douanières qui faisaient double emploi à ses frontières. Le temps d'attente a été réduit de 75 %. Le Brésil a amélioré son système de déclaration en ligne, réduisant de moitié le nombre de documents à produire. Les organismes qui administrent les frontières peuvent mettre en commun leurs équipes pour réduire la charge imposée aux négociants. Le Kenya a créé un système électronique de traitement des déclarations douanières. En deux ans, les retards dus au dédouanement ont diminué de moitié. À présent, presque toutes les transactions transfrontières importantes sont déclarées en ligne.

50. Plusieurs pays africains ont entrepris des réformes. L'Ouganda a étendu à un plus grand nombre de postes frontière la possibilité de déclarer les marchandises en ligne, dans l'ensemble du pays, et il relie son système à celui du Kenya. Cela accélérera le passage des marchandises en transit par le port de Mombasa en direction de l'Ouganda. Au Ghana, les retards subis au port de Tema ont été réduits de deux jours après la construction d'un nouveau terminal et la création d'un système qui n'autorise les camions à entrer dans la zone portuaire que s'ils sont prêts à charger ou décharger une cargaison. Les modifications introduites ont également réduit le temps des opérations de transit pour le Burkina Faso. La République-Unie de Tanzanie, grâce à diverses réformes, a réduit de 25 %, entre 2005 et 2006, les retards subis par les importateurs. Les douanes djiboutiennes ont modifié leurs horaires de travail et travaillent désormais pendant les fins de semaine

et les fêtes chômées. Le terminal de conteneurs, qui a changé de propriétaire, a été remis en état. L'Algérie a accéléré l'approbation des licences délivrées aux agents en douane. Le nombre de ceux-ci a augmenté et les droits de douane ont diminué de 40 %.

51. Les réformes entreprises par les pays en développement sans littoral et de transit ont rapidement donné des résultats. En moyenne, dans les pays en développement sans littoral, pris ensemble, il fallait consacrer 49 jours aux formalités d'exportation en 2007, contre 57 jours en 2006. Pour les importations, le délai est de même tombé de 72 à 56 jours pendant la même période.

VI. Priorité 4

Mesures d'appui international

52. 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 seuls s'acquitter d'une tâche aussi gigantesque. Les partenaires de développement devraient par conséquent contribuer largement à l'exécution des programmes de développement du transport en transit. Or le rendement d'un tel investissement est très faible. C'est pourquoi, pour sortir de cette impasse, il faut recourir à l'aide étrangère plutôt qu'aux capitaux privés.

53. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de capitaux d'origine extérieure pour les pays en développement sans littoral. En 2006, l'APD reçue par les pays en développement sans littoral atteignait 16,1 milliards de dollars, contre 10,1 milliards de dollars en 2002. En 2006, 8 % environ de l'APD totale a été affectée au secteur des transports et au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication. L'APD totale reçue par les pays en développement de transit est passée de 20 milliards de dollars en 2002 à 34 milliards de dollars en 2006. Les pays de transit ont également alloué environ 8 % de l'APD totale qu'ils reçoivent au développement du secteur des transports, du stockage et des communications.

54. Depuis le sommet du Groupe des Huit à Gleneagles (Royaume-Uni), en 2005, l'APD consacrée au développement des infrastructures en Afrique subsaharienne a augmenté de 20 %. Elle est passée de 4,4 milliards de dollars en 2005 à 5,3 milliards en 2006 et devrait dépasser 6 milliards de dollars en 2007. En effet, la plupart des donateurs multilatéraux (notamment le Fonds africain de développement, le Fonds européen de développement et la Banque mondiale) sont à l'origine de cette forte augmentation et ces donateurs fournissent environ 78 % de l'APD consacrée au secteur des infrastructures en Afrique subsaharienne. L'Association internationale de développement (IDA) à elle seule offre actuellement 33 % de l'APD totale allouée à ce secteur. Parmi les donateurs bilatéraux, ce sont les dépenses directes du Japon et des États-Unis consacrées à des projets de création d'infrastructures qui ont le plus augmenté. Mais l'augmentation de 2 milliards de dollars observée en 2007 est encore très en deçà du besoin de financement, chiffré à 11 milliards de dollars par le rapport de la Commission for Africa (Commission pour l'Afrique) en 2005. Il faudrait encore trouver 17 milliards de dollars pour couvrir les besoins de fonctionnement et d'entretien dans les budgets nationaux pour garantir que ces infrastructures seront gérées de façon viable à terme. Au sommet de Beijing du

Forum de coopération sino-africaine d'octobre 2006, la Chine s'est engagée à fournir de son côté 1,7 milliard de dollars au cours des trois prochaines années.

55. Après une demande émanant du NEPAD, l'augmentation du financement consacré aux infrastructures à vocation régionale a été vigoureuse. Le pourcentage de l'APD allant à des projets d'infrastructures régionaux a augmenté, passant d'à peine 1 % en 2000 à plus de 5 % en 2005 (plus de 400 millions de dollars) et à plus de 10 % en 2006 (plus de 900 millions de dollars). Les organisations multilatérales assurent 95 % du financement des projets régionaux; l'IDA à elle seule en représente 44 %.

56. L'aspect le plus frappant des progrès constatés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty depuis 2003 est la reconnaissance très générale des besoins des pays en développement sans littoral et l'engagement beaucoup plus ferme des partenaires de développement en faveur du développement des infrastructures de transport et de la facilitation du commerce, sans parler de l'aide, de l'allègement de la dette et de l'accès aux marchés. Les institutions multilatérales et les institutions de développement ainsi que les organisations régionales ont beaucoup plus prêté attention et augmenté les ressources consacrées à l'établissement de systèmes de transit efficaces.

57. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, la Banque mondiale a systématiquement élargi son programme en matière de transport, pour y faire figurer les infrastructures de transport en transit et la facilitation des échanges. Dans sa nouvelle stratégie pour le secteur des transports pour 2008-2012, elle prête une attention particulière aux besoins propres des pays en développement sans littoral, par des opérations de prêt aux niveaux régional et national, une assistance technique et des travaux de recherche analytiques. Depuis 2003, la Banque mondiale a prêté plus de 800 millions de dollars, distribués entre 30 projets relevant du Programme d'action d'Almaty.

58. Le Programme de politique des transports en Afrique subsaharienne, programme commun à la Banque mondiale et la Commission économique pour l'Afrique, met l'accent sur l'assistance technique à l'entretien des routes, aux transports routiers, à la mobilité urbaine, au commerce international et au transport ainsi qu'à la restructuration des chemins de fer. Ce programme continue à chercher à résoudre les problèmes qui se posent aux pays africains sans littoral, notamment en cherchant à achever les tronçons manquants du réseau routier transafricain, le développement d'itinéraires de transit et la réduction des obstacles non physiques.

59. Les pays en développement sans littoral ont beaucoup à gagner d'une exécution efficace, cohérente et coordonnée de l'initiative d'aide au commerce. Comme les donateurs prêtent une attention nouvelle aux questions de développement du commerce et des infrastructures et à la question de la croissance économique au sens large, le volume de l'aide affectée à l'amélioration de la capacité des pays en développement de devenir des acteurs dynamiques dans l'économie mondiale pourrait notablement augmenter. Si le taux de croissance annuelle des échanges récemment observé (6,8 %) se maintient, cela dégagera 8 milliards de dollars en 2010 et les engagements au titre de l'initiative d'aide au commerce atteindraient 30 milliards de dollars. La facilitation des échanges, l'efficacité des transports, l'amélioration de la logistique et des infrastructures intervenant dans le commerce sont des domaines prioritaires pour le financement au titre de cette initiative. Durant la période 2002-2005, cinq pays en développement

sans littoral, le Burkina Faso, la Bolivie, l'Éthiopie, l'Ouganda et la Zambie, ont figuré parmi les 25 premiers bénéficiaires de l'aide au commerce.

60. La stratégie du Programme des Nations Unies pour le développement à l'appui de cette initiative met l'accent sur l'application par les pays en développement d'une stratégie visant à améliorer la concordance entre les politiques commerciales et de développement, d'une part, et l'amélioration de la gouvernance et de la planification et de la coordination de l'aide par les donateurs, d'autre part. L'évaluation des besoins d'aide au commerce est en cours au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Mongolie et en Ouzbékistan et est prévue en Azerbaïdjan, au Tadjikistan et au Turkménistan ainsi que dans les pays de l'Union douanière de l'Afrique australe et au Paraguay. L'objectif de l'évaluation des besoins d'aide au commerce est de recenser un ensemble de recommandations à appliquer et de projets d'assistance technique à réaliser pour améliorer la capacité productive et le desserrement des autres contraintes pesant sur l'offre, et à créer une capacité commerciale tout en cherchant à améliorer le développement humain et à réduire la pauvreté.

61. La Banque asiatique de développement signale que des progrès appréciables ont été faits dans le secteur de facilitation des échanges relevant de la Coopération économique régionale pour l'Asie centrale, notamment : a) l'harmonisation et la modernisation des procédures douanières; b) la signature d'accords de coopération bilatérale en matière de transit, signés en 2005 par le Kirghizistan et le Tadjikistan, l'Azerbaïdjan et la Chine; c) des projets pilotes menés par le Kazakhstan et le Kirghizistan en vue d'un contrôle commun des douanes au poste frontière de Kodai-Akzol; d) le lancement du site Web du programme de facilitation des échanges de la Communauté économique régionale pour l'Asie centrale; et e) des services consultatifs sur le financement du commerce, en faveur des banques de la région, assortis de garanties financières pour faciliter les transactions commerciales internationales.

62. L'Organisation mondiale des douanes met au point et tient à jour des instruments et des recommandations visant à simplifier les procédures douanières. En particulier, la Convention révisée de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières pose les principes d'une réforme et d'une modernisation des douanes. Depuis son entrée en vigueur en février 2006, le nombre de parties contractantes a atteint 53 dont 7 pays en développement sans littoral.

63. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a continué à encourager la coopération régionale en vue du développement coordonné des réseaux routier et ferroviaire, du réseau de voies d'eaux intérieures et des transports intermodaux, par des accords légalement contraignants relatifs à un réseau dans le cadre des projets TEM (autoroute transeuropéenne) et TER (chemin de fer transeuropéen). Le plan directeur de ces deux projets définit, dans 21 pays d'Europe centrale, orientale et sud-orientale, l'ossature des réseaux d'autoroutes et de voies ferrées; il établit un ordre de priorité entre 491 projets dont le coût total est estimé à 102 milliards d'euros.

64. Entre 2003 et 2006, les cinq commissions régionales se sont employées à réaliser le projet de création de capacités pour le développement des liaisons interrégionales, à l'aide d'un financement fourni par le Compte pour le développement. Le projet CEE-CESAP porte principalement sur les liaisons euro-

asiatiques et celles qui desservent les pays en développement sans littoral de l'Asie centrale, du Caucase et de l'Europe orientale.

65. Le Système douanier automatisé, mis en place par la CNUCED, qui est conçu pour accélérer les formalités douanières en les informatisant profite aux pays en développement sans littoral et de transit. Le nouveau système informatisé, le « Système douanier automatisé mondial », est en cours d'introduction dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit.

