



Assemblée générale

Distr. générale
3 août 2010
Français
Original : anglais

Soixante-cinquième session

Point 23 b) de l'ordre du jour provisoire*

**Groupes 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
(résolution 64/214)**

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

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 64/214 de l'Assemblée générale, en date du 21 décembre 2009, dans laquelle celle-ci priait le Secrétaire général de lui présenter à sa soixante-cinquième session un rapport analytique sur l'application du Programme d'action d'Almaty et de la Déclaration sur l'examen à mi-parcours.

Comme 10 années se sont déjà écoulées depuis l'adoption de la Déclaration du Millénaire pour le développement, le présent rapport examine aussi les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral en vue de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et souligne certains des problèmes rencontrés, notamment ceux qui sont liés au changement climatique.

* A/65/150.



I. Introduction

1. 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, adopté en 2003 et le Document final de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, contenu dans la résolution 63/2 de l'Assemblée générale, en date du 3 octobre 2008, soulignent tous deux la nécessité de renforcer les partenariats internationaux en vue de répondre aux besoins et aux problèmes particuliers que connaissent les pays en développement sans littoral dans l'action qu'ils mènent pour éliminer la pauvreté, promouvoir une croissance économique soutenue et mieux s'intégrer à l'économie mondiale.

2. Étant donné les difficultés inhérentes à leur situation géographique, caractérisée par l'absence d'accès direct au commerce maritime, les pays en développement sans littoral se trouvent pénalisés sur la voie du développement. Ces difficultés sont aggravées par l'éloignement des principaux marchés internationaux, de fastidieuses procédures de transit, l'insuffisance de l'infrastructure de transport et les aléas liés au fait que ces pays sont tributaires de la stabilité politique, de l'infrastructure et de la qualité des institutions des pays de transit riverains de la mer. Ces difficultés n'ont pas seulement une incidence sur la croissance économique mais aussi des répercussions majeures sur les aspects sociaux et environnementaux du développement et notamment sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement.

3. Le Programme d'Almaty, qui a pour objectif premier de forger des partenariats afin de résoudre les difficultés particulières des pays en développement sans littoral, contribue directement à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement dans ce groupe de pays vulnérables. Constatant le lien direct qui existe entre transports, commerce international et croissance économique, le Programme vise à intégrer mieux et plus pleinement les pays en développement sans littoral à l'économie mondiale. À cet effet, tous les partenaires d'Almaty doivent mettre en œuvre des actions spécifiques dans cinq secteurs prioritaires, à savoir : a) les problèmes fondamentaux liés aux politiques en matière de transit; b) la création d'infrastructures et leur entretien; c) le commerce international et la facilitation des échanges; d) les mesures de soutien internationales et e) la mise en œuvre et l'examen. Ce programme établit un cadre solide et efficace pour une véritable coopération mondiale en matière de transport en transit en offrant aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit une solution où tous sont gagnants.

II. Progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement

4. Les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement sont inégaux compte

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

tenu de leur niveau de développement respectif. Cependant, il est possible, sur la base des données disponibles, de dégager des tendances communes à ce groupe de pays.

5. Le taux de croissance économique des pays en développement sans littoral a été de 7,8 % en moyenne par an au cours de la période 2003-2007, tombant ensuite à 6 % en 2008 (voir le tableau 1 en annexe). Plusieurs facteurs ont contribué à cette bonne performance : des politiques macroéconomiques généralement prudentes, la forte hausse du prix des matières premières, une demande d'exportation soutenue, l'allègement de la dette et l'ampleur des flux d'aide extérieure et des investissements étrangers directs. Pour accélérer les progrès dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, les pays sont censés utiliser avant tout leurs ressources intérieures. Toutefois, l'enclavement, aggravé par les inefficacités tenant au transport de transit et par l'inadéquation des infrastructures, fait qu'il est très difficile, pour ce groupe de pays vulnérables, d'accroître la dépense intérieure dans la mesure qui serait nécessaire pour réaliser les objectifs du Millénaire. Dans 18 pays en développement sans littoral, le produit intérieur brut (PIB) par habitant reste inférieur à 1 000 dollars. La persistance d'un revenu par habitant aussi faible dans ces pays est à l'origine d'un cercle vicieux : les investissements dans l'infrastructure de transport ne sont pas viables en raison de l'insuffisance de la demande de services de transport tandis que, dans le même temps, l'activité économique est freinée par l'insuffisance des infrastructures et que, de ce fait, ces pays manquent de ressources intérieures nécessaires pour investir dans les secteurs sociaux, condition nécessaire pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement.

6. Dans l'ensemble, les pays en développement sans littoral ont notablement avancé dans la réalisation de certaines des cibles des objectifs du Millénaire pour le développement. Ils ont en particulier amélioré le taux de scolarisation dans l'enseignement primaire, notamment des filles, combattu la propagation du VIH/sida et accru le pourcentage de la population ayant accès à des sources d'eau améliorées. Malgré certains progrès réalisés dans la réduction des taux de mortalité infantile, ces taux restent élevés et nombre de ces pays n'atteindront probablement pas les objectifs du Millénaire pour le développement d'ici à 2015.

7. Les pays en développement sans littoral ont réussi à augmenter leur taux de scolarisation nette dans l'enseignement primaire et la plupart devraient atteindre la cible des objectifs du Millénaire pour le développement dans ce domaine. Ils ont également nettement amélioré le taux d'achèvement du cycle d'enseignement primaire, en augmentation pour 80 % de ces pays au cours de la période 2000-2008². La plupart ont également réalisé des progrès sur la voie de l'égalité des sexes dans l'enseignement primaire et atteindront probablement l'objectif du Millénaire dans ce domaine. Ils ont également réussi à accroître de façon remarquable la représentation des femmes dans les parlements nationaux depuis l'année 2000. Au cours de la période 2000-2007, la proportion des sièges occupés par des femmes dans les parlements nationaux a augmenté de plus de 15 %, atteignant même 56,3 %

² Toutes les données relatives aux objectifs du Millénaire pour le développement sont celles de la Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, sauf indication contraire; voir <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Data.aspx>.

au Rwanda et 30 % ou plus dans quatre autres pays (Burundi, Népal, ex-République yougoslave de Macédoine, Ouganda)³.

8. Le taux de prévalence du VIH s'est stabilisé, ou a diminué, dans la plupart des pays en développement sans littoral les plus touchés. Dans 20 % de ces pays, il reste toutefois supérieur à 10 %. La couverture du traitement antirétroviral du VIH/sida a été sensiblement étendue, en dépit des graves lacunes qui demeurent dans ce domaine. Au cours de la période de 2000-2008, tous les pays en développement sans littoral, sauf deux, ont abaissé leur taux de mortalité infantile et leur taux de mortalité des enfants de moins de 5 ans. Cependant, dans la plupart de ces pays, le taux de mortalité des enfants de moins de 5 ans reste élevé, dépassant 50 pour 1000 naissances vivantes, les taux les plus élevés étant observés dans les pays africains sans littoral.

9. Au cours de la période 2000-2008, 83 % des pays sans littoral en développement ont amélioré l'accès à une source d'eau améliorée.

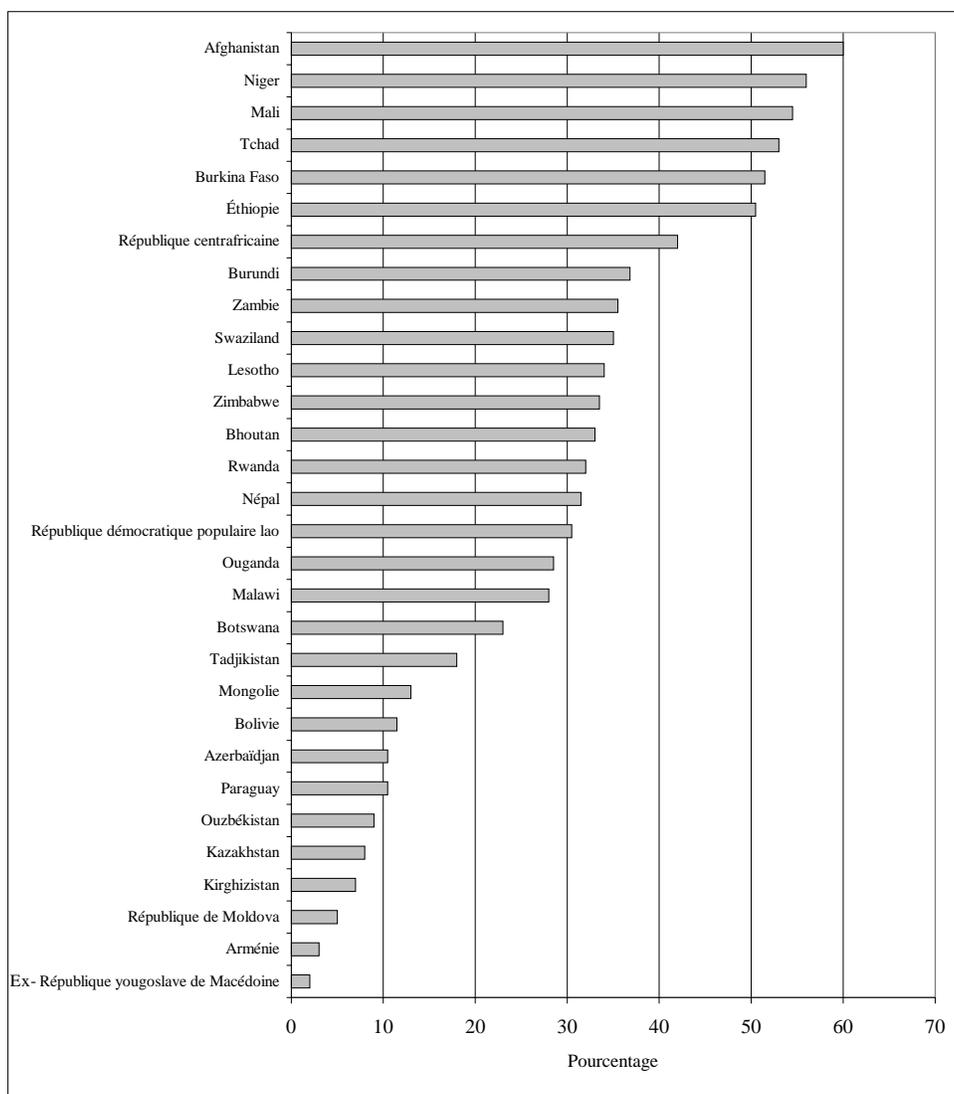
10. L'infrastructure de communication est un facteur majeur d'intégration des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale. Dans 87 % de ces pays, le nombre de lignes de téléphone fixes a augmenté au cours de la période 2003-2008. Dans le même temps, les taux d'abonnement à des services de téléphonie mobile cellulaire et d'utilisation d'Internet ont sensiblement progressé dans tous les pays (voir le tableau 6 en annexe).

11. Para rapport aux progrès significatifs enregistrés dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement mentionnés précédemment, les progrès ont été beaucoup plus lents dans les domaines de la réduction de la pauvreté, de l'éradication de la faim et de la mortalité maternelle, ainsi que dans l'amélioration du couvert forestier, l'augmentation de la proportion de la population ayant accès à des installations sanitaires améliorées et l'égalité des sexes dans l'enseignement secondaire et tertiaire. Dans les pays en développement sans littoral, la proportion de la population vivant dans une extrême pauvreté reste élevée (voir la figure 1 et le tableau 8 en annexe). Les femmes et les enfants sont les catégories les plus touchées par la pauvreté. La pauvreté est étroitement corrélée au taux de chômage, qui dépasse encore 10 % en moyenne dans un grand nombre de pays en développement sans littoral d'Afrique et d'Asie du Sud-Est⁴.

³ Union interparlementaire, 2010, disponible sur le site <http://www.ipu.org/parline-e/ParliamentsAtaGlance.asp>.