66. L'itinéraire Europe-Caucase-Asie, lancé par l'Union européenne, apporte une impulsion au développement des infrastructures de transport et au développement économique des pays participants, qui sont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, Moldova, l'Ouzbékistan, la Roumanie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ukraine. Ce projet a continué à promouvoir la coopération régionale pour attirer et faciliter les investissements des institutions financières internationales ou d'intérêts privés. Un réseau d'infrastructures de base est mis en place dans cette région Europe-Caucase-Asie, et en particulier un réseau routier, regroupant des routes dont le profil ou le débit sont très variables, et qui vise à accélérer le transit international et national des marchandises entre grandes villes. Ce programme prévoit des capacités institutionnelles et un soutien technique à l'exécution d'ouvrages prioritaires.

67. La Banque interaméricaine de développement a augmenté les crédits qu'elle affecte à l'amélioration de l'administration publique et en particulier de l'infrastructure routière en Bolivie et au Paraguay, pour assurer une meilleure intégration régionale, par la réfection et l'entretien des routes le long d'itinéraires qui constituent un réseau intégré.

VII. Préparation de l'examen à mi-parcours et suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

68. Le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays sans littoral a été invité par l'Assemblée générale, dans sa résolution 61/212, à assurer la coordination d'ensemble et la mobilisation en vue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. En étroite consultation avec les organismes des Nations Unies et autres organisations internationales compétentes, il a mis en place un cadre pour cet examen à mi-parcours. Par la suite, l'Assemblée générale a pris note de ce cadre opérationnel de l'examen à mi-parcours dans sa résolution 62/204. Son objectif est d'organiser l'examen de façon à dégager des résultats pratiques susceptibles d'être suivis aux niveaux mondial, régional, sous-régional et national pour accélérer encore la mise en œuvre du Programme d'Almaty. Les évaluations thématiques et régionales sont les éléments constitutifs d'un processus préparatoire qui devrait conduire à l'examen à mi-parcours de haut niveau.

69. Les coûts élevés du transport en transit et les longs retards qu'il implique, sont à la fois le symptôme et le résultat de facteurs négatifs, qui relèvent de deux grandes catégories, à savoir les goulets d'étranglement matériels et des obstacles non matériels. Pour évaluer les progrès faits dans ces domaines, deux réunions thématiques ont été convoquées dans le cadre de la préparation de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. La première, qui portait sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, a eu lieu à Ouagadougou

du 18 au 20 juin 2007. Plus de 130 participants, ministres ou hauts fonctionnaires de pays donateurs, de pays en développement sans littoral et de transit et d'organismes des Nations Unies, d'institutions financières internationales et organismes de développement et d'organisations régionales et sous-régionales ont participé à la réunion et adopté un document final (A/62/256 et Corr.1) qui comprend une analyse du développement des infrastructures dans l'ensemble des pays sans littoral et propose des recommandations pratiques.

70. La deuxième réunion thématique, sur le commerce international et la facilitation du commerce, a eu lieu à Oulan-Bator, les 30 et 31 août 2007. Elle a été précédée par deux jours de consultations des pays en développement sans littoral sur les questions relatives à leur participation efficace et coordonnée aux négociations commerciales multilatérales de l'OMC, en particulier sur la facilitation du commerce. Plus de 150 participants, originaires de 27 pays en développement sans littoral et de 30 pays de transit ou donateurs, et de représentants de nombreux organismes des Nations Unies, organisations internationales et sous-régionales ont participé à cette réunion thématique. Les débats ont permis de faire le bilan des progrès accomplis jusqu'à présent et de formuler des recommandations sur les mesures à prendre dans le domaine du commerce international et de la facilitation du commerce. Le document issu de cette réunion (voir A/C.2/62/4, annexe) affirme l'urgence, pour les pays en développement sans littoral et de transit, de mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges et appelle à un engagement politique plus ferme.

71. La réunion régionale d'examen euro-asiatique a été organisée conjointement par le Bureau du Haut-Représentant, par la CEE et par la CESAP au siège de la CESAP, à Bangkok, les 22 et 23 avril 2008. Une cinquantaine de hauts fonctionnaires de pays asiatiques et européens sans littoral ou de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes des Nations Unies et autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes ont participé à cette réunion régionale d'examen. Le document issu de la réunion recense les progrès et les obstacles que l'on constate dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, donne des recommandations pratiques et indique des activités à réaliser pour renforcer l'harmonisation des régimes juridiques, faciliter l'adoption d'une démarche intégrée en fait de facilitation du commerce et des transports, pour l'élimination des goulets d'étranglement matériels et non matériels, et la promotion de programmes cohérents de formation, l'établissement de comités nationaux de facilitation du transit et des échanges, la réalisation des tronçons manquants, l'organisation d'itinéraires de transport multimodal et intégré, et des services logistiques ainsi que la mobilisation de ressources intérieures et extérieures.

72. La réunion régionale africaine a eu lieu du 18 au 20 juin 2008 à Addis-Abeba au siège de la Commission économique pour l'Afrique. Elle a été précédée par un séminaire d'une journée sur les conventions multilatérales sur le commerce de transit, qui figuraient lors de la cérémonie des traités en 2008. Cette réunion, consacrée à l'Afrique, a rassemblé plus de 80 participants venant de la plupart des pays en développement sans littoral et de transit de ce continent ainsi que de pays donateurs et d'organisations internationales régionales et sous-régionales. La réunion a adopté un document final qui renferme plusieurs mesures pratiques dont l'objectif est notamment d'assurer une mise en œuvre uniforme et efficace des instruments régionaux et sous-régionaux, de réduire les délais dans les ports et aux postes de douane, qui alourdissent considérablement les coûts du transit, améliorer

la participation des associations professionnelles nationales et régionales compétentes en matière de facilitation du transit, renforcer la capacité des gouvernements de concevoir et appliquer des accords de partenariat public-privé en général, et en particulier de créer des mécanismes appropriés de contrôle pour suivre la mise en œuvre des concessions ferroviaires et autres et améliorer la structure générale des installations aux postes frontière et réaliser des installations communes. Le Bureau du Haut-Représentant, la Commission économique pour l'Afrique, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et l'Union africaine ont été invités à soutenir tout ce qui est fait pour élaborer et conclure un accord intergouvernemental sur la Route transafricaine.

73. La réunion régionale latino-américaine a été organisée par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et le Bureau du Haut-Représentant, à Buenos Aires, le 30 juin 2008. Elle a rassemblé 31 fonctionnaires de pays en développement sans littoral et de transit d'Amérique latine et représentants des organismes des Nations Unies, institutions financières internationales et organismes de développement compétents

74. Pour préparer l'examen à mi-parcours, plusieurs réunions préparatoires avaient été convoquées, afin d'attirer l'attention sur ce processus international. Ce sont notamment : 1) l'atelier commun au Bureau du Haut-Représentant et de la Banque mondiale sur les indicateurs de performance logistique dans l'optique du suivi de l'application du Programme d'action d'Almaty, au cours duquel on a examiné les aspects économiques des problèmes des pays sans littoral, les avantages que les pays de transit retirent de la fourniture de services de transit aux pays voisins sans littoral, les systèmes publics de suivi de la performance des couloirs commerciaux, les régimes du transit et les normes mondiales à ce sujet; 2) la réunion spéciale OMC-Bureau du Haut-Représentant, qui a porté sur la facilitation des échanges et l'aide au commerce au profit des pays en développement sans littoral et au cours de laquelle on a fait le point des négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges et les derniers développements de l'Initiative de l'aide au commerce; et 3) le Forum des investisseurs sur le climat des investissements dans les pays en développement sans littoral. La CNUCED a également organisé à Genève un séminaire sur son programme d'assistance technique dans le domaine de la facilitation du commerce. Les résultats de ces réunions devraient comporter des recommandations qui seraient examinées au cours des cinq prochaines années de l'application du Programme d'action d'Almaty.

75. Les organismes des Nations Unies ont continué à s'efforcer de mettre au point un ensemble internationalement acceptable d'indicateurs de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays sans littoral a réuni des statistiques sur les variables macroéconomiques principales, sur les investissements directs étrangers, l'aide publique au développement, la viabilité de la dette, la participation des pays sans littoral au commerce international et plusieurs indicateurs de l'infrastructure de transport et de la facilitation des échanges. Le secrétariat de la CESAP a mis au point une méthode de calcul du coût temps-distance, afin de donner une illustration quantitative du délai et du coût propres à chaque segment de l'itinéraire de transit, en particulier les points de passage des frontières, et les goulets d'étranglement qu'il faut faire sauter.

76. Plus récemment, la Banque mondiale a lancé une méthode détaillée d'examen de la performance de la chaîne d'offre, à savoir l'indicateur de performance logistique (Logistics Performance Index). Utilisant un barème en cinq points, ce nouvel indicateur permet des évaluations approfondies, dans plusieurs pays, dans sept domaines, qui font la synthèse de l'environnement logistique : a) l'efficacité du passage en douane et des autres formalités à accomplir aux frontières; b) la qualité de l'infrastructure de transport et de l'équipement informatique du point de vue de la logistique; c) la facilité et le coût des livraisons internationales; d) la compétence des organismes logistiques locaux; e) la possibilité de suivre l'acheminement des cargaisons; f) les coûts logistiques intérieurs; g) la rapidité de livraison. Ce nouvel indicateur fait la synthèse de plus de 5 000 évaluations, communiquées par des spécialistes qui font des transactions commerciales dans chaque pays sur divers aspects de la performance du transit. Le rapport annuel de la Banque mondiale intitulé « Doing Business » contient aussi des données très utiles sur la facilitation des échanges, qui mettent en évidence les délais, la multiplicité des documents nécessaires, les exigences de signatures multiples, les autorisations à obtenir et les mesures de réforme qui permettraient de résoudre ces problèmes.

VIII. Conclusions et recommandations

77. **Le coût élevé du commerce international continue à peser lourdement sur les échanges et le développement économique des pays en développement sans littoral. Les mesures qui permettraient de résoudre les problèmes du transit doivent aborder l'insuffisance de l'infrastructure, les déséquilibres commerciaux, le fait que les transports sont mal organisés et la précarité des systèmes administratifs, juridiques, réglementaires et institutionnels. Il ne fait guère de doute que faute de solutions authentiques aux difficultés qui touchent les pays en développement sans littoral, ils continueront à être marginalisés dans l'économie mondiale.**

78. **L'application du Programme d'action d'Almaty devrait encore être accélérée; il demeure en effet un cadre mondial solide pour des partenariats mondiaux cherchant à pourvoir aux besoins particuliers de pays en développement sans littoral par l'établissement de systèmes de transit viables et prévisibles. Le Programme d'action d'Almaty est avantageux à la fois pour les pays en développement sans littoral et pour leurs voisins de transit.**

79. **Depuis son adoption, la mise en œuvre du Programme d'Almaty a progressé de façon tangible. La communauté internationale reconnaît désormais que les coûts élevés du transport en transit constituent pour les pays en développement sans littoral un obstacle plus important que les effets de la clause de la nation la plus favorisée. Les pays en développement sans littoral comme les pays en développement de transit, avec l'aide de leurs partenaires de développement, ont notablement progressé au regard de toutes les priorités inscrites dans le Programme d'action d'Almaty. Les partenaires de développement reconnaissent largement les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et s'occupent plus activement du développement des infrastructures de transport, de la facilitation des échanges, de l'aide, de l'allègement de la dette et de l'accès de ces pays aux marchés. Les institutions multilatérales et les organismes de développement et les organisations régionales prêtent plus largement attention à l'établissement de systèmes**

efficaces de transit et y consacrent des ressources plus importantes. Des dispositifs de coopération régionale pour faciliter le transit ont été renforcés.