⁴ Base de données de l'Organisation internationale du Travail, accessible sur le site <http://laborsta.ilo.org> (données recueillies le 20 juin 2010).

Figure 1
Indice de la pauvreté humaine dans les pays en développement sans littoral (2007)



Source : Programme des Nations Unies pour le développement, *Rapport mondial sur le développement humain* (2009).

12. Pour ce qui est de réduire la proportion de la population qui souffre de la faim, les progrès sont lents. La plupart des pays en développement sans littoral n'ont fait aucun progrès ou n'ont fait que des progrès insuffisants pour atteindre la cible des objectifs du Millénaire pour le développement consistant à réduire la proportion d'enfants de moins de 5 ans souffrant d'insuffisance pondérale (voir le tableau 3 en annexe). Tous ces pays, et en particulier ceux qui sont importateurs nets de produits alimentaires, subissent de plein fouet l'augmentation du prix des produits alimentaires liée à des coûts de transport élevé.

13. La parité garçons-filles a peu progressé dans l'enseignement secondaire et encore moins dans le supérieur. Par ailleurs, selon des estimations récentes, si ces pays ont réussi entre 2000 et 2008 à réduire quelque peu leur taux de mortalité, 42 % d'entre eux présentent toujours un taux de mortalité maternelle supérieur à 500 pour 100 000 naissances vivantes et quatre de ces pays ont encore des taux de mortalité maternelle très élevés, supérieurs à 1000 pour 100 000 naissances vivantes (voir le tableau 8 en annexe). Pour ce qui est de la proportion de la population ayant accès à des installations sanitaires améliorées, là encore les progrès ont été lents et le taux de couverture demeure faible dans certains de ces pays, avec une forte disparité entre zones rurales et zones urbaines, les zones urbaines bénéficiant d'un meilleur accès.

14. Les principales difficultés que rencontrent les pays en développement sans littoral pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement sont liées aux caractéristiques suivantes : pénurie de ressources humaines et financières; manque de données sur les progrès réalisés pour prendre des décisions, notamment sur des indicateurs comme le chômage; persistance d'inégalités entre les sexes dans des secteurs comme l'emploi; disparités entre zones rurales et zones urbaines et disparités de revenus; occurrence de crises multiples, notamment de la crise économique et financière, et changement climatique. Toutes ces difficultés sont exacerbées par les contraintes fondamentales propres aux pays en développement sans littoral, à savoir l'éloignement des principaux marchés internationaux, l'insuffisance de l'infrastructure de transports et le coût élevé des transactions commerciales.

15. Les objectifs du Millénaire pour le développement exigent donc une coopération internationale et l'établissement de partenariats à l'échelle mondiale. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, le total des flux d'aide publique au développement (APD) destinée aux pays en développement sans littoral a augmenté à un rythme annuel moyen soutenu d'environ 13 %, passant de 12 millions de dollars en 2003 à 22,6 millions de dollars en 2008 (voir le tableau 2 en annexe). Dans ce groupe de pays, l'Afghanistan, l'Éthiopie, l'Ouganda et la Zambie ont été les principaux bénéficiaires de l'APD en 2008.

16. Le poids de la dette extérieure, exprimé en pourcentage du revenu national brut (RNB), a sensiblement diminué, tombant de 66 % en 2003 à 42 % en 2008 (voir le tableau 3 en annexe). En 2010, l'Afghanistan a atteint le point d'achèvement au titre de l'Initiative PPTE renforcée et peut donc bénéficier d'un allègement supplémentaire dans le cadre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. Il rejoint ainsi les 11 autres pays en développement sans littoral qui ont atteint le dernier stade de l'Initiative. En février 2010, l'allègement de la dette ainsi accordé à ces pays a dépassé 27 milliards de dollars. Il n'en reste pas moins que la solution du problème de l'endettement des pays en développement sans littoral continuera de requérir une grande prudence sur le plan macroéconomique ainsi que l'intensification des actions menées, car plusieurs de ces pays risquent de tomber dans le surendettement à la suite de la crise économique et financière mondiale.

17. Le taux d'augmentation des investissements étrangers directs à destination des pays en développement sans littoral a été remarquablement soutenu, atteignant 23 % par an en moyenne au cours de la période 2003-2008. Le volume total de ces investissements est passé de moins de 9 milliards de dollars en 2003 à 25 milliards de dollars en 2008 (voir le tableau 7 en annexe). Toutefois, la répartition de ces

investissements entre les membres du groupe est asymétrique, dans la mesure où plus de la moitié de ces flux était à destination du seul Kazakhstan. L'Arménie et la Zambie figuraient parmi les autres grands pays bénéficiaires. En outre, l'ensemble des flux à destination des pays en développement sans littoral ne représentaient qu'environ 1,4 % des flux mondiaux d'investissements étrangers directs. Pour attirer de nouveaux investissements étrangers directs, générateurs de croissance et d'emploi, ces pays devraient redoubler d'efforts et adopter notamment les mesures ci-après : faciliter l'entrée des capitaux et protéger les investissements étrangers, mettre en place des mécanismes d'incitation ciblée, constituer des partenariats avec des institutions de recherche et de développement, accorder des subventions pour la création d'emplois et une aide financière pour l'acquisition de locaux industriels ou commerciaux et enfin renforcer la formation de la population active et la compétence des institutions techniques et administratives nationales. Il convient toutefois de recourir aux incitations fiscales avec discernement, compte tenu de leur impact à long terme sur les recettes publiques.

18. Peu de progrès ont été réalisés dans le cadre des négociations commerciales multilatérales du Cycle de Doha, menées sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce. Dans ce domaine, il est important de prendre pleinement en considération les besoins des pays en développement sans littoral. La réduction ou la suppression des subventions agricoles dans les principaux pays développés et un meilleur accès aux marchés des produits non agricoles auront un effet positif sur les pays en développement sans littoral. À cet égard, il est particulièrement important pour ces pays que l'on parvienne rapidement à un accord sur la facilitation des échanges dans le cadre du cycle de Doha.

19. Des mesures sont actuellement prises pour rendre opérationnelle l'Initiative Aide pour le commerce qui doit servir à développer les compétences dans le domaine du commerce et du marketing, ainsi qu'à renforcer les infrastructures commerciales, et devraient bénéficier tout particulièrement aux pays en développement sans littoral (voir sect. 4.D).

20. La récession mondiale rappelle à l'évidence qu'il est toujours plus urgent que les pays en développement sans littoral adoptent une stratégie de transformation de leur économie, élargissent leur base productive de façon à devenir plus compétitifs sur les marchés internationaux, affermissent leur résistance aux chocs extérieurs et génèrent la croissance économique plus élevée et durable nécessaire pour promouvoir l'investissement dans le développement social et humain. La mise en œuvre rapide et effective des dispositions du Programme d'action d'Almaty et de ses priorités interconnectées contribuerait directement à cette orientation stratégique et aiderait les pays en développement sans littoral à avancer sur la voie des objectifs du Millénaire pour le développement.

III. Changement climatique et pays en développement sans littoral

21. Le changement climatique fait peser une réelle menace sur le développement durable, la réduction de la pauvreté et la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement dans les pays en développement sans littoral. Le changement climatique a exacerbé la dégradation des terres, la désertification et le déboisement dans ces pays. De 1990 à 2005, 65 % d'entre eux ont souffert du déboisement (base

de données de la Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies). De fortes sécheresses ont entraîné des pénuries alimentaires, comme celles qu'ont connues le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe, le Lesotho, le Swaziland, le Niger et l'Éthiopie entre 2002 et 2005⁵. Elles ont également eu pour effet de diminuer la production hydroélectrique, par exemple en Zambie. Dans les pays en développement sans littoral d'Asie centrale, tels que le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan, des pénuries d'eau de plus en plus fréquentes sont à l'origine de la désertification, tandis qu'au Népal, les inondations et les orages ont entraîné une dégradation massive des terres arables⁶. En Afrique, le changement climatique a accentué l'assèchement de zones déjà arides. C'est le cas, par exemple, de l'assèchement du lac Tchad, à l'origine de pénuries d'eau et d'un appauvrissement de la diversité biologique. Sur le continent africain, les températures sont en augmentation depuis les années 60. On a par exemple enregistré un taux de réchauffement décennal de la forêt tropicale de 0,29 degré centigrade. Cette élévation de la température menace certaines cultures, telles que le café et le thé, et accentue la vulnérabilité des pays en développement sans littoral dont l'économie est dépendante d'un ou de deux produits agricoles. Le changement climatique a également une incidence sur les pêches en eau douce car il modifie la température de l'eau, fait varier la quantité d'éléments nutritifs et abaisse le niveau d'eau pendant la saison sèche, ce qui entraîne une diminution des rendements de la pêche. Le Malawi et l'Ouganda, par exemple, ont enregistré une baisse de rendement des pêches dans les eaux intérieures qui représentent une importante source d'aliments et d'emploi pour leur population.

22. Pour réagir efficacement aux changements climatiques, il faut que les pays en développement sans littoral adoptent à la fois des mesures d'adaptation et des mesures d'atténuation. Ils ont besoin pour cela que la communauté internationale les aide en leur assurant des ressources financières régulières et en créant et en transférant les technologies et les compétences nécessaires de façon à combler le fossé qui sépare la définition des politiques de leur mise en œuvre. Les pays en développement sans littoral devraient s'efforcer de tirer parti des mécanismes existants, tels que le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et les initiatives pour la croissance et pour les emplois verts. Les 17 pays en développement sans littoral qui font partie des pays les moins avancés devraient faire usage de l'appui en faveur des programmes nationaux d'adaptation aux changements climatiques prévu au titre de l'article 4.9 de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Cependant, il faut aussi concevoir des mesures d'appui en faveur des autres pays en développement sans littoral. Ainsi le groupe des pays en développement sans littoral devrait négocier des financements spéciaux liés au changement climatique.

⁵ Programme des Nations Unies pour l'environnement et Centre mondial d'agroforesterie, *Climate Change and Variability in Southern Africa: Impacts and Adaptation in the Agricultural Sector* (2006).

⁶ Asian Development Bank, *Combating Desertification in Asia*, accessible sur le site www.adb.org/Environment/desertification.asp.

IV. Priorités

A. Problèmes fondamentaux liés à la politique de transit

23. La lourdeur et l'inefficacité des réglementations, les restrictions sur les mouvements transfrontaliers des véhicules, le transbordement, les inspections physiques et le débarquement du fret aux frontières, les inspections injustifiées de marchandises en route, le fait que les normes applicables aux véhicules diffèrent d'un pays à l'autre, le manque de sécurité des conducteurs et du fret ainsi que la corruption apparaissent comme les principaux facteurs entravant la fiabilité, la rapidité et la sécurité du transport transfrontalier et des réseaux logistiques reliant les pays en développement sans littoral aux ports maritimes.

24. D'après les analyses récentes, l'enclavement rallonge de quatre jours la distribution des exportations par voie terrestre et de neuf jours celle des importations par rapport à des distances équivalentes à l'intérieur d'un pays côtier de transit. Plus problématiques encore sont l'absence de prévisibilité dans la chaîne de transit, les frais généraux découlant des réglementations superflues et de la corruption qui peut augmenter les coûts de transport de 30 à 70 %, ainsi que l'inapplication des accords régionaux en matière de transit, qui aggravent les problèmes auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral pour participer au commerce international. D'après la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), en Afrique subsaharienne, les chauffeurs de camions ne passent que 21 % de leur temps à conduire et consacrent le reste aux formalités de dédouanement aux frontières, à l'attente prédépart dans les ports de transit, au pesage aux ponts-bascules et à d'autres contrôles de police sur la route. D'après la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'attente aux frontières occupe plus de la moitié du temps de transit entre l'Asie centrale et l'Europe.

25. On ne réussira à éliminer les obstacles non matériels aux échanges transfrontières des pays en développement sans littoral qu'en établissant une coopération plus vaste et plus solide sur les plans bilatéral et régional entre les pays en développement sans littoral et de transit, et, au sein des gouvernements, entre les nombreux organismes et services gouvernementaux impliqués dans le contrôle des frontières. Des mécanismes de coordination interinstitutions intégrant les parties prenantes des secteurs tant public que privé et efficaces sont indispensables si l'on veut gérer avec succès les couloirs, investir dans les infrastructures et effectuer les opérations propres au service de transit. Seule une belle coopération permettra d'adopter une approche commune en vue de l'élaboration, de l'application et du suivi des réformes visant à faciliter le commerce et les transports. Il faut harmoniser les cadres juridiques régissant ces domaines et les appliquer en faisant preuve d'une forte volonté politique, notamment au cours de la phase d'exécution, car ils sont au cœur d'une stratégie de coopération cohérente en matière de transports en transit pour les pays en développement sans littoral et leurs partenaires régionaux.

26. Cette stratégie devrait s'étendre à tous les modes de transport. Dans le secteur ferroviaire, par exemple, il faut se pencher sans tarder sur l'interopérabilité des législations nationales et internationales afin d'améliorer le transport sur de longues distances. En Asie centrale, par exemple, deux systèmes juridiques régissent actuellement les transports ferroviaires internationaux et multimodaux, notamment les lettres de transport et d'autres documents. Il est difficile d'assurer

l'interopérabilité des législations nationales concernant les transports ferroviaires. Néanmoins, la mise au point récente d'une lettre de transport commune de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer prouve que les obstacles non matériels peuvent être surmontés au moyen de négociations. D'importantes différences demeurent toutefois entre les deux systèmes juridiques. Ainsi, alors même que les clauses de responsabilité des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention) et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer sont pratiquement identiques, les niveaux de dédommagement varient considérablement. L'adoption par tous les pays se trouvant le long des principaux couloirs euro-asiatiques d'une législation unifiée sur les transports ferroviaires faciliterait la mise en place de services interrégionaux compétitifs. En témoignent déjà les systèmes ferroviaires binationaux de Côte d'Ivoire et du Burkina Faso, d'une part, et du Sénégal et du Mali, d'autre part, ainsi que l'exploitation de chemins de fer contigus par le même concessionnaire (à savoir Central East African Railways) au Mozambique et au Malawi.

27. Dans le secteur routier, une étude sur l'harmonisation des règles et normes applicables à la route transafricaine doit être entreprise par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) en collaboration avec la Commission de l'Union africaine et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à la suite de la recommandation figurant dans le document finale de l'examen régional africain à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty qui a eu lieu en 2008⁷, qui invitait à faciliter l'élaboration et la conclusion d'un accord intergouvernemental sur la route transafricaine. D'après la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la mise en place réussie du réseau ferroviaire transasiatique et du réseau de la Route d'Asie montre que l'officialisation de ces réseaux, grâce à des accords intergouvernementaux, a encouragé un développement coordonné de l'infrastructure des transports en suscitant des engagements plus forts de la part des États Membres, a incité les banques internationales et les donateurs bilatéraux à accroître leurs financements et a renforcé la collaboration avec le secteur privé.

28. Les solutions aux problèmes des transports en transit qui affligent aussi bien les pays sans littoral que les pays côtiers en développement incluent essentiellement la refonte du système de transit pour simplifier et harmoniser les formalités en matière de documentation, la création de postes frontières à guichet unique pour éviter la répétition des procédures, l'automatisation des douanes pour réduire le contact direct avec les responsables, la réforme des réglementations en matière de transports routiers pour stimuler la concurrence et la création de centres de dédouanement terrestres ou de ports secs pour anticiper les procédures de dédouanement.

29. Conscients de la nécessité de réformer les politiques de transit, les pays en développement sans littoral et de transit de toutes les régions poursuivent leurs efforts, déjà fructueux, pour faciliter les transports et le commerce transfrontaliers. Le rapport de la Banque mondiale, *Doing Business 2010*, classe le Rwanda et le Kirghizistan parmi les pays les plus performants à cet égard. Le Kirghizistan a

⁷ Voir E/ECA/ALMATY/08.

supprimé six documents précédemment exigés et a simplifié les procédures d'inspection, de façon à accélérer les échanges transfrontaliers. Le Rwanda est la première économie de l'Afrique subsaharienne à accéder au sommet du classement, grâce à des réformes systématiques de ses lois et institutions commerciales depuis 2001. Des changements administratifs, tels que le prolongement des heures d'ouverture, une coopération renforcée aux frontières et la suppression de certaines obligations imposées aux importateurs et aux exportateurs, ont permis au Rwanda de réduire le temps nécessaire aux échanges commerciaux. L'attente aux frontières a diminué au Mali avec la mise en place d'un système d'échange de données informatisé, l'introduction d'améliorations dans les terminaux utilisés par les négociants et la simplification des formalités. Au Malawi, les délais ont été écourtés avec l'introduction d'un système d'inspection basée sur l'analyse des risques et d'un programme de dédouanement post-destination pour les négociants préalablement approuvés. Des améliorations apportées au port de Douala et la mise en place d'un système de suivi des marchandises et de scanners ont permis de raccourcir les délais requis pour l'importation et l'exportation de marchandises et renforcé la sécurité du transit commercial par le Cameroun. Le Sénégal, pour sa part, tire des avantages de la privatisation de la gestion de son terminal pour conteneurs.

30. Le Paraguay a réduit les temps de transit grâce à la mise en place d'un système d'exportation électronique et en améliorant le système d'inspection fondé sur les risques. En Asie du Sud, les négociants ont bénéficié de l'introduction dans le port de Chittagong (Bangladesh) d'un système de dédouanement automatisé des exportations et importations. Avec la concurrence plus marquée dans le domaine de la logistique, le Vietnam a amélioré l'efficacité de son système de dédouanement en introduisant des audits de post-dédouanement et des logiciels qui permettent aux négociants de déterminer le montant des droits à payer sur les marchandises dédouanées. Ces améliorations s'inscrivent dans le cadre du programme de réforme imposé au Viet Nam comme condition de son accession à l'Organisation mondiale du commerce. En encourageant la concurrence dans les domaines des services bancaires, du courtage et des transports, en réduisant le nombre de marchandises dont l'inspection est obligatoire et en simplifiant la documentation à présenter pour dédouaner les marchandises, l'Arménie a accéléré le commerce transfrontalier. L'Azerbaïdjan a réduit le temps nécessaire au dédouanement des marchandises et à leur transport transfrontalier en regroupant les diverses agences en un service douanier à guichet unique.

31. Année après année, grâce à de vastes réformes de leurs politiques en matière de transport en transit, les pays en développement sans littoral et de transit constatent, lorsqu'ils se regroupent, les résultats de leurs efforts soutenus pour réduire les délais et rationaliser les procédures à la frontière et pour rendre les échanges plus fluides. Entre 2005 et 2009, le temps mis par un pays en développement sans littoral pour effectuer les formalités d'exportation a diminué en moyenne de neuf jours, soit de 16 %. Les délais nécessaires à l'importation sont passés de 60 à 52 jours au cours de la même période, soit une réduction de 13 %. Mais l'importation dans un pays en développement sans littoral prend au moins une semaine de plus que pour les pays côtiers voisins, et les délais requis peuvent varier, surtout en Afrique et en Asie centrale. Ces deux régions continuent également d'enregistrer les coûts les plus élevés en matière d'importations et d'exportations. Au Niger, par exemple, un exportateur doit consacrer 59 jours et 3 545 dollars aux formalités, depuis le moment de la signature du contrat de vente à celui du

chargement des marchandises à bord des navires, alors qu'au Bénin, un exportateur a besoin de la moitié de ce temps et débourse un tiers de ces coûts.

32. S'ils veulent cueillir les fruits du commerce international, les pays en développement sans littoral doivent absolument participer aux efforts concertés d'intégration régionale, impliquant une harmonisation des politiques et des réformes du transit, une refonte majeure des infrastructures et de la logistique commerciale et des projets de facilitation. Bien que des progrès soient perceptibles dans toutes les régions, il reste beaucoup à faire pour assurer l'application pleine et entière du Programme d'Almaty. Il faudrait élaborer des indicateurs reconnus pour surveiller les couloirs afin de suivre les progrès le long des principales voies commerciales desservant les pays en développement. Ces indicateurs permettent de déterminer à quel niveau se produisent les délais et la variabilité du temps de transit et de comparer les coûts de transit pour les pays en développement sans littoral avec ceux des pays côtiers. Les approches utilisées à l'heure actuelle par les différentes organisations internationales pour établir les indicateurs de surveillance des couloirs manquent de cohérence. Leur harmonisation permettrait de surveiller ces couloirs à l'échelle de plusieurs pays et de plusieurs régions.

33. Les arguments en faveur d'initiatives transfrontières conjointes au profit des pays en développement sans littoral commencent à acquérir un certain poids, notamment en Afrique. C'est ainsi que des postes frontières à guichet unique sont prévus à la frontière entre le Kenya et l'Ouganda à Malaba, l'un des postes les plus actifs de la sous-région; entre la Zambie et le Zimbabwe à Chirundu; entre le Zimbabwe et le Mozambique à Forbes/Machipanda, le long du couloir trans-Kalahari, et en Afrique de l'Ouest, sur certaines frontières du Ghana, du Burkina Faso, du Togo et du Mali. En outre, un nombre croissant de pays en développement sans littoral ont des entrepôts en douane dans les ports de transit voisins, par exemple en Afrique de l'Ouest. Les concessionnaires du rail mettent en place des installations pour accélérer le transit, comme le projet de terminal intermodal de Sitarail à Ouagadougou (Burkina Faso) et la société de cautionnement douanier ZRS au poste de contrôle de Victoria Falls, entre la Zambie et le Zimbabwe.

34. Des efforts sont en cours en Asie pour formuler un accord sur la facilitation du transport routier international entre les États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai, dont quatre sont des pays en développement sans littoral, avec l'aide de la CESAP et de la Banque asiatique de développement. La coopération économique continue également à se renforcer entre la République démocratique populaire lao, le Myanmar, la Thaïlande et le Viet Nam, avec l'application des annexes et des protocoles à l'Accord sur les transports transfrontières du Bassin du Mékong, qui abaissera les coûts de transport, facilitera la circulation des marchandises et des personnes et contribuera à réduire la pauvreté en appuyant le développement des régions rurales et frontalières, en permettant aux groupes à faible revenu d'accroître leurs recettes, en créant des emplois et en encourageant le tourisme. Une initiative récente de l'Organisation de coopération économique vise à promouvoir la prestation de services spéciaux et des installations correspondantes, qui seront mis à la disposition des États membres en développement sans littoral dans les zones franches créées à l'intérieur ou à proximité des ports. Ces initiatives seront appuyées par des facilités administratives, des permis et des possibilités d'investissement dans les ports des pays de transit pour les États membres en développement sans littoral, la création d'écozones dans

les ports et l'organisation d'espaces de dialogue entre les pays en développement sans littoral et de transit.

B. Développement et entretien des infrastructures

35. Pour les pays en développement sans littoral, qui se trouvent dans l'impossibilité de contrôler les conditions de transport hors de leurs frontières et sont tributaires des couloirs commerciaux pour accéder aux ports ou à leurs partenaires commerciaux régionaux, l'état des infrastructures des couloirs commerciaux, les besoins de réfection et surtout la viabilité des ressources nécessaires à l'entretien sont des préoccupations majeures. Du fait de l'exiguïté du territoire de bon nombre de ces pays, les gouvernements ont beaucoup de mal à financer les énormes coûts fixes associés au développement des infrastructures. Avec des institutions régionales efficaces, soutenues par un fort consensus politique, la collaboration régionale permet d'établir des priorités communes en matière d'investissements régionaux, ainsi que de gestion et de développement des couloirs commerciaux routiers et ferroviaires reliant les pays en développement sans littoral d'Asie, d'Afrique et d'Amérique du Sud aux ports maritimes.