80. Comme les pays en développement sans littoral dépendent de leurs voisins pour l'accès à la mer, les systèmes de transit, pour être efficaces, supposent une coopération et une collaboration plus étroites et plus efficaces entre ces pays et leurs voisins de transit. Le rôle des organismes régionaux et sous-régionaux dans le Programme d'action d'Almaty devrait être renforcé. Les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales compétentes devraient apporter un soutien plus résolu aux initiatives régionales, notamment aux efforts faits pour développer des réseaux intégrés régionaux et le transport multimodal, achever les tronçons manquants, prendre des mesures de facilitation des échanges et d'informatisation en général.

81. Les réformes introduites dans les politiques du transport en transit et un large ensemble de mesures de facilitation des échanges qui ont un impact positif sur les coûts de transit devraient être facilitées à tous les niveaux. Ces mesures devraient viser notamment la libéralisation commerciale des services de transport et une amélioration des systèmes administratifs, juridiques et réglementaires et de la gestion, et une réduction des formalités administratives parfois excessives. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient continuer à s'efforcer de ratifier les conventions multilatérales existant dans le domaine du transport en transit.

82. La communauté internationale devrait élargir l'accès aux marchés des marchandises exportées par les pays en développement sans littoral pour alléger les coûts de transaction, qui sont élevés du fait du handicap géographique dont souffrent ces pays. Une augmentation de l'assistance technique qui devrait être fournie immédiatement devrait être accordée aux pays en développement sans littoral pour qu'ils puissent participer au mieux aux négociations commerciales multilatérales de l'OMC en particulier celles qui ont trait à la facilitation des échanges.

83. L'aide publique au développement reste la principale source d'investissements pour la création d'infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral. Les pays donateurs, les institutions financières internationales et organismes 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 augmenter les ressources financières qu'ils consacrent aux projets de développement des infrastructures de transport de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. Il faut prêter spécialement attention aux problèmes des pays en développement sans littoral dans le contexte de l'Initiative d'aide au commerce.

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, 2000-2006

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Évaluation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.U.)</i>			<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Croissance annuelle moyenne du PIB</i>		
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2003-2005</i>	<i>2006</i>
Afghanistan	2 539	3 666	5 105	319	13,03	11,96	11,10
Arménie	1 463	2 069	3 563	2 128	12,25	21,35	16,93
Azerbaïdjan	3 835	5 179	9 701	2 362	10,53	18,02	34,47
Bhoutan	466	591	729	1 422	8,24	6,63	8,48
Bolivie	7 047	7 544	8 510	1 101	2,30	4,10	4,10
Botswana	5 774	6 834	8 227	4 755	5,78	7,51	4,15
Burkina Faso	4 932	5 905	7 057	416	6,19	6,24	5,88
Burundi	970	1 023	1 143	114	1,79	2,61	6,13
Éthiopie	14 446	15 199	20 985	164	1,71	11,71	10,64
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 215	4 173	4 702	3 096	-0,33	4,09	4,00
Kazakhstan	20 594	28 058	37 305	5 043	10,86	9,64	10,60
Kirghizistan	1 006	1 134	1 244	536	4,07	3,38	2,64
Lesotho	867	939	1 022	725	2,69	3,51	1,59
Malawi	3 071	3 183	3 756	164	1,20	4,28	8,52
Mali	3 742	4 699	5 335	498	7,89	4,18	4,61
Moldova	1 380	1 684	2 021	876	6,86	7,44	3,96
Mongolie	1 251	1 398	1 658	1 076	3,77	8,87	0,06
Népal	5 738	6 225	6 759	290	2,75	3,24	1,87
Niger	3 126	3 671	4 047	247	5,50	3,19	3,53
Ouganda	7 152	8 479	10 124	346	5,84	6,02	6,22
Ouzbékistan	14 469	16 426	20 660	598	4,32	7,42	8,99
Paraguay	5 853	6 200	6 906	1 514	1,94	3,50	3,99
République centrafricaine	1 453	1 338	1 430	333	-2,71	1,74	3,25
République démocratique populaire lao	1 593	1 887	2 323	599	5,81	7,11	7,30
Rwanda	2 646	3 107	3 523	242	5,50	4,92	3,01
Swaziland	1 185	1 268	1 337	2 399	2,28	2,07	1,21
Tadjikistan	1 091	1 472	1 854	424	10,50	8,50	6,98
Tchad	2 172	3 004	4 485	634	11,42	20,47	2,87
Turkménistan	2 413	2 606	3 251	1 327	2,60	6,99	8,98

	Évaluation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.U.)			PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)	Croissance annuelle moyenne du PIB		
	2000	2003	2006		2000-2003	2003-2005	2006
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Zambie	4 002	4 523	5 354	938	4,16	5,67	6,02
Zimbabwe	9 267	7 743	6 895	133	-5,81	-3,28	-4,80
Pays en développement sans littoral	139 758	161 227	201 011	688	4,88	7,49	7,91
Pays en développement^a	6 056 110	6 859 864	8 377 110	2 310	4,24	4,50	7,00

Sources : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, *National Accounts Main Aggregates Database*, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consulté le 10 février 2008). Calculs des taux de croissance effectués par 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 Non compris les pays de la Communauté d'États indépendants.