36. Les maillons les plus faibles de la chaîne de transport se trouvent généralement au niveau des échangeurs. Le défi le plus urgent auquel font face les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins semble être la création de liaisons efficaces entre les installations ferroviaires et portuaires. Les faiblesses sont en partie matérielles, avec l'absence de connexion physique entre les différents modes et l'absence d'infrastructures pour le transbordement; en partie institutionnelles, la responsabilité des échanges intérieurs ne relevant pas clairement d'une agence modale particulière ou d'une autre; et en partie opérationnelles, du fait que la perception des taxes et d'autres droits et la corruption poussent les coûts à la hausse et ralentissent les mouvements.

37. En dépit d'obstacles majeurs, des progrès ont été enregistrés dans toutes les régions enclavées. Le Burkina Faso a participé à la construction d'un certain nombre de ports secs, dont l'un avec la collaboration de la Côte d'Ivoire, qui desservira également le Niger. Un autre port sec construit par le Burkina Faso sera raccordé par le rail aux ports maritimes de Tema et de Takoradi au Ghana. En Éthiopie, la construction d'un port sec au point d'accès de Djibouti est en cours et une autorité responsable des services du port a été mise en place. Pour ce qui est des transports maritimes, des travaux d'extension des ports et des réformes sont en cours, notamment avec la modernisation du matériel portuaire au Ghana, en Côte d'Ivoire et au Nigeria et l'informatisation des opérations. Mais seuls quelques ports d'Afrique subsaharienne peuvent recevoir la majeure partie des cargaisons qui leur sont destinées. Nombre de ports sont mal équipés et ne fonctionnent pas efficacement. Il faudrait construire des ports plus profonds et améliorer les services et les capacités des ports existants, pour les rendre conformes aux normes internationales.

38. Avec la création de fonds routiers dans 27 pays d'Afrique, des efforts supplémentaires sont faits pour entretenir les réseaux routiers existants et étendre les infrastructures. On cherche également à sensibiliser l'opinion à l'intérêt des chemins de fer et des voies navigables intérieures comme solutions de rechange économique au transport par la route. La région d'Afrique centrale, qui a le réseau

d'infrastructures le plus faible du continent, a l'intention d'accélérer le développement de ses voies navigables intérieures par le biais de la Commission internationale pour le bassin du Congo-Oubangui-Sangha. La Commission reconnaît le potentiel inexploité du bassin du Congo, doté d'un réseau navigable de 12 000 kilomètres, couvrant près de 4 millions de kilomètres carré dans neuf pays. Le fleuve souffre d'une infrastructure vétuste et insuffisante, de marquages inappropriés et de nombreux obstacles non physiques à la navigation. La Commission prévoit d'améliorer les dispositions matérielles et réglementaires afin de donner un nouveau souffle à la navigation intérieure.

39. En Asie, l'action vise à mettre en œuvre la vision d'un système international intégré de transports intermodaux et de logistique qui s'étende à l'ensemble du continent. Le développement et la modernisation du réseau ferroviaire transasiatique et du réseau de la Route d'Asie sont au cœur de cette vision, tout comme le développement d'interfaces intermodaux qui assurent une connectivité transfrontalière et vers les ports. Des amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie ont été adoptés en septembre 2009, sur proposition de la Chine, de l'Inde et du Kazakhstan, de façon à inclure dans l'Accord : a) le tronçon routier Urumqi-Takeshkan en Chine et établir une jonction avec Yarantai en Mongolie, b) le tronçon routier Phulbari-Jaigaon en Inde, de façon à prolonger la route AH48 depuis la frontière du Bhoutan et c) le tronçon routier Aktobe-Zaysan au Kazakhstan, embranchement de la route AH61, qui permet de relier par voie routière tous les pays en développement sans littoral de la région.

40. En Amérique du Sud, l'État plurinational de Bolivie a adopté cinq projets routiers qui coûteront 1,2 milliard de dollars. Leur exécution prendra de deux à trois ans et ils seront financés principalement par la Société andine de développement, la Banque nationale brésilienne de développement économique et social et la Banque interaméricaine de développement. La construction d'une route interocéanique de 4 700 kilomètres reliant le premier port du Brésil, Santos, à ceux d'Arica et d'Iquique au Chili a commencé, avec l'inauguration récente de petits tronçons en Bolivie. Ce grand projet qui doit être achevé en 2011 dans le cadre de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud renforcera l'intégration régionale et le commerce. La Bolivie tirera également profit de la route méridionale interocéanique qui reliera le Brésil à la côte péruvienne le long de sa frontière septentrionale, projet qui a bénéficié d'un prêt supplémentaire de 200 millions de dollars de la part de la Société andine pour sa phase ultime en 2010.

41. Après avoir été longtemps négligée, l'intégration des réseaux ferroviaires a récemment progressé en Amérique du Sud. En mai 2010, le Paraguay et le Brésil ont officialisé un projet financé par la Banque de développement brésilienne qui vise à relier le réseau ferroviaire du Paraguay à la ligne de chemin de fer reliant Paranagua, au Brésil à la ville chilienne d'Antofagasta, ce qui revient à créer un couloir ferroviaire interocéanique. En outre, des prêts pour un programme d'intégration des réseaux ferroviaires du Paraguay et d'Argentine d'un montant de 166 millions de dollars ont été approuvés par la Société andine et le Gouvernement argentin.

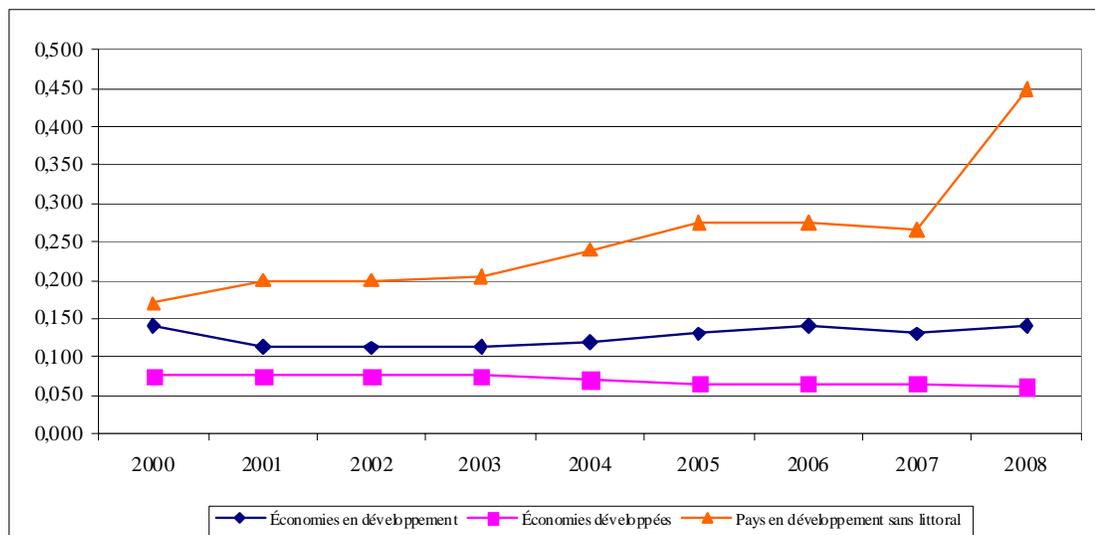
C. Commerce international et facilitation du commerce

42. L'emplacement des activités de production est un déterminant important des coûts de transport car il définit la distance entre producteurs et consommateurs. L'éloignement des grands marchés impose certes des frais supplémentaires, mais les transports internationaux sont susceptibles d'en réduire les inconvénients économiques. Les coûts du commerce ont décliné dans le monde entier en raison de la baisse de ceux des transports et des communications et de leur qualité et de leur vitesse meilleures. Mais tous les pays n'en ont pas bénéficié autant. Les coûts de transport ont décliné plus vite là où la demande des services de transport est la plus forte. L'essor des échanges a augmenté la compétitivité et permis des économies d'échelle dans ce secteur. La baisse des coûts des transports et du commerce qui en résulte stimule le commerce, la spécialisation et les échanges. Des pays en développement ont réussi à s'implanter sur les marchés internationaux et ont bénéficié de la baisse des coûts de transport, mais la plupart n'y sont pas parvenus : c'est le cas des 31 pays en développement sans littoral, qui ont encore du mal à profiter des débouchés commerciaux et à capter les marchés mondiaux pour leur développement et leur croissance économiques.

43. En sept années d'exécution du Programme d'action d'Almaty, le groupe des pays en développement sans littoral a connu l'essor de ses exportations, dont la valeur nominale est passée de 33 milliards de dollars en 2003 à 153 milliards de dollars en 2008. Mais ces résultats remarquables n'ont été le fait que d'une poignée de pays en développement sans littoral et sont largement dus à la hausse des prix des produits de base qui a valu au pétrole et aux minéraux d'augmenter fortement. Ainsi, la valeur des seules exportations du Kazakhstan et de l'Azerbaïdjan a représenté 78 % du total des pays en développement sans littoral, qui restent donc largement marginaux dans l'économie mondiale comme on le voit dans la persistance de leur très faible part des échanges mondiaux de biens (0,96 % en 2008 contre 0,45 % en 2003; voir annexe, tableau 4).

44. La structure des exportations de ces pays qui généralement dépendent de très peu de produits bruts agricoles et miniers est elle aussi un important facteur. On le voit dans la figure qui suit, alors que les taux de concentration des exportations des pays en développement sont restés relativement stables depuis 2000, ils ont fortement augmenté pour les pays en développement sans littoral en raison de l'accroissement de la demande mondiale de minéraux et de combustibles. Cela montre nettement la diversification limitée des exportations et leur vulnérabilité aux chocs extérieurs. Si leur composition changeait en faisant une plus grande part aux produits à faible masse mais de grande valeur et aux services, cela aiderait à réduire les frais supplémentaires de transaction que ces pays doivent payer dans le commerce international en raison de l'éloignement des marchés et des difficultés de transit. De plus, dans un monde instable, des mesures visant à diversifier les exportations s'imposent pour réduire la vulnérabilité des pays en développement sans littoral aux chocs commerciaux et à la perte des revenus d'exportation.

Figure 2
Taux de concentration des exportations des pays en développement sans littoral et d'autres groupes de pays, 2000-2008 (Indice Herfindhal-Hirschmann)



Source : Manuel de statistiques de la CNUCED.

45. En 2008-2009, le manque de diversification de la production et des exportations a exposé le groupe aux durs effets de l'effondrement des prix des produits de base qui aurait réduit de 11 % le volume du commerce mondial en 2009⁸. L'analyse des effets commerciaux de la crise par le Centre du commerce international (CCI) a montré que, dans la valeur des exportations vers les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), ce sont celles des pays en développement sans littoral qui ont subi la plus forte chute (34,2 %) contre 18,1 % pour l'ensemble des pays en développement (armes et minéraux non compris). Une baisse aussi forte des exportations pendant la crise souligne la grande vulnérabilité des pays en développement sans littoral aux chocs négatifs et la structure non diversifiée de leurs exportations.

46. Mais l'existence de régimes de tarifs préférentiels en faveur de ces pays continue d'offrir à plus de 90 % de leurs exportations (armes non comprises) des possibilités d'accès aux marchés en franchise et hors quotas. Ces tarifs donnent un avantage de prix bien nécessaire aux produits des pays en développement sans littoral sur les marchés des pays développés, mais n'ont souvent été appliqués qu'à une gamme étroite des produits exportés. De plus, 40,5 % à peine de leur valeur à l'exportation (armes et minéraux non compris) va dans les pays de l'OCDE. Le recours aux tarifs préférentiels pour les exportations actuelles est en outre gravement gêné par l'application de règles d'origine astreignantes et disparates, qui ne correspondent pas au niveau de développement des pays bénéficiaires (voir tableau ci-dessous). En 2008, les pays en développement sans littoral ont exporté au

⁸ Département des affaires économiques et sociales, *Situation et perspectives de l'économie mondiale à la mi-2010*.