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

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
Afghanistan	1 300	2 171	3 000	35,69	0,21	236,01	267,63
Arménie	293	254	213	3,28	40,01	1,06	67,17
Azerbaïdjan	349	176	206	1,18	0,06	0,11	3,31
Bhoutan	73	78	94	10,17	9,71	16,13	4,16
Bolivie	680	770	581	5,38	31,13	51,06	4,99
Botswana	37	47	65	0,67	0,31	0,53	0,33
Burkina Faso	471	624	871	13,98	1,57	252,81	5,76
Burundi	172	362	415	52,83	0,04	0,05	31,26
Éthiopie	1 297	1 806	1 947	14,66	35,94	185,37	374,72
Ex-République yougoslave de Macédoine	275	250	200	3,21	13,69	0,09	2,30
Kazakhstan	188	268	172	0,25	154,10	0,19	0,51
Kirghizistan	186	261	311	11,77	22,19	1,09	6,60
Lesotho	76	96	72	4,02	0,91	17,49	16,61
Malawi	376	501	669	30,47	5,20	22,27	34,06
Mali	466	568	825	13,44	25,22	2,66	0,98
Moldova	142	120	228	6,03	0,02	0,08	0,06
Mongolie	208	255	203	7,79	34,28	12,61	28,16
Népal	361	428	514	6,25	30,47	6,41	67,37
Niger	297	541	401	11,00	33,25	10,77	32,79
Ouganda	710	1 194	1 551	16,92	57,17	4,30	45,85
Ouzbékistan	189	246	149	0,87	0,00	12,57	0,13
Paraguay	57	22	56	0,61	..	0,39	2,14
République centrafricaine	60	110	134	9,02	27,97	68,77	74,68
République démocratique populaire lao	278	270	364	12,14	58,46	42,78	24,13
Rwanda	354	486	585	23,63	1,20	22,50	47,33
Swaziland	22	22	35	1,30	0,83	0,08	0,06
Tadjikistan	168	243	240	8,82	0,01	0,12	36,67
Tchad	228	329	284	5,47	111,06	0,23	0,01
Turkménistan	41	37	26	0,26	..	1,18	..
Zambie	639	1 125	1 425	14,30	44,97	5,02	59,96

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide total des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
Zimbabwe	199	186	280	„	0,28	0,82	0,83
Pays en développement sans littoral	10 192	13 846	16 116		740,24	975,56	1 240,56
Pays en développement de transit	19 933	21 881	34 062		3 483,51	2 648,39	2 846,50

Abbreviations : APD, aide publique au développement; RNB, revenu national brut,

Sources : Richard Manning, Comité d'aide au développement de l'OCDE, *Coopération pour le développement, Rapport 2007* (Paris, 2008), tableau 25, et *Base de données en ligne du Système de notification des pays créanciers (SNPC) sur les activités d'aide*, <http://www.oecd/dac> (consulté le 1^{er} avril 2008).

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

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Ratio dette/exportations (pourcentage)</i>		<i>Ratio dette/PIB (pourcentage)</i>		<i>Allégement de la dette au titre de l'initiative PPTE, février 2008 [millions de dollars É.-U. (VAN)]</i>
	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2008</i>
Afghanistan	..	4,12	..	21,1	546
Arménie	2,58	2,06	61,0	32,0	
Azerbaïdjan	0,67	0,30	25,3	11,1	
Bhoutan	3,66	2,04	78,8	75,9	
Bolivie	3,63	1,37	74,5	49,0	175
Botswana	0,18	0,09	6,8	4,1	
Burkina Faso	5,41	2,60	40,6	18,5	725
Burundi	35,25	24,04	230,1	162,2	864
Éthiopie	14,65	2,29	91,3	17,5	2 446
Ex-République yougoslave de Macédoine	1,36	1,11	40,6	42,8	
Kazakhstan	1,76	1,83	78,3	103,4	
Kirghizistan	3,48	2,99	109,0	85,6	
Lesotho	1,46	0,97	54,9	35,8	
Malawi	5,90	1,57	130,0	27,2	1 278
Mali	3,36	1,06	74,1	26,0	707
Moldova	2,46	2,30	87,7	64,3	
Mongolie	2,39	0,94	102,5	47,4	
Népal	4,78	4,49	50,0	37,8	
Niger	5,88	1,49	76,2	22,1	853
Ouganda	8,07	1,26	74,1	13,6	1 349
Ouzbékistan	1,54	0,69	49,1	22,7	
Paraguay	2,60	1,80	58,2	36,9	
République centrafricaine	8,11	8,50	87,0	68,4	583
République démocratique populaire lao	6,11	3,41	108,5	98,6	
Rwanda	24,42	3,04	93,0	16,9	872
Swaziland	0,24	0,26	20,6	20,4	
Tadjikistan	1,45	0,82	78,7	42,5	
Tchad	2,65	0,47	70,2	34,2	214
Turkménistan	0,48	0,17	29,5	8,9	

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, février 2008 [millions de dollars É.-U. (VAN)]
	2003	2006	2003	2006	2008
<i>Pays en développement sans littoral</i>					
Zambie	6,93	0,63	162,5	23,9	3 279
Zimbabwe	2,68	2,40	62,2	..	
Pays en développement sans littoral	2,25	1,37	64,9	51,1	13 891
Pays en développement de transit	1,33	0,70	30,8	20,2	14 160
Pays à faible revenu et à revenu intermédiaire	1,37	0,82	37,3	26,4	45 512

Abréviations : PPTE = Initiative en faveur des pays pauvres très endettés; RNB = revenu national brut; VAN = valeur actualisée nette à la fin de 2006, calculée par la Banque mondiale.

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde en ligne 2008* (Washington, 2008), tableaux 1, 4, 4.4, 6.8, et 6.9 et *WDI and GDF Online* (anglais seulement), <http://www.worldbank.org> (consulté le 23 avril 2008). Pays classés par revenu, ibid.