Canada, aux États-Unis d'Amérique et en Europe pour près de 66 milliards de dollars (armes et minéraux non compris), dont 12 milliards ont joui d'un traitement préférentiel, mais dont 2,8 milliards ont été soumis aux droits de douane. En pourcentage, c'est le groupe des pays en développement sans littoral qui a le taux le plus bas d'application des préférences (77,1 %), inférieur à celui des pays les moins avancés (89 %) et de l'ensemble des pays en développement (81,5 %), même si on exclut les armes et les minéraux (69,9 %).

Tableau
Préférences tarifaires et leur application en 2008

(En millions de dollars des États-Unis)

<i>Groupe exportateur</i>	<i>Exportations totales</i>	<i>Exportations en franchise (NPF = 0 %)</i>	<i>Exportations soumises à droits de douane</i>	<i>Exportations pouvant jouir de préférences</i>	<i>Exportations jouissant de préférences</i>	<i>Pourcentage d'application des préférences</i>	<i>Pourcentage d'application (sauf minéraux et armes)</i>
Pays en développement sauf BRIC	1 010 570	569 882	141 887	291 031	237 047	81,5	77,2
Pays les moins avancés	74 305	27 590	6 230	40 375	35 930	89,0	81,0
Pays en développement sans littoral	65 973	48 906	4 800	12 010	9 262	77,1	69,9

Source : Centre du commerce international.

Note : BRIC = Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine.

47. Surtout pour les produits qui intéressent le plus les pays en développement vulnérables, les règles d'origine préférentielles peuvent être très complexes et restrictives. Un modèle de pratique optimale est offert par le régime canadien de préférences généralisées, caractérisé par le recours à une méthode unique ou presque pour déterminer l'origine et l'application généreuse d'impératifs de cumul. La Commission européenne étudie une législation afin de simplifier ses règles d'origines préférentielles dans un sens favorable au développement des pays bénéficiaires pour leur permettre de jouir de tarifs préférentiels et pour encourager leur développement industriel.

48. La facilitation du commerce est devenue le plus important moyen de politique commerciale pour bénéficier du commerce international dans un contexte international où la baisse des tarifs et des quotas réduit les obstacles au commerce. On a maintes fois constaté que la modernisation des douanes, la lutte contre la corruption et l'harmonisation des formalités de passage des frontières sur les couloirs internationaux peuvent immédiatement réduire la distance économique, faire gagner du temps et accroître la fiabilité de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Les pays en développement sans littoral, qui le savent depuis longtemps, n'ont pas attendu pour se lancer activement dans les négociations sur la facilitation du commerce à l'Organisation mondiale du commerce.

49. Dans le contexte du Cycle de Doha, les négociations sur la facilitation du commerce se distinguent à plusieurs égards. D'abord, elles ont été singulièrement fructueuses. Il existe en effet déjà un avant-projet de textes à négocier regroupant les suggestions et propositions de tous les membres, et comprenant 16 articles relatifs à une cinquantaine de mesures. Mais ce qui distingue particulièrement ces

négociations, c'est l'engagement pris par les membres de l'Organisation mondiale du commerce de fournir aux pays en développement une grande assistance technique pour leur permettre de participer effectivement aux négociations et aider à la mise en œuvre. Sur ce dernier point, le mandat des négociations précise que si un membre qui aurait besoin d'assistance technique n'en reçoit pas, il ne sera pas tenu à la mise en œuvre. Vu leur stade très avancé, ces négociations devraient rapidement aboutir sans retarder le reste du Cycle de Doha.

50. Les pays en développement sans littoral ont encore renforcé leur cohésion lors de la troisième réunion de leurs ministres du commerce, en octobre 2009 au Swaziland, sur le thème du renforcement de la compétitivité commerciale en période de crise économique mondiale. Avec leurs hauts fonctionnaires, ils ont fait le point des résultats obtenus depuis leur réunion ministérielle de 2007 à Oulan-Bator et ont débattu des meilleures politiques et mesures à adopter pour permettre à leurs pays de mieux profiter du commerce international. Facilitée par la contribution financière et technique du Bureau du Haut-Représentant, la réunion ministérielle a débouché sur la Déclaration d'Ezulwini, qui représente la plus récente plate-forme politique du groupe sur les questions commerciales.

D. Mesures de soutien internationales

51. La communauté internationale reconnaît que la réalisation prompte et efficace des priorités du Programme d'action d'Almaty exige des efforts concertés et des cadres de collaboration mettant en jeu tous les intéressés. La création de systèmes de transport en transit rentables dans les régions sans littoral du monde encouragerait grandement la croissance économique, le mieux-être, le commerce, l'accès à l'emploi et l'intégration sociale dans bien des pays en développement les plus isolés et les plus désavantagés. Les transports et la facilitation du commerce constituent des soutiens qui exigent une attention prioritaire dans les stratégies de développement aux niveaux national et régional pour enfin brancher les pays en développement sans littoral sur les chaînes de production mondiales et les marchés du monde.

52. Pour que ces pays réalisent leur potentiel économique, il faut investir énormément dans l'infrastructure transfrontière. La CESAP a estimé qu'il faudrait environ 24 milliards de dollars pour doter le réseau ferroviaire transasiatique des 8 200 kilomètres de voies qui lui manquent; cela comprend environ 9 milliards de dollars pour en construire 2 600 kilomètres dans les pays en développement sans littoral. En Afrique subsaharienne, selon une évaluation récente, environ 70 % des couloirs commerciaux reliant les 15 pays sans littoral aux grands ports de mer sont en bon ou assez bon état et les donateurs bilatéraux et multilatéraux acheminent de plus en plus de ressources pour en améliorer l'infrastructure physique. Pour remettre en bon état les 30 % restants, il faudrait, estime-t-on, environ 1,5 milliard de dollars, et les coûts d'entretien annuels seraient de près de 1 milliard de dollars. Pour les chemins de fer subsahariens, leur entretien, longtemps négligé, obligera à dépenser jusqu'à 3 milliards de dollars.

53. Mais pour être rentables, les investissements dans l'infrastructure de transport et de transit exigeront un minimum de volume commercial sans lequel les services de transport seraient moins fréquents et il y aurait moins de concurrence. Les déséconomies d'échelle accroissent les frais de transport, d'où des volumes

commerciaux plus faibles. Le problème de nombreux pays en développement sans littoral est que souvent leurs faibles volumes commerciaux ne justifient pas, sur le plan économique, des investissements en technologie et infrastructure, que ce soit sur leur territoire ou dans les pays de transit voisins. Pour surmonter ces obstacles, ils devraient de plus en plus chercher à obtenir le financement des projets d'infrastructure pour les échanges et le transport selon une approche axée sur les couloirs sous-régionaux.

54. Dans les pays en développement sans littoral, la part d'APD réservée aux secteurs des transports, de l'emmagasinage et des communications a atteint en moyenne 8 % pour le groupe en 2008, avec des pointes de plus de 30 % pour la Mongolie, le Paraguay, le Swaziland et l'Ouzbékistan, ce qui confirme la tendance récente à donner plus d'importance à l'aide pour le commerce et aux dépenses d'infrastructure.

55. Les institutions africaines ayant réaffirmé leur volonté d'œuvrer ensemble, suivant le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) pour agrandir l'infrastructure régionale, le financement de son développement a fortement augmenté : le total des engagements financiers extérieurs destinés aux projets africains d'infrastructure a atteint près de 40 milliards de dollars en 2009 malgré la crise économique mondiale, et les investissements des membres du Consortium pour les infrastructures en Afrique ont à eux seuls augmenté de 45 % (13,7 milliards de dollars en 2008 et 19,5 milliards de dollars en 2009).

56. Cette tendance positive se constate aussi dans les progrès de l'Aide pour le commerce, initiative susceptible d'aider puissamment les pays en développement sans littoral à surmonter certains des plus grands obstacles en la matière. Les goulets sur les couloirs régionaux et le développement des infrastructures du commerce et des transports se prêtent naturellement aux solutions mettant cette aide en jeu. Les données préliminaires sur 2008 montrent l'augmentation constante de ses flux (environ 10 % en termes réels), avec des engagements qui atteignent 41,7 milliards de dollars selon l'OCDE : les 20 premiers bénéficiaires, dont l'Afghanistan, l'Éthiopie, le Mali et la Mongolie, en ont attiré plus de 70 %. Le Japon, les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne, la Banque mondiale et l'Allemagne en ont été les principaux fournisseurs. L'apport rapide et continu d'aide pour tenir les engagements commerciaux pris envers les pays en développement devrait être prioritaire afin d'assurer l'exécution ininterrompue des programmes actuels d'aide pour le commerce, grâce à quoi les pays en développement sans littoral pourront atténuer certains des effets de la crise économique et bénéficier davantage de la reprise commerciale en cours.

57. L'accent accru mis sur le commerce par les pays en développement se traduit aussi par l'expansion des activités et des investissements en la matière de la part du Groupe de la Banque mondiale dont les prêts pour le commerce atteignent environ 1,4 milliard de dollars en 2008 contre environ 550 millions en 2002, les prêts à taux préférentiels augmentant de plus de la moitié. Parmi les projets approuvés et financés par le mécanisme pour la facilitation du commerce récemment créé à la Banque mondiale, environ 6 millions de dollars ont été investis en Asie et en Afrique dans les pays en développement sans littoral et de transit afin de renforcer la qualité des systèmes de facilitation du commerce et de réduire ses coûts, favorisant ainsi leur compétitivité sur les marchés mondiaux.

58. Les partenariats entre le secteur public et les secteurs d'affaires pertinents sont primordiaux pour renforcer l'efficacité et la fiabilité des infrastructures et des services de transport et de commerce dans les pays en développement sans littoral et de transit. En décembre 2009, la deuxième session de la Réunion pluriannuelle d'experts de la CNUCED sur la facilitation des transports et du commerce, a souligné que les gouvernements font de plus en plus appel aux partenaires privés pour financer, établir, opérer et entretenir ces infrastructures et services. Dans le contexte de la crise économique actuelle, tant le secteur public que le secteur privé ont trouvé leurs possibilités de financement réduites, si bien que les nouveaux projets d'infrastructure portuaires et aéroportuaires ont souffert. Or, il importe que les deux secteurs coopèrent étroitement pour éviter qu'un déclin cyclique de l'investissement dans les transports aujourd'hui crée pour le commerce des contraintes et des obstacles demain.

59. Vu leur rôle décisif pour faire collaborer les organismes d'État et les acteurs du secteur privé, les organisations internationales ont renforcé leur appui à la création et aux travaux des tribunes de collaboration pour la facilitation du commerce. La CNUCED et la CEE ont créé un recueil en ligne où, jusqu'ici, 13 pays, dont 5 en développement sans littoral, échangent des informations sur la structure et la portée des activités de leurs équipes nationales, aidant ainsi les organisations à en comprendre les problèmes et à fournir un appui plus précis au renforcement de leur capacité. Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne a élaboré une directive sur la manière de créer et d'appuyer des groupes sur les couloirs et a aidé le Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales à mettre au point un plan de mise en œuvre de leurs activités de transport avec notamment la création d'observatoires des pratiques anormales, de postes frontière à guichet unique, de comités de couloirs, et l'harmonisation des dispositifs réglementaires aux postes frontière.

60. La Banque africaine de développement, l'Agence française de développement, la Commission européenne et la Banque mondiale ont soutenu une importante tentative nouvelle pour réformer le système de transit qui vise à faciliter la circulation en transit par le Cameroun vers le Tchad et la République centrafricaine, couloir qui souffre de ses coûts de transports internationaux, parmi les plus élevés et des pires conditions logistiques de tous les pays en développement. Les principaux éléments de la réforme sont l'introduction d'un document de transit unique, la suppression de tous les postes de contrôle routier et le recours à une informatique fondée sur le Système douanier automatisé (SYDONA) de la CNUCED. La réalisation de la réforme du transit prévue devrait se traduire par de grands progrès : meilleure prévisibilité et délais de livraison et prix réduits.

61. Par ses nombreuses activités, la Banque asiatique de développement a continué de jouer un grand rôle dans l'exécution du Programme d'Almaty en Asie. L'allocation des ressources et le financement ont été augmentés pour les projets régionaux d'infrastructure des transports et du transit des pays de la coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) (Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan et Tadjikistan) afin de renforcer les réseaux routiers internes et frontaliers, et dans les pays d'Asie du Sud (Bhoutan et Népal) pour resserrer l'imbrication avec l'Inde et le Bangladesh. La Banque a fourni une assistance à la République démocratique populaire lao pour renforcer son imbrication avec les pays voisins qui participent au Programme de coopération économique du bassin du Mékong par l'exécution élargie de l'Accord sur les

transports transfrontières, qui prévoit une inspection à guichet et arrêt uniques aux postes frontière et assurera à la sous-région des coûts de transport réduits, des flux de biens et de personnes accrus et des possibilités de commerce et d'investissements transfrontières meilleures.

62. Les améliorations de la politique de transit et de la facilitation du commerce sont des priorités à long terme de l'Organisation mondiale des douanes, qui met au point et tient à jour des instruments et des recommandations destinés à simplifier et à normaliser les procédures douanières. Neuf pays en développement sans littoral sont actuellement signataires de la Convention révisée de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, six autres s'approprient à y accéder et plusieurs suivent ses dispositions sans y avoir accédé. La grande majorité des propositions sur la facilitation du commerce présentées à l'Organisation mondiale du commerce pendant le Cycle de Doha sont compatibles avec cette convention. Le plus important programme de renforcement des capacités de l'Organisation mondiale des douanes, qui bénéficie à plus de 20 pays en développement sans littoral, est le programme Columbus, qui vise à la mise en œuvre intégrale du Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial et constitue aussi une préparation à l'issue éventuelle des négociations, à l'Organisation mondiale du commerce, sur la facilitation du commerce, ainsi qu'un soutien à la mise en œuvre d'autres normes de l'Organisation mondiale des douanes.

V. Mise en œuvre et examen

63. Le Programme d'action d'Almaty a souligné que, pour atteindre ses objectifs, il dépendra strictement du fonctionnement effectif des dispositifs de sa mise en œuvre et de son examen aux niveaux sous-régional, régional et mondial. La coopération bilatérale, sous-régionale et régionale, condition *sine qua non* pour établir des systèmes efficaces de transit et de transport, doit être promue, avec l'appui de la communauté internationale, en fonction des intérêts communs des pays en développement sans littoral et de transit, comme l'a rappelé la déclaration de la réunion de haut niveau de l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

64. 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 redoublé d'efforts pour aider les pays en développement sans littoral par la mobilisation accrue de l'appui international, notamment du système des Nations Unies, et par des activités de sensibilisation. En réponse à la déclaration de l'examen à mi-parcours, il a aidé le Groupe des pays en développement sans littoral à élaborer un projet d'accord intergouvernemental sur la cellule de réflexion les concernant, qui constituera un centre de recherches et de conseils stratégiques de qualité et contribuera à renforcer encore les moyens d'analyse de ces pays. Le Bureau a aussi contribué au dix-huitième Forum économique et environnemental de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, portant sur la promotion de la bonne gouvernance aux postes frontière, l'amélioration de la sécurité des transports terrestres et la facilitation des transports internationaux routiers et ferroviaires dans la région de l'OSCE, et il a fait valoir les besoins spéciaux des huit membres de l'OSCE sans littoral et des deux observateurs sans littoral.

65. Les organismes des Nations Unies ont poursuivi leurs efforts pour mettre au point des indicateurs internationalement acceptables afin de mesurer les progrès de l'exécution du Programme d'action d'Almaty. Sur la base des dernières données disponibles, le Bureau du Haut-Représentant a compilé des statistiques révisées sur les variables macroéconomiques, l'APD, l'endettement tolérable et la participation au commerce international, ainsi que des indicateurs sur les infrastructures de transport. La méthode temps/coût-distance de la CESAP a servi aussi à évaluer les couloirs et les postes frontière en Asie. Elle a été actualisée pour être appliquée au cas du transport en transit entre Ventiane et le port de Laem Chabang en Thaïlande. En 2009, avec le concours de la Banque asiatique de développement, les membres de la CAREC, dont sept pays sans littoral, ont appliqué cette méthode à ses couloirs, dont les goulets ont été recensés pour être éliminés.

VI. Conclusions et recommandations

66. Des systèmes de transport souples et fiables, axe même du cadre mondial de coopération au transit et aux transports consigné dans le Programme d'action d'Almaty, jouent un rôle clef dans l'évolution économique et sociale des pays en développement sans littoral, leur coopération pacifique avec leurs voisins de transit et la réalisation de leurs objectifs de développement.

67. La communauté internationale devrait prendre en compte les soucis et besoins de développement propres aux pays en développement sans littoral pour les aider, par un appui financier accru, prompt et durable, à accélérer leurs progrès vers la réalisation des objectifs du Millénaire et renforcer leur capacité d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter. Dans ce contexte, il faut encore développer les indicateurs servant à évaluer les partenariats mondiaux relatifs aux besoins propres aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement.

68. Les moyens de résorber les goulets des transports en transit qui pourraient être immédiatement utiles aux pays en développement avec ou sans littoral sont les suivants : reconfiguration du système de transit pour simplifier et harmoniser les documents exigés, création de postes frontière à un guichet unique pour éviter la répétition des formalités, automatisation des douanes pour réduire le contact direct avec les douaniers, réforme de la réglementation des poids lourds pour promouvoir la concurrence et établissement de centres d'admission intérieurs ou de ports secs pour anticiper les formalités d'admission.

69. On ne saurait surestimer l'importance du resserrement aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral de la coopération entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit. Les dispositifs de coopération institutionnels pour faciliter le commerce et les transports doivent être renforcés afin d'établir des cadres réglementaires nets et harmonisés pour promouvoir et appuyer les initiatives aux niveaux des couloirs et des régions. La participation du secteur privé est cruciale pour la réussite des projets de réforme des politiques des transports en transit et des politiques commerciales. La CNUCED, les commissions régionales et les organisations régionales devraient renforcer encore leur appui et leurs activités de renforcement des capacités à cet égard.

70. La Commission économique pour l'Afrique, la Commission de l'Union africaine, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et le Bureau du Haut-Représentant devraient aider davantage à élaborer et à conclure un accord intergouvernemental sur la route transafricaine.

71. Des indicateurs standard généralement acceptés devraient être mis au point pour contrôler les couloirs commerciaux reliant aux ports de mer les pays en développement sans littoral et suivre leurs progrès quant à la logistique et aux pratiques de facilitation du commerce. Le Bureau du Haut-Représentant, les commissions régionales, la Banque mondiale et les organisations sous-régionales compétentes devraient élaborer ensemble un accord international sur l'utilisation d'un cadre commun de contrôle des couloirs.

72. 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 élevés imputables à leur handicap géographique. Cela devrait s'assortir de l'application élargie des règles d'origine préférentielles transparentes et propices au développement afin de propager l'application des systèmes actuels et d'attirer davantage l'investissement étranger direct dans ces pays. Une assistance technique accrue et immédiate devrait leur être accordée pour qu'ils puissent participer au mieux aux négociations commerciales à l'Organisation mondiale du commerce, notamment concernant la facilitation du commerce et la mise en œuvre de son accord futur.

73. Les pays en développement sans littoral ont tout intérêt à faire valoir les liens entre l'aide pour le commerce et la réalisation des priorités du Programme d'Almaty, notamment le développement de l'infrastructure du commerce et des transports et la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce. Pour ce faire, ils devraient mieux maîtriser l'Initiative Aide pour le commerce en introduisant celui-ci dans leurs stratégies nationales et régionales de développement.

74. Les pays donateurs et les organismes de financement et de développement devraient continuer de fournir des ressources financières accrues aux projets d'infrastructure des transports en transit et de facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral et de transit afin de resserrer l'imbrication intrarégionale, de parachever les réseaux et d'assurer le bon fonctionnement des couloirs maritimes stratégiques. Le récent accroissement des flux d'aide pour le commerce est certes positif mais la couverture et la prévisibilité en demeurent problématiques. Les communautés économiques régionales devraient renforcer leur coordination politique et leur coopération stratégique avec les donateurs bilatéraux et multilatéraux afin de mieux répartir l'aide pour le commerce dans les projets d'intégration régionale.

75. Les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement sont invités à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale créé pour faciliter la mise en œuvre des résultats et le suivi de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, tenue à Almaty.

Annexe statistique

Tableau 1
Produit intérieur brut

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>PIB exprimé en prix constants de 1990 (millions de dollars É.-U.)</i>					<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Taux de croissance moyen annuel du PIB (pourcentage)</i>			
	2000	2003	2006	2007	2008	2008	2000-2003	2003-2006	2007	2008
Afghanistan	2 713	5 420	7 553	8 775	9 069	466	25,9	11,7	16,2	3,4
Arménie	1 464	2 070	2 957	3 366	3 596	3 877	12,3	12,6	13,8	6,8
Azerbaïdjan	3 835	5 179	9 700	12 130	13 443	5 298	10,5	23,3	25,1	10,8
Bhoutan	468	594	718	871	929	1 933	8,3	6,5	21,4	6,6
Bolivie (État plurinational de)	7 047	7 542	8 598	8 991	9 543	1 723	2,3	4,5	4,6	6,2
Botswana	6 337	7 655	8 713	9 170	9 475	6 108	6,5	4,4	5,3	3,3
Burkina Faso	5 181	6 274	7 417	7 685	8 031	522	6,6	5,7	3,6	4,5
Burundi	970	1 023	1 132	1 173	1 226	138	1,8	3,5	3,6	4,5
Éthiopie	14 938	16 068	22 617	25 136	27 978	319	2,5	12,1	11,1	11,3
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 215	4 173	4 700	4 979	5 243	4 407	-0,3	4,0	5,9	5,3
Kazakhstan	20 594	28 058	37 298	40 541	41 879	8 535	10,9	10,0	8,7	3,3
Kirghizistan	1 737	1 958	2 156	2 341	2 518	934	4,1	3,3	8,5	7,6
Lesotho	846	921	1 048	1 101	1 140	788	2,9	4,4	5,1	3,5
Malawi	3 148	3 252	3 981	4 296	4 615	278	1,1	7,0	7,9	7,4
Mali	3 742	4 699	5 368	5 598	5 863	677	7,9	4,5	4,3	4,7
Mongolie	1 448	1 671	2 153	2 373	2 583	1 991	4,9	8,8	10,2	8,9
Népal	6 676	7 273	8 027	8 405	8 875	465	2,9	3,3	4,7	5,6
Niger	3 268	3 982	4 531	4 680	4 956	354	6,8	4,4	3,3	5,9
Ouganda	7 895	9 334	11 630	12 636	13 841	500	5,7	7,6	8,6	9,5
Ouzbékistan	14 469	16 448	20 338	22 270	24 052	946	4,4	7,3	9,5	8,0
Paraguay	5 442	5 765	6 442	6 878	7 277	2 581	1,9	3,8	6,8	5,8
République centrafricaine	1 690	1 556	1 677	1 740	1 778	464	-2,7	2,5	3,7	2,2
République démocratique populaire lao	1 593	1 887	2 344	2 529	2 719	858	5,8	7,5	7,9	7,5
République de Moldova	1 380	1 684	2 037	2 098	2 249	1 664	6,9	6,5	3,0	7,2
Rwanda	2 646	3 093	3 749	4 045	4 500	458	5,3	6,6	7,9	11,2

	<i>PIB exprimé en prix constants de 1990 (millions de dollars É.-U.)</i>					<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Taux de croissance moyen annuel du PIB (pourcentage)</i>			
	2000	2003	2006	2007	2008	2008	2000-2003	2003-2006	2007	2008
<i>Pays en développement sans littoral</i>										
Swaziland	1 398	1 495	1 628	1 692	1 736	2 369	2,3	2,9	4,0	2,6
Tadjikistan	1 091	1 472	1 555	1 602	1 728	363	10,5	1,8	3,0	7,9
Tchad	2 172	3 004	4 341	4 347	4 362	765	11,4	13,1	0,2	0,3
Turkménistan	2 413	2 606	3 446	3 846	4 223	1 754	2,6	9,8	11,6	9,8
Zambie	4 002	4 523	5 367	5 679	6 037	1 144	4,2	5,9	5,8	6,3
Zimbabwe	9 267	7 743	7 082	6 650	5 813	314	-5,8	-2,9	-6,1	-12,6
Pays en développement sans littoral	144 084	168 425	210 304	227 623	241 272	1 113	5,3	7,7	8,2	6,0
Pays en développement de transit	3 779 890	4 376 933	5 537 853	6 033 051	6 438 442	2 662	5,0	8,2	8,9	6,7
Pays en développement	6 523 995	7 360 564	9 046 038	9 731 415	10 258 880	3 165	4,1	7,1	7,6	5,4

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, base de données sur les comptes nationaux, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consultée le 1^{er} février 2010).