Tableau 4
Commerce international de marchandises – exportations et importations

	Exportations				Importations			
	Millions de dollars É.-U.		Pourcentage des exportations mondiales		Millions de dollars É.-U.		Pourcentage des importations mondiales	
	2003	2006	2003	2006	2003	2006	2003	2006
<i>Pays en développement sans littoral</i>								
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	670	1 004	0,01	0,01	1 235	2 194	0,02	0,02
Azerbaïdjan	2 592	6 372	0,04	0,06	2 626	5 267	0,04	0,05
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	1 651	4 223	0,02	0,04	1 684	2 825	0,02	0,02
Botswana	3 802	4 506	0,05	0,04	3 964	3 053	0,06	0,03
Burkina Faso	319	..	0,00	..	945	..	0,01	..
Burundi	66	..	0,00	..	145	..	0,00	..
Éthiopie	513	1 043	0,01	0,01	2 686	5 207	0,04	0,05
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	2 401	0,02	0,02	2 306	3 763	0,03	0,03
Kazakhstan	12 927	38 244	0,18	0,34	8 408	23 663	0,12	0,21
Kirghizistan	582	794	0,01	0,01	717	1 718	0,01	0,02
Lesotho	..	..	..	..	..	..	..	..
Malawi	502	668	0,01	0,01	785	1 209	0,01	0,01
Mali	1 007	..	0,01	..	1 271	..	0,02	..
Moldova	790	1 052	0,01	0,01	1 399	2 693	0,02	0,02
Mongolie	616	1 542	0,01	0,01	801	1 486	0,01	0,01
Népal	653	..	0,01	..	1 802	..	0,03	..
Niger	228	..	0,00	..	560	..	0,01	..
Ouganda	532	962	0,01	0,01	1 375	2 557	0,02	0,02
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Paraguay	1 242	1 906	0,02	0,02	2 228	5 879	0,03	0,05
République centrafricaine	66	..	0,00	..	100	..	0,00	..
République démocratique populaire lao	..	..	..	..	..	..	..	..
Rwanda	50	..	0,00	..	261	..	0,00	..
Swaziland	1 732	..	0,02	..	1 432	..	0,02	..
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Tchad	..	..	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambie	980	3 770	0,01	0,03	1 574	3 074	0,02	0,03
Zimbabwe	..	..	..	..	..	..	..	..
Pays en développement sans littoral	32 886	68 489	0,47	0,61	38 305	64 589	0,53	0,57
Pays en développement de transit	935 778	1 794 712	13,36	16,08	886 136	1 620 790	12,36	14,29
Pays en développement^a	2 364 614	4 487 700	33,75	40,21	1 778 316	3 834 462	24,81	33,81
Monde entier	7006 465	11 161 783	..	..	7 167 501	11 341 309	..	..

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, base de données Comtrade de l'ONU, <http://comtrade.un.org> (consulté le 10 avril 2008).

^a Y compris les pays de la Communauté d'États indépendants.

Tableau 5
Commerce international de marchandises – exportations et importations

Pays en développement sans littoral	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)	Transport aérien, nombre de départs d'avion	
	2000/06	2000/06	2000/06	2000/06	2007	2000	2006
Afghanistan	34 782	23,7	..	1 200 (< 500 DWT)	466	..	..
Arménie	7 515	90,0	711	..	2 036	4 406	6 177
Azerbaïdjan	59 141	49,4	2 122	..	6 293	8 012	12 777
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	62 479	7,0	..	10 000	9 218	21 566	21 978
Botswana	24 455	33,2	888	..	..	6 703	6 905
Burkina Faso	92 495	4,2	622	..	..	..	..
Burundi	12 323	10,4	..	Lac Tanganyika	..	..	..
Éthiopie	37 018	13,4	..	..	..	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 182	..	699	..	388	8 047	2 368
Kazakhstan	90 800	83,0	14 205	4 000	23 211	8 041	19 160
Kirghizistan	18 500	91,1	424	600	..	6 051	4 730
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45,0	710	700	..	..	..
Mali	18 709	18,0	734	1 800	..	..	..
Moldova	12 737	86,3	1 075	424	1 980	3 682	4 248
Mongolie	49 250	3,5	1 810	580	..	..	..
Népal	17 280	56,9	59	..	..	..	..
Niger	18 423	20,6	..	300 (saison des pluies)	..	..	..
Ouganda	70 746	23,0	261	200	..	..	..
Ouzbékistan	81 600	87,3	4 014	1 100	10 593	30 075	21 514
Paraguay	29 500	50,8	441	3 100	..	7 556	9 807
République centrafricaine	24 307	..	..	2 800	..	..	..
République démocratique populaire lao	31 210	14,4	..	4 600 Lac Kivu (peu profond)	540	..	..
Rwanda	14 008	19,0	..	..	..	..	..
Swaziland	3 594	30,0	301	..	..	2 586	..
Tadjikistan	27 767	..	616	200	587	3 953	2 976
Tchad	33 400	0,8	..	Saison des pluies	250	..	..
Turkménistan	24 000	81,2	2 529	1 300	7 802	21 858	15 602
Zambie	91 440	22,0	1 273	2 250	771	..	..
Zimbabwe	92 267	19,0	..	Lac Kariba	270	13 603	6 819
Pays en développement sans littoral	1 108 369	32,9	33 494	..	64 405	146 139	135 061

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde 2008* (Washington, 2008), tableau 5.9 et *WDI and GDF Online* (anglais seulement), <http://www.worldbank.org> (consulté le 1^{er} mars 2008); United States Central Intelligence Agency, *World Fact Book, Field Listing Pipelines*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2117.html> (consulté le 1^{er} février 2008).