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

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U)^a</i>					<i>Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (prix courants) (millions de dollars É.-U)^b</i>		
	2003	2005	2006	2007	2008	2008	2003	2006	2008
Afghanistan	1 591	2 736	2 956	3 965	4 865	..	94	191	473
Arménie	254	170	216	350	303	2,4	14	2	12
Azerbaïdjan	301	217	206	225	235	0,6	3	13	13
Bhoutan	77	90	102	90	87	6,2	11	15	7
Bolivie (État plurinational de)	938	643	843	477	628	3,9	27	14	13
Botswana	28	48	69	108	716	5,6	0	0	0
Burkina Faso	526	694	869	951	998	12,6	46	60	43
Burundi	228	363	410	473	509	43,9	3	15	36
Éthiopie	1 605	1 910	1 941	2 563	3 327	12,5	114	203	318
Ex-République yougoslave de Macédoine	266	227	205	201	221	2,3	0	2	8
Kazakhstan	278	228	170	204	333	0,3	59	4	1
Kirghizistan	200	268	311	275	360	8,3	9	3	10
Lesotho	79	67	71	129	143	7,0	17	9	16
Malawi	515	573	682	742	913	21,5	29	2	0
Mali	559	704	824	1 020	964	11,4	48	14	34
Mongolie	252	215	202	239	246	4,8	33	68	81
Népal	467	424	511	602	716	5,6	40	1	4
Niger	461	520	518	542	605	11,3	21	9	12
Ouganda	997	1 191	1 539	1 737	1 657	11,7	26	64	189
Ouzbékistan	195	170	149	170	187	0,7	1	9	55
Paraguay	51	51	56	108	134	0,8	2	38	64
République centrafricaine	51	89	134	177	256	13,2	3	9	5
République démocratique populaire lao	301	302	364	396	496	10,0	55	43	36
République de Moldova	122	169	230	267	299	4,5	1	6	61
Rwanda	335	577	581	722	931	21,1	9	2	18
Swaziland	40	47	35	51	67	2,5	1	25	57
Tadjikistan	148	251	241	222	291	5,8	0	10	0
Tchad	252	380	282	354	416	6,2	36	32	58
Turkménistan	29	30	25	28	18	0,1	0	0	0
Zambie	759	1 166	1 419	998	1 086	8,4	55	77	78

	Versements nets d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U) ^a					Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)	Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (prix courants) (millions de dollars É.-U) ^b		
	2003	2005	2006	2007	2008	2008	2003	2006	2008
<i>Pays en développement sans littoral</i>									
Zimbabwe	187	373	278	479	611	..	1	1	0
Pays en développement sans littoral	12 092	14 893	16 437	18 864	22 617	5,6	759	945	1 706
Pays en développement de transit	20 325	25 953	32 798	26 285	28 033	..	2 538	3 416	5 414

Source : Organisation de coopération et de développement économiques, Direction de la coopération pour le développement, annexe statistique du *Rapport 2010 sur la coopération pour le développement*, tableau 25, et Base de données sur les activités d'aide (Système de notification des pays créanciers (SNPC) en ligne), <http://stats.oecd.org> (consultée le 5 février 2010).

^a Apports nets d'APD en provenance des pays membres du Comité d'aide au développement, des organisations multilatérales et des pays non membres du Comité pour lesquels on dispose de données.

^b Pays membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE et organisations multilatérales.

Tableau 3

Dette extérieure, service de la dette et allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (IADM)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Dette extérieure (pourcentage du RNB)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu)</i>			<i>Allègement de la dette en février 2010 (millions de dollars É.-U.)*</i>		<i>État de la mise en œuvre de l'Initiative PPTE en février 2010</i>	
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	PPTE	IADM	<i>Point de décision</i>	<i>Point d'achèvement</i>
Afghanistan	..	..	21	..	..	..	600	..	Juill. 2007	Janv. 2010
Arménie	64	30	28	10,8	7,1	12,7	..	..
Azerbaïdjan	25	12	11	6,4	0,7	0,9	..	..
Bhoutan	79	69	..	..	..	..	..	..
Bolivie (État plurinational de)	75	38	34	20,0	12,0	11,3	1 967	1 655	Févr. 2000	Juin 2001
Botswana	7	3	3	1,3	0,9	..	..	..
Burkina Faso	41	22	21	..	..	..	818	638	Juill. 2000	April 2002
Burundi	230	155	13	63,6	43,6	28,1	964	70	Août 2005	Janv. 2009
Éthiopie	86	14	11	7,0	4,1	2,8	2 726	1 512	Nov. 2001	Avril 2004
Ex-République yougoslave de Macédoine	41	49	50	12,9	..	8,7	..	..
Kazakhstan	78	104	95	34,8	49,6	41,8	..	..
Kirghizistan	109	65	57	19,8	6,8	8,2	..	..
Lesotho	54	34	33	8,0	7,0	2,5	..	..
Malawi	130	25	23	..	..	..	1 388	733	Déc. 2000	Août 2006
Mali	74	31	26	5,8	..	..	752	1 043	Sept. 2000	Mars 2003
Mongolie	83	41	34	29,3	..	..	..	..
Népal	50	35	29	6,1	4,5	3,6	..	..
Niger	76	23	18	7,5	..	..	953	542	Déc. 2000	Avril 2004
Ouganda	70	14	16	7,2	3,1	1,7	1 520	1 879	Févr. 2000	Mai 2000
Ouzbékistan	49	17	14	..	..	..	..	..
Paraguay	58	29	26	11,8	6,2	4,8	..	..
République centrafricaine	92	57	49	..	..	..	638	146	Sept. 2007	Juin 2009
République démocratique populaire lao	108	84	100	21,5	18,9	..	..	..
République de Moldova	88	66	57	10,3	10,5	11,3	..	..

	<i>Dettes extérieures (pourcentage du RNB)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu)</i>			<i>Allègement de la dette en février 2010 (millions de dollars É.-U.)*</i>	<i>État de la mise en œuvre de l'Initiative PPTE en février 2010</i>		
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	PPTE	IADM	Point de décision	Point d'achèvement
<i>Pays en développement sans littoral</i>										
Rwanda	88	15	15	13,7	3,2	..	963	234	Déc. 2000	Avril 2005
Swaziland	21	13	14	1,3	1,9	..	..	..
Tadjikistan	79	34	29	7,2	2,3	3,1	..	..
Tchad	67	29	26	..	..	92,5	240	..	Mai. 2001	Fluctuant
Turkménistan	30	6	4	..	..	..	..	..
Zambie	161	28	23	42,3	3,5	3,2	3 697	1 701	Déc. 2000	Avril 2005
Zimbabwe	62	..	..	..	..	..	..	..
Pays en développement sans littoral	66	48	42	20,7	26,6	..	17 271	10 207		
Pays en développement de transit	30	19	17	18,9	8,5	..	24 373	8 258		

Source : Banque mondiale (Washington), Indicateurs du développement dans le monde 2010, tableaux 1.4 et 6.11, et WDI Online (2010), en cours de mise à jour.

* En valeur actualisée nette.

Tableau 4
Commerce international de marchandises – exportations et importations

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Dette extérieure (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Pourcentage des exportations mondiales</i>			<i>Importations (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Pourcentage des importations mondiales</i>		
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008
Afghanistan	–	–	580	–	–	0,00	–	–	2 514	–	–	0,02
Arménie	670	1 121	1 055	0,01	0,01	0,01	1 237	3 053	4 101	0,02	0,02	0,03
Azerbaïdjan	2 592	6 058	47 756	0,03	0,04	0,30	2 626	5 712	7 162	0,03	0,04	0,04
Bhoutan	–	–	521	–	–	0,00	–	–	543	–	–	0,00
Bolivie (État plurinational de)	1 651	4 813	6 899	0,02	0,03	0,04	1 684	3 522	5 006	0,02	0,03	0,03
Botswana	3 802	5 073	4 838	0,05	0,04	0,03	3 964	3 987	5 099	0,05	0,03	0,03
Burkina Faso	314	–	–	0,00	–	–	786	–	–	0,01	–	–
Burundi	66	156	142	0,00	0,00	0,00	145	423	315	0,00	0,00	0,00
Éthiopie	513	1 277	1 602	0,01	0,01	0,01	2 686	5 809	8 680	0,04	0,04	0,05
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	3 356	–	0,02	0,02	–	2 306	5 228	6 852	0,03	0,04	0,04
Kazakhstan	12 927	47 755	71 172	0,17	0,35	0,45	8 408	32 756	37 815	0,11	0,23	0,23
Kirghizistan	582	1 134	–	0,01	0,01	–	717	2 417	–	0,01	0,02	–
Lesotho	479	–	–	0,01	–	–	1 115	–	–	0,01	–	–
Malawi	502	869	879	0,01	0,01	0,01	785	1 378	2 204	0,01	0,01	0,01
Mali	1 007	1 441	1 918	0,01	0,01	0,01	1 271	2 185	3 339	0,02	0,02	0,02
Mongolie	616	1 887	–	0,01	0,01	–	801	2 117	–	0,01	0,02	–
Népal	653	–	–	0,01	–	–	1 802	–	–	0,02	–	–
Niger	259	550	503	0,00	0,00	0,00	566	956	1 247	0,01	0,01	0,01
Ouganda	532	1 337	1 724	0,01	0,01	0,01	1 375	3 493	4 526	0,02	0,02	0,03
Ouzbékistan	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Paraguay	1 242	2 745	4 390	0,02	0,02	0,03	2 228	5 841	8 977	0,03	0,04	0,06
République centrafricaine	66	–	–	0,00	–	–	100	–	–	0,00	–	–
République démocratique populaire lao	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
République de Moldova	790	1 342	1 591	0,01	0,01	0,01	1 402	3 690	4 899	0,02	0,03	0,03
Rwanda	50	183	398	0,00	0,00	0,00	261	697	1 146	0,00	0,00	0,01
Swaziland	1 655	1 113	–	0,02	0,01	–	1 457	1 270	–	0,02	0,01	–

	<i>Dette extérieure (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Pourcentage des exportations mondiales</i>			<i>Importations (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Pourcentage des importations mondiales</i>		
	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
<i>Pays en développement sans littoral</i>												
Tadjikistan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tchad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turkménistan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zambie	980	4 617	5 099	0,01	0,03	0,03	1 574	4 007	5 060	0,02	0,03	0,03
Zimbabwe	-	3 308	1 694	-	0,02	0,01	-	3 442	2 832	-	0,02	0,02
Pays en développement sans littoral	33 314	90 136	152 763	0,45	0,65	0,96	39 297	91 981	112 317	0,52	0,66	0,70
Pays en développement de transit	932 141	2 226 119	2 500 542	12,50	16,13	15,70	881 377	2 018 426	2 329 887	11,6	14,4	14,4
Monde	7 458 824	13 800 097	15 926 318				7 615 974	13 993 954	16 157 456			

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, base de données Comtrade, <http://comtrade.un.org/db/default.aspx>. (consultée le 1^{er} février 2010).

Tableau 5
Indicateurs des transports

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Réseau routier</i>		<i>Réseau ferroviaire</i>	<i>Voies navigables</i>	<i>Oléoducs</i>	<i>Transport aérien</i>			
	<i>(kilomètres)</i>	<i>Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)</i>	<i>(kilomètres)</i>	<i>(kilomètres)</i>	<i>(kilomètres)</i>	<i>(kilomètres)</i>	<i>Nombre de départs d'avion</i>		
		<i>2000/2007</i>					<i>2000/2007</i>	<i>2000/2008</i>	<i>2000</i>	2007	2008
Afghanistan	42 150	29	..	1 200 (<500 TPL)	466	3 400	..		
Arménie	7 515	90	845	..	2 233	4 400	..		
Azerbaïdjan	59 141	49	2 099	..	4 785	8 000	12 000	12	
Bhoutan	8 050	62	..	..	..	..	..
Bolivie (État plurinational de)	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21 600	24 100	21	
Botswana	25 798	33	888	..	..	6 700	7 400	6	
Burkina Faso	92 495	4	622	..	..	3 400	1 600	1	
Burundi	12 322	10	..	Lac Tanganyika	..	..	..
Éthiopie	42 429	13	..	..	..	26 600	37 500	40	
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 840	..	699	..	388	8 000	..		
Kazakhstan	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100	19	
Kirghizistan	34 000	91	417	600	270	6 100	4 900	4	
Lesotho	5 940	18	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45	797	700	..	4 800	5 900	4	
Mali	18 709	18	734	1 800	..	1 500	..		
Mongolie	49 250	4	1 810	580 (saisonniers)	..	6 200	6 200	6	
Népal	17 280	57	59	..	..	12 100	6 900	7	
Niger	18 951	21	..	300 (saisonniers)	..	1 500	..		
Ouganda	70 746	23	261	lacs	..	300	..		
Ouzbékistan	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30 100	22 300	22	
Paraguay	29 500	51	36 ^a	3 100	..	7 600	10 400	11	
République centrafricaine	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..		
République démocratique populaire lao	29 811	13	..	4 600	540	6 400	10 000	10	
République de Moldova	12 755	86	1 156	424	1 906	3 700	4 000		
Rwanda	14 008	19	..	Lac Kivu (peu profondes)	..	..	..
Swaziland	3 594	30	300	..	..	2 600	..		
Tadjikistan	27 767	..	616	200	587	4 000	7 900	8	
Tchad	40 000	1	..	saisonniers	250	1 500	..		
Turkménistan	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21 900	15 600	16	

	Réseau routier		Réseau ferroviaire	Voies navigables	Oléoducs	Transport aérien		
	(kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier) 2000/2007	(kilomètres) 2000/2008	(kilomètres) 2000/2007	(kilomètres) 2000/2007	Nombre de départs d'avion		
<i>Pays en développement sans littoral</i>	2000/2007	2000/2007	2000/2008	2000/2007	2000/2007	2000	2007	2008
Zambie	66 781	22	1 273	2 250	771	6 100	6 400	4
Zimbabwe	97 267	19	2 583	Lac Kariba	270	13 600	7 300	6
Pays en développement sans littoral	1 141 059	36	34 192		63 002	221 600	209 500	

Source : Banque mondiale (Washington), *Indicateurs du développement dans le monde 2010*, tableau 5.10, et WDI Online (2010) (consulté le 1^{er} mars 2010); et United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook, Field Listings – Pipelines, Waterways*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (consulté le 1^{er} mars 2010).

^a Usage touristique.

Tableau 6
Indicateurs des télécommunications

	<i>Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants</i>						<i>Utilisateurs d'Internet par 100 habitants</i>
	<i>Lignes téléphoniques principales</i>		<i>Téléphonie mobile</i>		Total		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2000</i>	<i>2008</i>	2000	2008	
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Afghanistan	0,1	0,4	0,1	29,0	0,2	29,4	1,8
Arménie	17,8	20,3	2,3	100,0	20,1	120,3	6,2
Azerbaïdjan	11,2	15,0	9,6	75,0	20,8	90,0	28,0
Bhoutan	1,0	4,0	...	36,6	...	40,6	6,6
Bolivie (État plurinational de)	6,8	7,1	11,8	49,8	18,6	56,9	10,8
Botswana	8,4	7,4	18,8	77,3	27,1	84,8	6,3
Burkina Faso	0,5	1,0	0,9	16,8	1,4	17,7	0,9
Burundi	0,3	0,4	0,8	6,0	1,1	6,3	0,8
Éthiopie	0,5	1,1	0,1	2,4	0,6	3,5	0,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	27,7	22,4	18,1	122,6	45,8	145,0	41,5
Kazakhstan	14,0	22,3	6,9	96,1	20,9	118,3	11,0
Kirghizistan	7,8	9,1	1,0	62,7	8,8	71,8	15,7
Lesotho	1,6	3,2	7,7	28,4	9,3	31,5	3,6
Malawi	0,6	1,2	0,7	12,0	1,3	13,2	2,1
Mali	0,5	0,6	0,4	27,1	0,8	27,7	1,6
Mongolie	5,0	7,6	8,5	66,8	13,5	74,4	12,5
Népal	1,3	2,8	0,1	14,6	1,4	17,4	1,7
Niger	0,2	0,4	0,5	12,9	0,6	13,4	0,5
Ouganda	0,2	0,5	1,5	27,0	1,7	27,6	7,9
Ouzbékistan	6,6	6,8	0,7	46,8	7,3	53,6	9,1
Paraguay	4,8	7,9	29,0	95,5	33,8	103,3	14,3
République centrafricaine	0,2	0,3	0,3	3,6	0,6	3,8	0,4
République de Moldova	16,9	7,9	8,0	66,7	24,9	74,6	23,4
République démocratique populaire lao	1,1	2,1	1,0	32,6	2,1	34,7	23,4
Rwanda	0,3	0,2	1,0	13,6	1,3	13,8	3,1
Swaziland	3,4	3,8	6,6	45,5	10,0	49,3	6,9
Tadjikistan	3,8	4,2	0,2	53,7	4,0	57,9	8,8
Tchad	0,1	0,1	0,4	16,6	0,5	16,7	1,2
Turkménistan	8,1	9,5	0,2	22,5	8,3	32,0	1,5
Zambie	0,7	0,7	1,3	28,0	2,0	28,8	5,6
Zimbabwe	2,3	2,8	2,7	13,3	4,9	16,1	11,4
Pays en développement sans littoral	2,7	3,8	1,1	27,8	3,8	31,6	5,2
Pays en développement	8,0	13,7	5,2	50,4	13,2	64,1	15,9

Source : Union internationale des télécommunications (Genève), *L'œil sur les TIC* et Base de données sur les indicateurs des télécommunications/TIC dans le monde (2010), www.itu.int/ITU-D/ict/ (consulté le 29 mars 2010).

Tableau 7
Investissements étrangers directs, flux nets

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Investissements étrangers directs (millions de dollars É.-U.)</i>						
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Afghanistan		58	187	271	238	243	300
Arménie	104	121	248	239	453	661	1 132
Azerbaïdjan	30	3 227	3 535	1 679	-601	-4 817	11
Bhoutan		3	3	9	6	73	30
Bolivie (État plurinational de)	736	197	86	-288	281	366	513
Botswana	57	418	391	279	486	495	-4
Burkina Faso	23	29	14	34	34	344	137
Burundi	12			1		1	1
Éthiopie	135	465	545	265	545	222	93
Ex-République yougoslave de Macédoine	215	118	323	97	424	699	598
Kazakhstan	1 283	2 092	4 157	1 971	6 278	11 126	14 543
Kirghizistan	-2	46	176	43	182	208	233
Lesotho	32	42	53	57	92	106	199
Malawi	40	66	108	27	30	55	37
Mali	82	132	101	224	83	73	127
Mongolie	54	132	93	185	191	360	683
Népal		15		2	-7	6	1
Niger	8	11	20	30	51	129	147
Ouganda	181	202	295	380	644	733	787
Ouzbékistan	75	70	187	88	195	739	918
Paraguay	104	27	38	54	173	185	320
République centrafricaine	1	22	29	32	35	57	121
République de Moldova	128	74	88	191	251	493	713
République démocratique populaire lao	34	19	17	28	187	324	228
Rwanda	8	3	11	14	16	67	103
Swaziland	106	-61	71	-50	36	37	10
Tadjikistan	24	32	272	54	339	360	376
Tchad	115	713	467	-99	656	718	834
Turkménistan	131	226	354	418	731	804	820
Zambie	122	347	364	357	616	1 324	939
Zimbabwe	23	4	9	103	40	69	52
Pays en développement sans littoral	3 858	8 849	12 240	6 695	12 685	16 258	25 000
Pays en développement de transit	167 443	112 810	158 226	192 706	241 738	308 234	391 985
Pays en développement	256 883	183 994	290 397	329 292	433 764	529 344	620 733

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Genève), Investissements étrangers directs en ligne, www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923 (consulté le 11 mars 2010).

Tableau 8
Indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement
applicables aux pays en développement sans littoral

Pays en développement sans littoral	Indice de la pauvreté humaine (IPH-1) (%)	Proportion d'habitants vivant en dessous du seuil de pauvreté de 1,25 dollar par jour (%) 2000-2007*	Prévalence de la sous-alimentation (% de la population totale)			Taux de mortalité maternelle (pour 100 000 naissances vivantes)	
			1995-1997	2000-2002	2004-2006	2000	2008
Afghanistan	59,8	..	..	..	..	1 957	1 575
Arménie	3,7	10,6	34	30	23	39	30
Azerbaïdjan	10,7	<2	27	19	11	50	37
Bhoutan	33,7	26,2	..	..	..	58	44
Bolivie (État plurinational de)	11,6	19,6	20	20	23	269	180
Botswana	22,9	31,2	24	27	26	655	519
Burkina Faso	51,8	56,5	12	13	9	456	332
Burundi	36,4	81,3	57	62	63	904	570
Éthiopie	50,9	39	64	50	44	937	590
Ex-République yougoslave de Macédoine	3,2	<2	..	..	..	..	..
Kazakhstan	7,9	3,1	..	8	..	58	44
Kirghizistan	7,3	21,8	13	..	..	71	69
Lesotho	34,3	43,4	13	14	15	1 021	964
Malawi	28,2	73,9	36	29	29	1 662	1 140
Mali	54,5	51,4	15	12	10	807	670
Mongolie	12,7	22,4	40	25	29	257	207
Népal	32,1	55,1	24	19	16	343	240
Niger	55,8	65,9	40	32	28	754	601
Ouganda	28,8	51,5	23	16	15	71	69
Ouzbékistan	8,5	46,3	5	17	13	49	45
Paraguay	10,5	6,5	11	11	12	129	113
République centrafricaine	42,4	62,4	50	44	41	1 988	1 570
République de Moldova	5,9	8,1	..	..	..	..	..
République démocratique populaire lao	30,7	44	26	22	19	630	339
Rwanda	32,9	76,6	56	39	40	952	383
Swaziland	35,1	62,9	20	17	18	609	736
Tadjikistan	18,2	21,5	42	54	26	72	46
Tchad	53,1	61,9	51	42	38	1 205	1 065
Turkménistan	..	24,8	9	7	6	41	22
Zambie	35,5	64,3	41	45	45	914	603
Zimbabwe	34	..	46	43	39	819	624

Sources : Programme des Nations Unies pour le développement, 2009; Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, 2009; M. Hogan, K. Foreman, M. Naghavi, S. Y. Ahn, S. Makela, A. Lopez, R. Lozano, C. Murray, « Maternal Mortality for 181 countries, 1980-2008: a systematic analysis of progress towards Millennium Development Goal 5 », *The Lancet*, 12 avril 2010.

* Ces données se rapportent à l'année la plus récente de la période considérée pour laquelle on dispose de données.