Tableau 6
Indicateurs relatifs aux télécommunications

	Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants				Utilisateurs d'Internet par 100 habitants	Investissement annuel dans les télécommunications (millions de dollars des États-Unis)	Importations d'équipements de télécommunications (millions de dollars des États-Unis)
	Lignes téléphoniques principales		Téléphonie mobile	Total			
	2000	2006	2006	2006			
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Afghanistan	0,1	0,3	8,1	8,4	1,7	165,1	..
Arménie	17,3	19,7	10,5	30,3	5,8	34,3	62,8
Azerbaïdjan	9,8	14,0	39,2	53,3	9,8	32,6	173,4
Bhoutan	2,2	3,8	9,8	13,5	3,6	16,9	..
Bolivie	6,1	7,1	30,8	37,9	6,2	17,7	36,4
Botswana	8,3	7,8	46,8	54,6	4,6	404,0	53,2
Burkina Faso	0,5	0,7	7,5	8,2	0,6	202,6	21,1
Burundi	0,3	0,4	2,0	2,4	0,8	..	10,1
Éthiopie	0,4	0,9	1,1	2,0	0,2	60,2	89,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,3	24,1	69,6	93,7	13,2	45,1	52,6
Kazakhstan	12,2	19,8	52,9	72,6	8,4	87,5	468,2
Kirghizistan	7,7	8,6	23,7	32,3	12,2	3,5	85,1
Lesotho	1,2	3,0	20,0	23,0	2,9	1,8	12,5
Malawi	0,5	0,8	1,8	2,6	0,5	..	29,0
Mali	0,4	0,6	10,9	11,5	0,6	93,9	37,3
Moldova	13,7	24,3	32,4	56,7	17,4	90,2	48,9
Mongolie	5,0	5,9	28,9	34,9	11,6	24,9	35,2
Népal	1,2	2,2	4,2	6,4	1,1	25,2	44,3
Niger	0,2	0,2	3,4	3,5	0,3	..	17,1
Ouganda	0,3	0,4	6,7	7,1	5,0	67,3	121,0
Ouzbékistan	6,7	6,7	9,3	16,0	6,3	118,5	..
Paraguay	5,2	5,3	51,3	56,6	4,1	81,5	204,6
République centrafricaine	0,3	0,3	2,5	2,8	0,3	0,1	3,1
République démocratique populaire lao	0,8	1,5	16,7	18,2	1,2	30,0	..
Rwanda	0,2	0,2	3,4	3,6	0,6	..	9,5
Swaziland	3,2	4,3	24,3	28,6	4,1	27,6	15,7
Tadjikistan	3,6	4,3	4,1	8,4	0,3	6,5	2,8
Tchad	0,1	0,1	4,7	4,8	0,6	..	..
Turkménistan	8,2	8,2	4,4	12,7	1,3	7,3	45,6
Zambie	0,8	0,8	14,0	14,8	4,2	42,5	76,4
Zimbabwe	2,2	2,6	6,5	9,1	9,3	..	..
Pays en développement sans littoral	2,7	3,2	10,5	13,7	2,9	1 686,8	1 755,5
Pays à faible revenu et à revenu intermédiaire^b	..	13,0	31,0	44,0	8,0		

Sources : Union internationale des télécommunications, *Données nationales par régions (en ligne) et indicateurs sur les télécommunications et les technologies de l'information et de la communication dans le monde*, <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/Indicators/Indicators.aspx>. (consulté le 21 avril 2008), et Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, *Base de données Comtrade de l'ONU*, <http://comtrade.un.org> (consulté le 14 avril 2008).

^a Ou dernière année pour laquelle des données sont disponibles.

^b Classification de la Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial, 2008* (Washington, 2008), tableau 5.10.

Tableau 7
Investissements étrangers directs, flux nets

(En millions de dollars des États-Unis)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	2000	2003	2004	2005	2006
Afghanistan	0,17	2,01	0,62	3,61	2,08
Arménie	104,20	120,90	218,80	258,20	343,48
Azerbaïdjan	30,00	3 227,00	3 535,00	1 679,00	-601,00
Bhoutan	0,00	2,53	3,46	9,00	6,10
Bolivie	736,40	197,40	65,40	-238,60	240,10
Botswana	57,32	418,77	391,55	281,32	274,13
Burkina Faso	23,11	29,12	14,35	34,15	25,87
Burundi	11,68	-0,01	0,04	0,58	290,00
Éthiopie	134,64	465,00	545,10	221,10	364,40
Ex-République yougoslave de Macédoine	174,53	96,29	157,01	99,84	350,52
Kazakhstan	1 282,52	2 092,03	4 157,21	1 977,34	6 143,09
Kirghizistan	-2,40	45,54	175,40	42,60	182,00
Lesotho	31,50	41,90	53,30	57,30	57,00
Malawi	39,60	7,40	22,00	26,50	29,70
Mali	82,44	132,26	101,00	223,80	185,00
Moldova	127,54	73,75	148,94	198,70	222,29
Mongolie	53,70	131,50	92,90	182,30	166,50
Népal	-0,48	14,78	-0,42	2,44	-6,55
Niger	8,44	11,47	19,71	30,29	20,49
Ouganda	180,81	202,19	222,21	257,06	306,70
Ouzbékistan	75,00	70,00	187,00	88,00	164,00
Paraguay	104,10	27,40	37,70	97,80	130,30
République centrafricaine	0,84	19,44	24,80	28,63	24,29
République démocratique populaire lao	34,00	19,48	16,90	27,70	187,40
Rwanda	8,10	4,72	7,70	10,50	14,97
Swaziland	90,70	-60,90	70,60	-49,60	36,30
Tadjikistan	23,54	13,57	272,03	54,48	385,20
Tchad	114,75	712,66	495,38	612,93	700,00
Turkménistan	131,00	226,00	354,00	418,21	730,93
Zambie	121,70	172,00	364,00	380,00	350,40
Zimbabwe	23,20	3,80	8,70	102,80	40,00
Pays en développement sans littoral	3 802,66	8 520,01	11 762,39	7 117,99	11 365,68
Pays en développement de transit	105 291,23	94 779,51	118 013,09	145 472,67	169 700,66
Pays en développement	265 127,87	202 886,37	323 288,15	355 484,29	448 353,16

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* (consulté le 15 juin 2008).